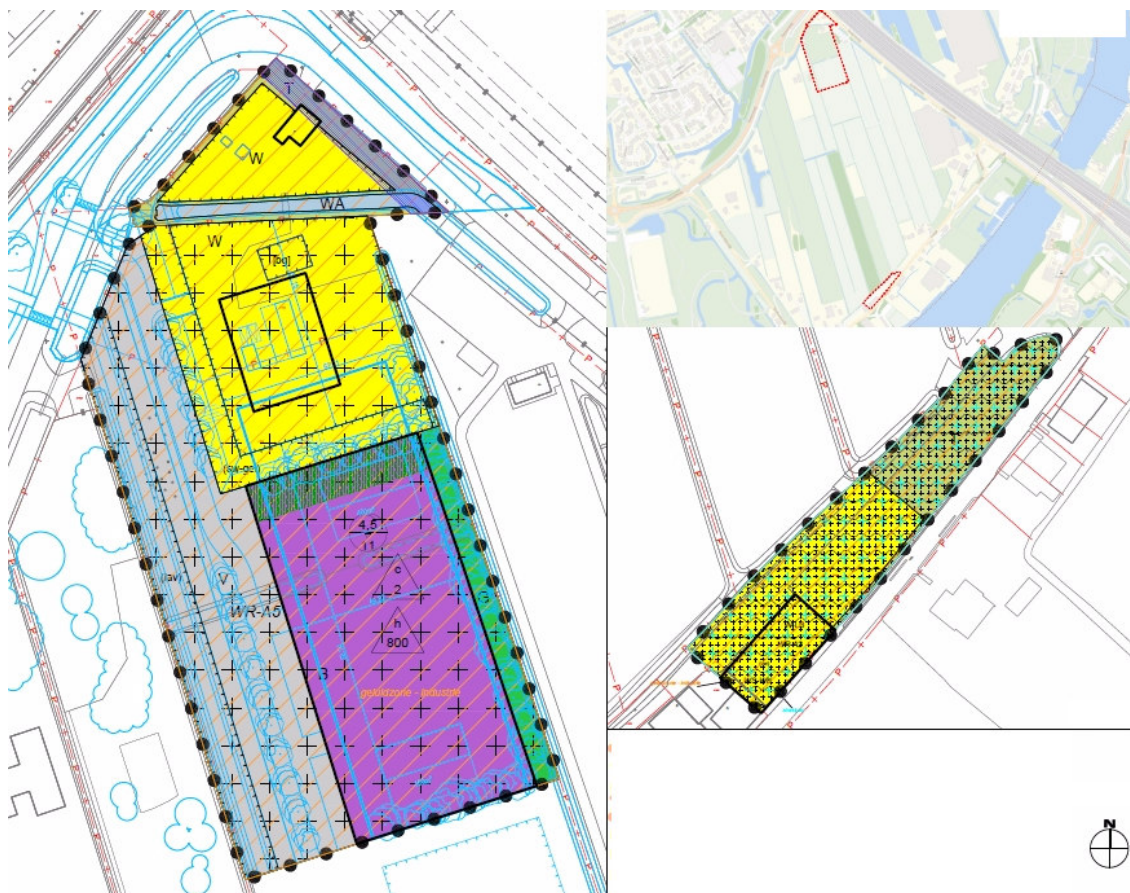


Wissing BV

Bestemmingsplan Boezempad in Barendrecht

Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer



Wissing BV

Bestemmingsplan Boezempad in Barendrecht

Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer

Datum	14 december 2022
Kenmerk	RPT221607-148-03

Verklaring en documentatie

Opdrachtgever(s)	Wissing BV
Titel rapport	Bestemmingsplan Boezempad in Barendrecht Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer
Kenmerk	RPT221607-148-03
Datum publicatie	14 december 2022
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer J. Goes
Projectteam Buro DB	de heer T.S. de Boer
Projectomschrijving	Akoestisch onderzoek met een beoordeling van de te verwachten geluidsbelasting ten gevolge van weg- en railverkeer voor het bestemmingsplan Boezempad in Barendrecht.
Advis en rapport	BuroDB
Adres	Voorstraat 43
Postcode	8801 LA
Plaats	FRANEKER
Telefoon	+31 (0)6 209 57 903
Website	www.burodb.nl
E-mail	info@burodb.nl

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem/haar gebruikt worden voor het doel waarvoor het is opgesteld, met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij BURO DB.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Het plan en het wettelijk kader	3
2.1	Wegverkeer	4
2.2	Railverkeer	7
3	Uitgangspunten	9
3.1	Rekenmethodiek	9
3.2	Verkeersgegevens	9
3.2.1	wegverkeer	9
3.2.2	Railverkeer	11
3.3	Omgevingskenmerken	11
4	Resultaten	15
4.1	Wegverkeer	15
4.2	Railverkeer	18
4.3	Maatregelen	19
4.4	Cumulatie	22
4.5	Maximale binnenwaarde	24
5	Samenvatting en conclusies	25
 Bijlagen		
1	Items geluidsmodel	
2	Verkeersgegevens spoorbaan	
3	Resultaten geluidsmodel	

1 Inleiding

Voor de planlocatie aan het Boezempad en de Stationsweg in Barendrecht wordt een bestemmingsplan opgesteld. Het initiatief omvat:

- de realisatie van één nieuwe woning (achter de woning Stationsweg 128);
- de inrichting (verplaatsing) van een hoveniersbedrijf van de Noldijk naar het Boezempad;
- de realisatie van 5 appartementen in het te verlaten bestaande bedrijfspand aan de Noldijk 124.

In figuur 1.1 is de globale ligging van de planlocatie(s) weergegeven op een luchtfoto.

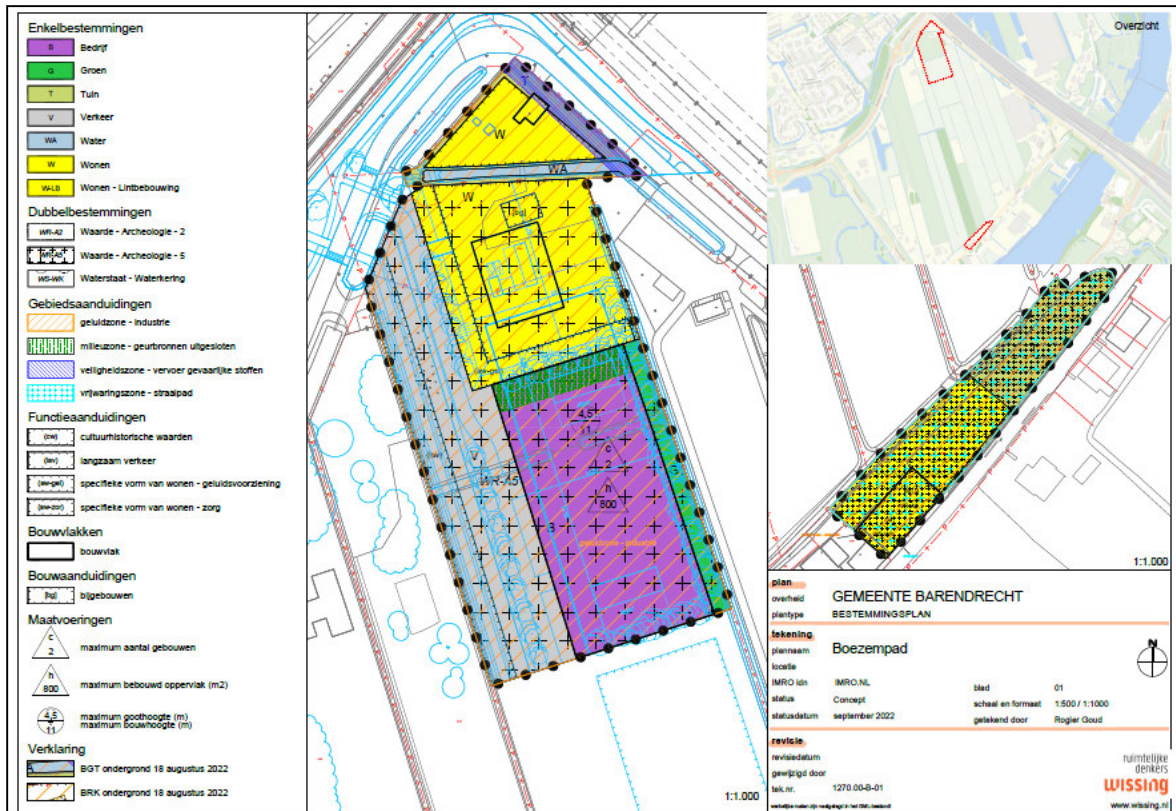


Figuur 1.1: Ligging planlocatie(s) in Barendrecht

In opdracht van de initiatiefnemer stelt Wissing BV het bestemmingsplan Boezempad op. In figuur 1.2 is de bijbehorende plankaart weergegeven.

Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing van het plan is akoestisch onderzoek nodig. Het plan omvat de realisatie van geluidsgevoelige bestemmingen (woningen) en de planlocatie ligt binnen de invloedssfeer van wegen en een spoorbaan.

De te verwachten geluidsbelasting van de in de omgeving aanwezig zijnde en relevante geluidsbronnen op de nieuwe woningen moet worden getoetst aan de wettelijke normen. Daarnaast dient de geluidssituatie van het plan te worden afgewogen binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening. Het plan moet voldoen aan de randvoorwaarden die horen bij een goed woon- en leefklimaat.



Figuur 1.2: Plankaart bestemmingsplan Boezempad in Barendrecht

Wissing heeft aan BuroDB opdracht verleend om het voor het plan benodigde akoestisch onderzoek weg- en railverkeer uit te voeren. De uitgangspunten en bevindingen van het onderzoek zijn in dit rapport beschreven.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit rapport zijn de voor het plan geldende geluidscriteria beschreven. De relatie tussen het plan, de Wet geluidhinder en de randvoorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening zijn hierbij aangegeven. In hoofdstuk 3 zijn de bij het onderzoek gehanteerde uitgangspunten beschreven. De resultaten van het onderzoek en de beoordeling daarvan zijn opgenomen in hoofdstuk 4. Tevens wordt ingegaan op mogelijke geluidsbepurende maatregelen. Tot slot zijn in hoofdstuk 5 de conclusies van het onderzoek beschreven.

2 Het plan en het wettelijk kader

Het plan Boezempad is opgedeeld in twee plandelen. Het noordelijke plandeel is gelegen aan de Stationsweg, nabij de Boezemweg en de spoorbaan Barendrecht-Dordrecht. In het noordelijke plandeel wordt onder meer de realisatie van een nieuwe vrijstaande woning mogelijk gemaakt. Het bouwvlak van deze nieuwe woning ligt op een afstand van circa 60 meter vanaf de spoorbaan en de kortste afstand tussen het bouwvlak en de Stationsweg is circa 40 meter. Volgens plan ligt langs de westzijde van de woning een nieuwe ontsluitingsweg welke toegang geeft tot de woning, het hoveniersbedrijf en Natuurgoed Ziedewij.

Op de foto van figuur 2.1 is de planlocatie in de bestaande situatie weergegeven. Op de achtergrond zijn het viaduct in de Boezemweg en het geluidsscherm langs de spoorbaan zichtbaar.



Figuur 2.1: Noordelijke plandeel van plan Boezempad in Barendrecht (Bron: Google Streetview)

In het zuidelijke plandeel worden 5 woningen gerealiseerd in de bestaande bebouwing van het hoveniersbedrijf aan de Noldijk 124. Op de foto van figuur 2.2 is deze situatie weergegeven.

Met het plan worden nieuwe woningen mogelijk gemaakt. In het kader van de ruimtelijke procedure voor het plan (bestemmingsplan) moet de te verwachten geluidsbelasting van het weg- en railverkeer op de gevels van de woningen worden onderzocht en getoetst. De te verwachten geluidsbelasting moet voldoen aan de wettelijke vereisten en aan de voorwaarden van een goede ruimtelijke ordening.



Figuur 2.2: Zuidelijke plandeel van plan Boezempad aan de Noldijk in Barendrecht (Bron: Google Streetview)

In de volgende paragrafen zijn de voor het plan relevante wettelijke geluidsbepalingen beschreven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de bepalingen voor het wegverkeerslawaaï en het railverkeerslawaaï.

2.1 Wegverkeer

Zonering wegverkeer

De wet- en regelgeving omtrent het geluid in Nederland is vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh). In artikel 74 van de Wgh is bepaald dat zich langs alle wegen een geluidszone bevindt. Uitzonderingen hierop zijn woonerven en wegen waarvoor een wettelijke maximum snelheid geldt van 30 km/uur.

De breedte van de geluidszone hangt af van het aantal rijstroken waaruit de weg bestaat en van de ligging van de weg in stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied. Doel van de geluidszone is het vaststellen van de geluidsgevoelige bestemmingen die deel (moeten) uitmaken van het akoestisch onderzoek. In tabel 2.1 is een overzicht gegeven van de geldende breedtes van de geluidszone per type weg.

Aantal rijstroken	Wegligging binnen stedelijk gebied	Wegligging buiten stedelijk gebied
2	200 m	250 m
3 of 4	350 m	400 m
5 of meer	n.v.t.	600 m

Tabel 2.1: Overzicht breedte wettelijke geluidszones per wegtype

Ter plaatse van de planlocatie liggen zowel de Boezemweg, de Stationsweg als de nieuwe ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Direct ten oosten van de planlocatie ligt de komgrens van Barendrecht en vanaf dat punt ligt de Stationsweg buiten de bebouwde kom.

De Boezemweg en Stationsweg zijn voor de Wgh gezoneerde wegen. De wettelijke geluidszone van beide wegen is 200 meter. Het plangebied ligt hier geheel binnen. Onderzoek naar de geluidsbelasting van de wegen is daarom nodig.

De nieuwe ontsluitingsweg ligt op eigen terrein en is in dit onderzoek beschouwd als een 30 km/uur-weg. Deze weg heeft daarmee geen wettelijke geluidszone. De geluidsbelasting van de nieuwe ontsluitingsweg is beoordeeld in het kader van goede ruimtelijke ordening.

Geluidscriteria wegverkeer (gezoneerde wegen)

De Wet geluidhinder hanteert verschillende grens- en ontheffingswaarden. Binnen het onderhavige plan gaat het formeel om de situatie: 'nieuwe woning binnen de zone van een bestaande (of geprojecteerde) weg'.

De voorkeursgrenswaarde voor de nieuw te realiseren woningen langs deze weg is 48 dB (artikel 82 lid 1 Wgh). In geval deze norm wordt overschreden, dan dient eerst nader onderzoek plaats te vinden naar de mogelijkheden voor het toepassen van geluidsbeperkende maatregelen. Als het treffen van maatregelen aan de bron en/of in de overdracht niet goed mogelijk is of niet (volledig) leidt tot het kunnen voldoen aan de norm, dan is ontheffing voor een hogere grenswaarde een vereiste. Mogelijk is ook het stellen van (extra) randvoorwaarden aan de geluidwering van de gevels noodzakelijk.

De planlocatie is gesitueerd binnen de bebouwde kom van Barendrecht. In geval van een autoweg of autosnelweg geldt daarmee een maximale ontheffingswaarde van 53 dB (artikel 83 lid 1 Wgh). Dit is binnen dit onderzoek niet aan de orde. Bij toetsing van het geluid ten gevolge van een stedelijke weg, met een maximum snelheid van 50 of 70 km/uur geldt een maximale ontheffingswaarde van 63 dB (artikel 83 lid 2 Wgh). Deze maximale ontheffingswaarde geldt ook bij 'vervangende nieuwbouw'. In onderhavig plan geldt 63 dB als de maximale ontheffingswaarde.

Het verlenen van ontheffing voor een hogere grenswaarde, zoals dat aan de orde kan zijn bij situaties langs gezoneerde wegen, is langs 30 km/uur-wegen niet mogelijk. Omdat 30 km/uur-wegen volgens de Wgh niet gezoneerd zijn, is hiervoor formeel (juridisch) gezien geen aanleiding/mogelijkheid. De geluidsbelasting van deze wegen kan worden beoordeeld aan de hand van randvoorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening.

Goede ruimtelijke ordening

Voor 30 km/uur-wegen, waarbij de geluidsbelasting niet wordt getoetst aan wettelijke normen, wordt onderzocht en beoordeeld of de te verwachten geluidsbelasting zal voldoen aan de voorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening. Bekeken wordt of sprake is van een akoestisch acceptabel woon- en leefklimaat. Dit geldt ook voor de gecumuleerde geluidsbelasting indien bij één of meerdere geluidsbronnen sprake is van normoverschrijding.

Bij een eventuele beoordeling van deze geluidsbelasting is in dit onderzoek aangesloten op de geluidsclassificatie volgens de methode Miedema. Hierin is een beoordeling van het leefklimaat opgenomen waarbij wordt gewerkt met een Milieu Kwaliteits Maat (MKM). Deze MKM is gebaseerd op de classificatie van de berekende gecumuleerde geluidsbelasting.

De beoordeling van het verkregen gecumuleerde geluidsniveau gaat volgens de in tabel 2.2 opgenomen classificatie.

Gecumuleerde geluidsbelasting (L_{den})	Classificering milieukwaliteit
< 51 dB	Goed
51 - 55 dB	Redelijk
56 - 60 dB	Matig
61 - 65 dB	Tamelijk slecht
66 - 70 dB	Slecht
> 70 dB	Zeer slecht

Tabel 2.2: Kwaliteitsniveau geluidsclassificatie (methode Miedema)

De beoordeling vindt plaats op basis van de totale, gecumuleerde geluidsbelasting, zonder toepassing van correctie(s) op de berekende waarde. Bij een geluidsbelasting tot en met 55 dB is er sprake van een redelijke tot goede milieukwaliteit. Gesteld kan worden dat bij het realiseren van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (woningen, scholen, etc.) binnen deze geluidsklasse er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Voor de te verwachten geluidsbelasting van de nieuwe ontsluitingsweg van het plan is deze beoordeling toegepast. Bovenstaande methode kan tevens worden toegepast op de berekende gecumuleerde geluidsbelasting van de aanwezige verschillende bronnen (wegverkeer, railverkeer en industrie).

Geluidsbeperkende maatregelen

Bij geconstateerde overschrijding van de geluidsnormen (of de streefwaarden) dient het akoestisch onderzoek tevens in te gaan op de mogelijkheden en effecten van geluidsbeperkende maatregelen. Hierbij geldt de volgende prioriteitsvolgorde:

- bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen;
- overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen;
- ontvangermaatregelen, zoals toepassing van 'dove gevels'. Dit zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte;
- het aanvragen van ontheffing (in combinatie met geluidwering gevels).

Zoals al eerder beschreven is de laatste optie niet aan de orde langs 30 km/uur-wegen. Omdat 30 km/uur-wegen niet gezoneerd zijn is er geen juridische basis voor het verlenen van ontheffing.

Dove gevel(s)

Onder een dove gevel wordt verstaan:

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

De geluidsbelasting op een dove gevel hoeft niet te worden getoetst aan de wettelijke normen. Wel moet een dove gevel voorzien in voldoende geluidwering om te kunnen voldoen aan het in het Bouwbesluit 2012 gestelde maximale binnenniveau.

Het toepassen van één (of meerdere) dove gevels of geveldelen in de woning kan in sommige gevallen oplossing bieden om een woning op de beoogde locatie te kunnen realiseren. Bij de afweging om al dan niet een dove gevel toe te passen dient rekening te worden gehouden met de verminderde gebruiksmogelijkheden en de invloed daarvan op het woongenot en leefklimaat.

Maximale geluidsbelasting binnen de bestemming

In het Bouwbesluit zijn eisen gesteld ten aanzien van de maximaal toegestane geluidsniveaus binnen woningen. De (geluidsbelaste) gevels van woningen moeten voldoende geluidsisolerend werken om hieraan te kunnen voldoen. In het Bouwbesluit is gesteld dat de karakteristieke gevelwering van nieuwe woningen minimaal 20 dB moet bedragen. Voor de maximale binnenwaarde van verblijfsgebieden in woningen geldt de norm van 33 dB. De gevelbelasting (geluidsbelasting buiten op de gevel) en de karakteristieke gevelwering (geluidsisolatie van de gevel) bepalen samen de binnenwaarde.

Om de binnenwaarde te kunnen bepalen moet de geluidsbelasting op de gevel(s) dus altijd bekend zijn. Bij wegverkeerslawaai dient daarbij te worden uitgegaan van de totale geluidsbelasting (de belasting ten gevolge van alle aanwezige wegen samen), *zonder* toepassing van de correctie volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder; de zogenaamde gecumuleerde geluidsbelasting.

Gesteld kan worden dat bij een totale geluidsbelasting hoger dan 53 dB (grenswaarde is 20+33) nader onderzoek naar de geluidwering van de gevels nodig is.

2.2 Railverkeer

Zonering railverkeer

Het bouwvlak van het noordelijke plandeel van bestemmingsplan Boezempad ligt op een afstand van circa 60 meter vanaf de spoorbaan tussen Barendrecht en Dordrecht. Deze spoorbaan maakt onderdeel uit van het hoofdspoorwegennet en is opgenomen op de geluidplafondkaart Spoor bedoeld in artikel 11.17 van de Wet Milieubeheer.

Voor de spoorlijn zijn zogenaamde geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld en de spoorbaan heeft een wettelijk aandachtsgebied (geluidszone). Wanneer een nieuwe geluidsgevoelige bestemming binnen dit aandachtsgebied mogelijk wordt gemaakt, moet hiervoor akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

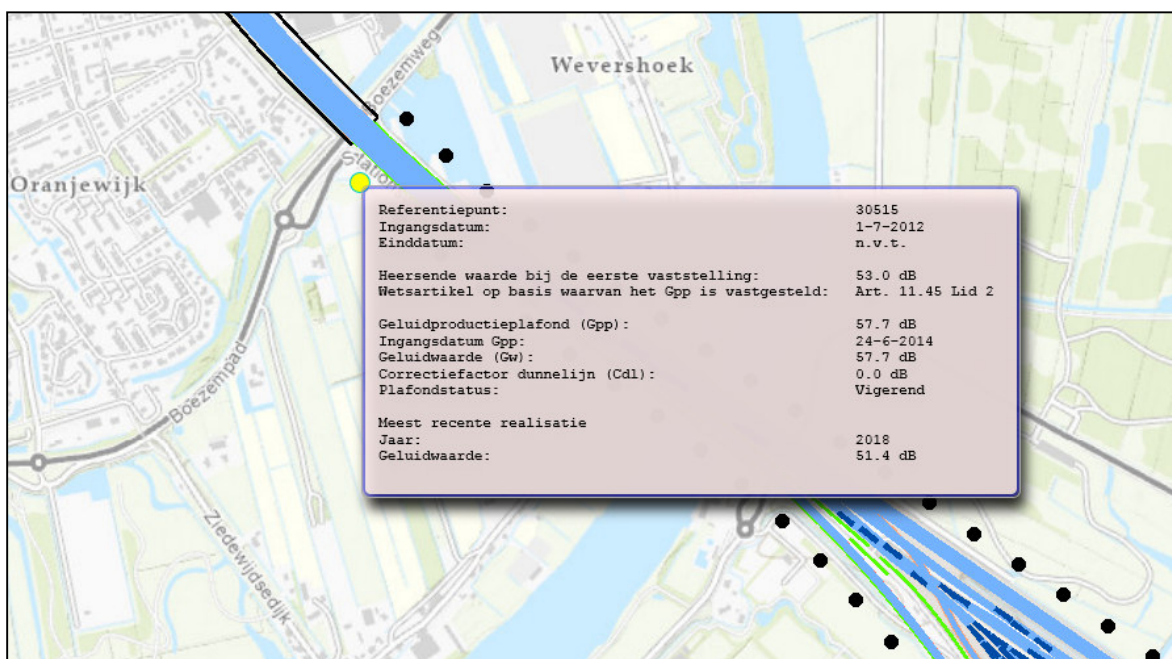
De breedte van de wettelijke geluidszone is afhankelijk van de geluidproductiewaarde van de spoorbaan ter plaatse van de bouwlocatie. In artikel 1.4 van het Besluit Geluidhinder is een tabel opgenomen met de geldende zonebreedtes. In figuur 2.3 is deze tabel overgenomen.

De hoogte van het geluidproductieplafond is afgeleid uit het geluidregister Spoor van het Ministerie van I&M. Hieruit volgt dat het maatgevende geluidproductieplafond ter plaatse van de planlocatie 64,8 dB is (zie figuur 2.4). Daarmee geldt voor het onderzoeksgebied een breedte van de geluidszone van 300 meter. Het plangebied ligt voor een klein deel binnen deze geluidszone en het uitvoeren van akoestisch onderzoek voor de geplande nieuwbouw is daarom noodzakelijk.

1. Een spoorweg die is aangegeven op de geluidplafondkaart, heeft een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de spoorweg tot de breedte naast de spoorweg, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, als aangegeven in onderstaande tabel, afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond op het betrokken referentiepunt.

Hoogte geluidproductieplafond	Breedte zone (in meters)
Kleiner dan 56 dB	100
Gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200
Gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300
Gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600
Gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900
Gelijk aan of groter dan 74 dB	1200

Figuur 2.3: Tabel geluidszones spoorwegen (bron: Besluit geluidhinder)



Figuur 2.4: Maatgevende GPP ter hoogte van plan Boezempad in Barendrecht

Geluidscriteria railverkeer

De voorkeursgrenswaarde van het railverkeerslawaai is 55 dB. Wanneer aan deze waarde niet kan worden voldaan moet nader onderzoek worden uitgevoerd en dienen mogelijke geluidsbeperkende maatregelen te worden onderzocht.

Indien maatregelen niet doelmatig blijken te zijn, of in onvoldoende mate effect bieden, dan is ontheffing voor een hogere grenswaarde mogelijk. Ten gevolge van het railverkeer is een maximale ontheffing mogelijk van 68 dB.

3 Uitgangspunten

3.1 Rekenmethodiek

De uitgevoerde geluidsberekeningen hebben betrekking op weg- en railverkeer. Het onderzoek is gebaseerd op Standaardrekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012). De berekeningen zijn uitgevoerd met het programma GeoMilieu versie V2022.22. Een overzicht van de in het rekenmodel opgenomen (relevante) items is gepresenteerd in bijlage 1 van dit rapport.

Artikel 3.4 van het RMG2012 (wegverkeer)

In artikel 110g van de Wet geluidhinder is bepaald dat er voor toetsing aan de normen een correctie op de berekende geluidbelasting mag worden toegepast voor het in de toekomst stiller worden van het wagenpark. De hoogte van de correctie is vastgelegd in artikel 3.4 van het RMG2012. Hierbij geldt voor wegen met een representatieve snelheid van 70 km/uur of meer een correctie van -2 dB. Voor overige wegen geldt een correctie van -5 dB op de berekende geluidbelasting.

Op 20 mei 2014 is het RMG2012 gewijzigd (Staatscourant jaargang 2014, nr. 10330). De belangrijkste wijziging betreft de aanpassing van artikel 3.4 waarbij er een tijdelijke verruiming van de aftrek bij geluidsberekeningen voor wegen met een maximum snelheid van 70 km/u of meer is ingevoerd. Voor deze wegen wijzigt de aftrek op basis van artikel 110g Wgh in:

- 4 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek 110g Wgh 57 dB is.
- 3 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek 110g Wgh 56 dB is.
- 2 dB voor andere waarden van de geluidbelasting.

Deze tijdelijke verruiming geldt tot de inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet.

Binnen het onderzoeksgebied geldt op de Boezemweg een wettelijke maximum snelheid van 70 km/uur. De tijdelijke verruimde aftrek is hier dan ook van toepassing. Op het geluid van de overige wegen is de verruimde aftrek niet van toepassing.

Artikel 3.5 van het RMG2012 (wegverkeer)

Conform artikel 3.5 van het RMG2012 is er een aanpassing van de wegdekcorrectie van toepassing, vooruitlopend op de effecten van invoering van stillere banden en strengere geluidseisen aan wegvoertuigen. De correctie is van toepassing op wegen met een representatieve snelheid van 70 km/uur of hoger. In dit onderzoek is deze correctie daarom van toepassing op de berekende geluidbelasting van de Boezemweg.

3.2 Verkeersgegevens

3.2.1 wegverkeer

Bron van de gegevens

De verkeersgegevens van de wegen zijn in basis overgenomen uit door DCMR aangeleverde verkeersprognoses. Deze prognoses zijn ontleend aan de Regionale Verkeersmilieukaart van Barendrecht. Het planjaar van de gegevens is 2030. De verkeersgegevens zijn opgehoogd met de aan de plannen 'Natuurgoed Ziedewij' en plan Boezempad gebonden hoeveelheid verkeer. Dit plangebonden

verkeer is beschreven in de rapportage van het voor dit plan uitgevoerde verkeersonderzoek¹. De zodoende bepaalde verkeerscijfers worden representatief geacht voor het plan met planjaar 2032. Voor een compleet overzicht van de verkeersgegevens wordt verwezen naar bijlage 1 van dit rapport.

Verkeersgegevens

In tabel 3.1 is de bij het onderzoek gehanteerde verkeersintensiteit van de Baanhoek weergegeven. Het betreft de gegevens voor een gemiddelde weekdag.

Weg(vak)	Etmaalintensiteit [mvt/etm]
Boezemweg, hoofdrijbaan ten zuiden van rotonde	10.300
Boezemweg, hoofdrijbaan ten noorden van rotonde	9.350
Boezemweg, parallelweg westzijde	550
Stationsweg	4.030
Nieuwe ontsluitingsweg (plan Boezempad)	350
Noldijk	800 tot 1.000

Tabel 3.1: Overzicht verkeersintensiteiten planjaar 2032

Naast de verkeersintensiteit is de verdeling van het verkeer over de etmaalperioden (dag, avond en nacht) en over de voertuigcategorieën (aandeel vrachtverkeer) van belang. In de tabellen van figuur 3.1 is de gehanteerde verkeersverdeling van de verschillende in het onderzoek betrokken wegen weergegeven.

Boezemweg ten zuiden van rotonde					Boezemweg ten noorden van rotonde				
Categorie	Dag	Avond	Nacht	Totaal	Categorie	Dag	Avond	Nacht	Totaal
Uurintensiteit [%]	6,48	3,14	1,22	100,08	Uurintensiteit [%]	6,47	3,14	1,22	99,96
Motorfietsen [%]	--	--	--		Motorfietsen [%]	--	--	--	
Lichte mvtg [%]	93,05	96,82	90,53		Lichte mvtg [%]	93,35	96,98	90,78	
Middelzware mvtg [%]	4,64	1,85	5,50		Middelzware mvtg [%]	4,39	1,72	5,35	
Zware mvtg [%]	2,32	1,33	3,97		Zware mvtg [%]	2,26	1,30	3,87	
Totaal [%]	100,00	100,00	100,00		Totaal [%]	100,00	100,00	100,00	
Boezemweg parallelweg					Stationsweg				
Categorie	Dag	Avond	Nacht	Totaal	Categorie	Dag	Avond	Nacht	Totaal
Uurintensiteit [%]	6,60	3,27	0,97	100,04	Uurintensiteit [%]	6,59	3,30	0,96	99,96
Motorfietsen [%]	--	--	--		Motorfietsen [%]	--	--	--	
Lichte mvtg [%]	90,10	94,16	87,88		Lichte mvtg [%]	92,38	95,53	90,71	
Middelzware mvtg [%]	7,12	3,93	8,33		Middelzware mvtg [%]	5,53	3,03	6,41	
Zware mvtg [%]	2,78	1,91	3,79		Zware mvtg [%]	2,09	1,44	2,87	
Totaal [%]	100,00	100,00	100,00		Totaal [%]	100,00	100,00	100,00	
Nieuwe ontsluitingsweg					Noldijk				
Categorie	Dag	Avond	Nacht	Totaal	Categorie	Dag	Avond	Nacht	Totaal
Uurintensiteit [%]	6,80	3,40	0,60	100,00	Uurintensiteit [%]	6,90	3,10	0,60	100,00
Motorfietsen [%]	--	--	--		Motorfietsen [%]	--	--	--	
Lichte mvtg [%]	98,00	98,00	98,00		Lichte mvtg [%]	93,10	97,10	91,00	
Middelzware mvtg [%]	2,00	2,00	2,00		Middelzware mvtg [%]	6,70	2,90	9,00	
Zware mvtg [%]	--	--	--		Zware mvtg [%]	0,20	--	--	
Totaal [%]	100,00	100,00	100,00		Totaal [%]	100,00	100,00	100,00	

Figuur 3.1: Verkeersverdeling wegen

¹ Rapport van BuroDB met kenmerk NOT221607-148-02 d.d. 13 december 2022

Snelheid

Voor het verkeer op de Boezemweg (hoofdrijbaan) is uitgegaan van een snelheid van 70 km/uur voor alle soorten gemotoriseerd verkeer. Dit is de op de weg geldende wettelijke maximumsnelheid. Op de Parallelweg van de Boezemweg is uitgegaan van een snelheid van 50 km/uur.

Op de Stationsweg is uitgegaan van 50 km/uur voor het gedeelte binnen de bebouwde kom en van 60 km/uur voor het gedeelte buiten de bebouwde kom. Op de nieuwe ontsluitingsweg is een (rij)snelheid van 30 km/uur aangehouden.

Op de Noldijk is uitgegaan van een snelheid van 60 km/uur. Voor deze weg zijn er plannen om hier in een snelheidsregime van 30 km/uur in te stellen. In het onderzoek is deze variant ook beschouwd.

3.2.2 Railverkeer

Bron van de gegevens

De bij het onderzoek railverkeerslawaaï gehanteerde verkeerscijfers zijn ontleend aan het Geluidregister Spoor van de rijksoverheid. Ter plaatse van het plangebied bestaat de spoorbaan uit negen sporen. Ter plaatse van de planlocatie is langs de spoorbaan een hoog geluidsscherm aanwezig die overloopt in de spoortunnel.

Verkeersgegevens

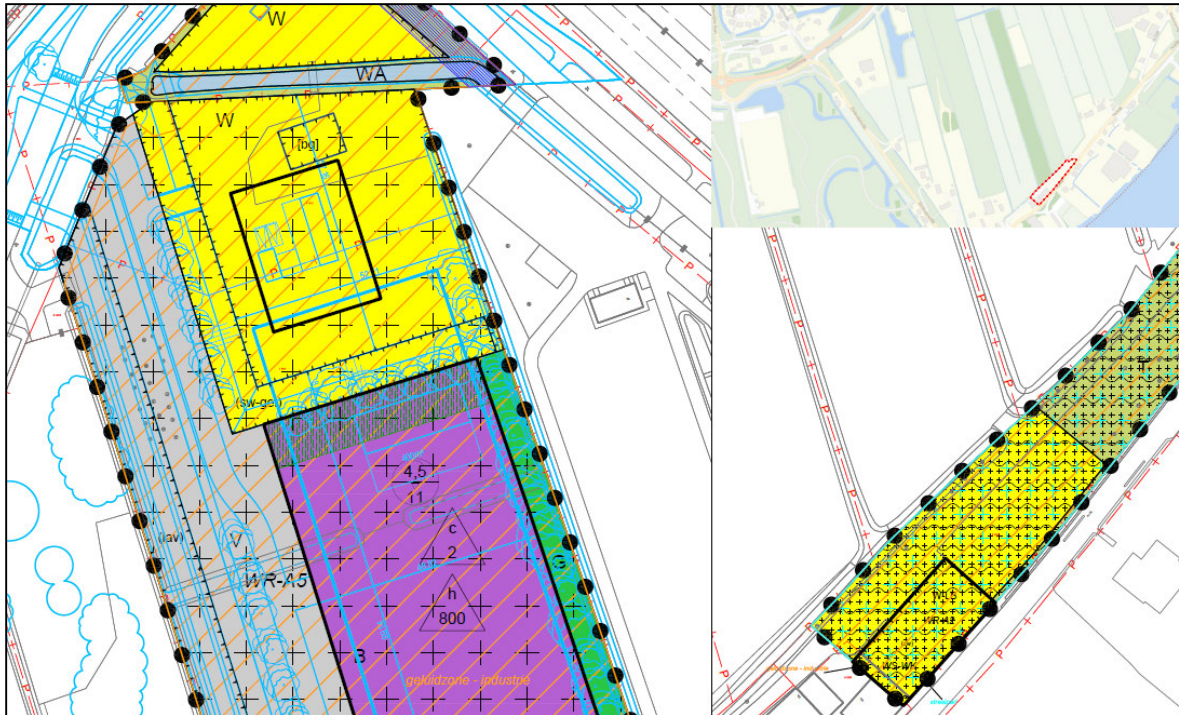
Voor een overzicht van de gehanteerde verkeersgegevens van de spoorbaan wordt verwezen naar bijlage 2 van dit rapport.

3.3 Omgevingskenmerken

Verkaveling

Voor de kenmerken van het bestemmingsplan Boezempad in Barendrecht is uitgegaan van de door Wissing aangeleverde plankaart. Deze tekening dateert van september 2022. Bij het onderzoek is in het noordelijke plandeel de geluidsbelasting bepaald op de randen van het aangegeven bouwvlak. In het zuidelijke plandeel is de geluidsbelasting bepaald op de gevels van het bestaande gebouw.

In figuur 3.2 is de situering van de beide onderzoekslocaties weergegeven.



Figuur 3.2: Planlocaties plan Boezempad in Barendrecht (bron: Wissing)

Ten aanzien van de bestaande gebouwen in de omgeving is uitgegaan van het BAG².

Hoogteligging

De planlocatie van het noordelijke plandeel ligt op een hoogte van circa één meter onder NAP. De nieuwe woning wordt op dit niveau (maaiveld) gerealiseerd. De Boezemweg ligt ter plaatse van de rotonde op een hoogte van circa 0,4 meter onder NAP. De Boezemweg gaat met een viaduct onder het fietspad en de spoorbaan door. De weghoogte is daar ongeveer 5,5 meter onder NAP. De Stationsweg ligt op een hoogte van circa 0,7 meter onder NAP.

Voor de nieuwbouw van het plan is uitgegaan van een woning bestaande uit drie bouwlagen (twee lagen met een kap) met geluidsgevoelige vertrekken. De bouwhoogte is ongeveer 8 meter.

Het pand in het zuidelijke plandeel is gelegen op een hoogte van circa één meter boven NAP. Het pand staat direct tegen de dijk en bestaat uit twee bouwlagen met geluidsgevoelige vertrekken.

Afscherming, reflectie en overdrachtsdemping

Met de langs de spoorbaan en Boezemweg aanwezige geluidsschermen is in het onderzoek rekening gehouden. In het bestemmingsplan is een als voorwaardelijke verplichting een geluidswal langs de west- en zuidzijde van de nieuwe woning opgenomen. Uitgangspunt is een hoogte van 2 meter ten opzichte van plaatselijk maaiveld.

De gevels van de binnen het onderzoeksgebied aanwezige en nieuwe bebouwing en andere objecten hebben een geluidsreflecterende werking. Reflecties, lucht- en bodemdemping zijn volgens de in het Reken- en Meetvoorschrift aangegeven wijze doorgerekend.

² Basisregistraties Adressen en Gebouwen

Kruispunten en rotondes

Binnen de invloedssfeer van de planlocatie zijn geen met verkeerslichten geregelde kruispunten aanwezig. Het kruispunt van de Boezemweg en de Stationsweg is uitgevoerd als rotonde. Voor dit kruispunt is een toeslag toegepast die geldt voor het optrekken en afremmen van het verkeer, conform het Reken- en Meetvoorschrift.

Wegdekverharding wegen

Informatie over de wegdekverharding van de wegen is ontleend aan de verkeersgegevens van de DCMR. Zowel de Boezemweg, de Stationsweg als de Noldijk zijn voorzien van een wegdek van Dicht Asfaltbeton (DAB). Bij akoestisch onderzoek is dit het referentiewegdek. Voor de nieuwe ontsluitingsweg is uitgegaan van een klinkerverharding bestraat in keperverband. Ten opzichte van het referentiewegdek heeft dit wegdek een circa 2 dB hogere geluidsemissie.

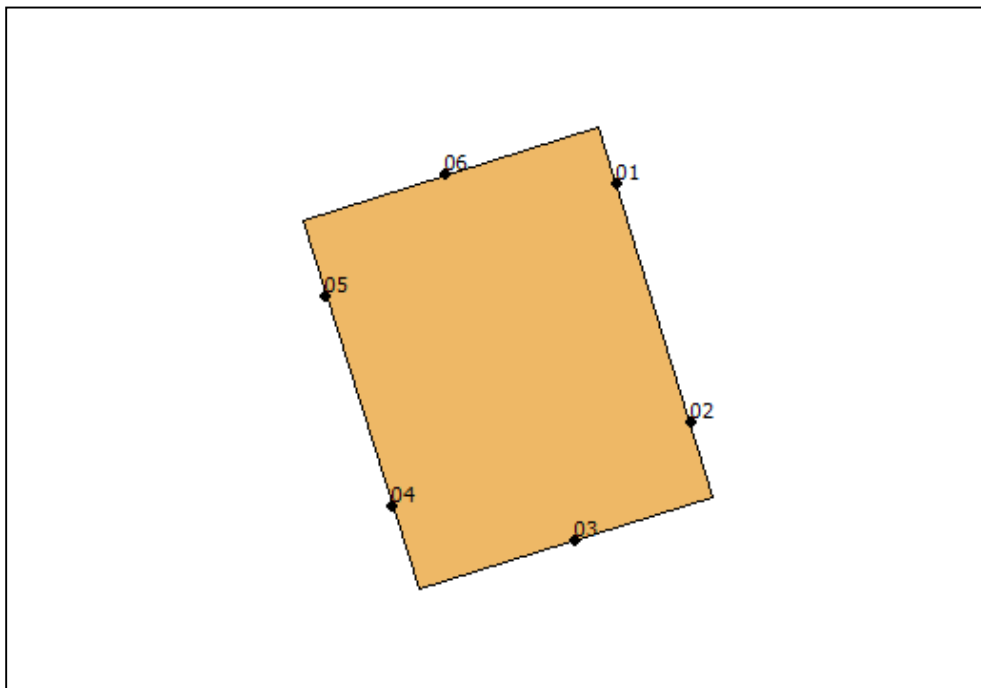
Bovenbouw spoorbaan

Ter hoogte van de planlocatie bestaat de bovenbouw van de spoorbaan uit betonnen dwarsliggers.

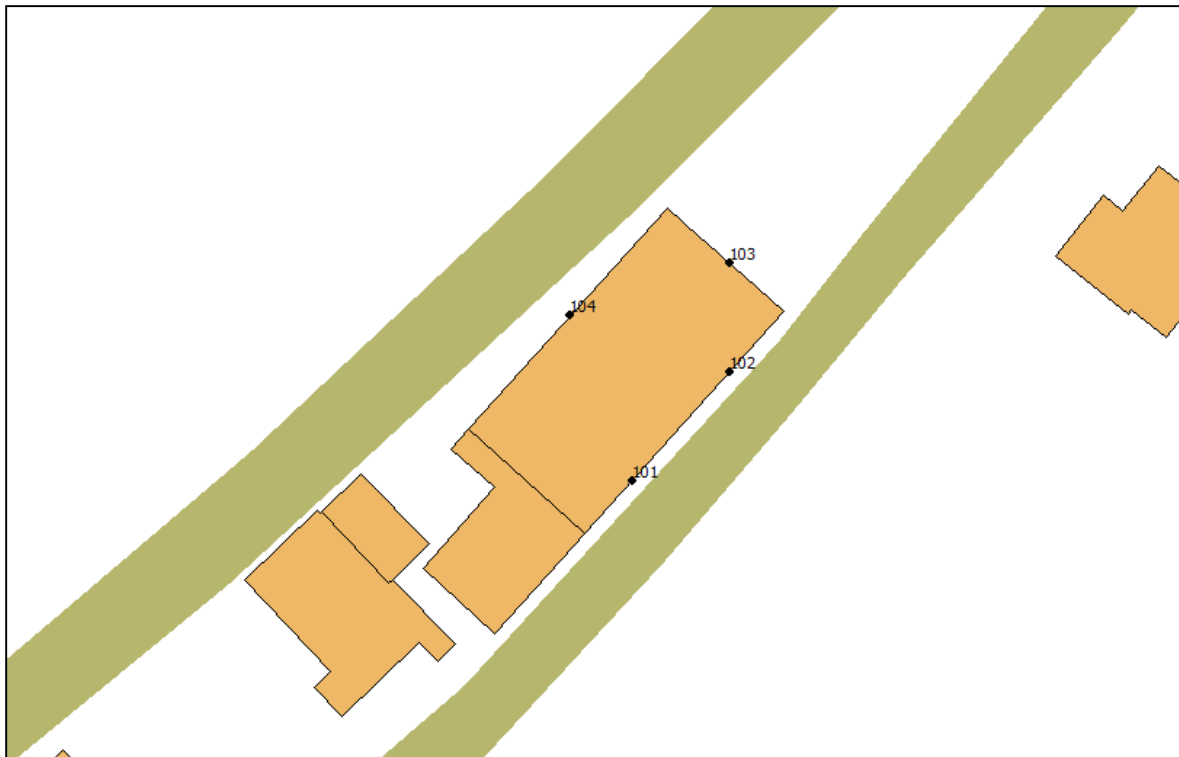
Toetspunten

De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd aan de hand van zes toetspunten op de randen van het bouwvlak van de nieuwe woning in het noordelijke plandeel en vier toetspunten op de gevels van het gebouw aan de Noldijk. De situering van de toetspunten is weergegeven in de figuren 3.3 en 3.4.

Per toetspunt is rekening gehouden met de relevante toetshoogtes. Bij de berekeningen is uitgegaan van de toetshoogtes van 1,5, 4,5 en/of 7,5 meter boven plaatselijk maaiveldniveau. Deze hoogtes zijn representatief voor respectievelijk de begane grond, eerste en tweede verdieping van de woning(en).



Figuur 3.3: Situering toetspunten op randen bouwvlak noordelijk plandeel bestemmingsplan Boezempad in Barendrecht



Figuur 3.4: Situering toetspunten zuidelijk plandeel bestemmingsplan Boezempad in Barendrecht

4 Resultaten

Op basis van de in hoofdstuk 3 beschreven uitgangspunten zijn de geluidsberekeningen voor het weg- en railverkeer uitgevoerd. De berekeningen zijn gericht op het planjaar 2032. In dit hoofdstuk zijn de resultaten per geluidsbron beschreven. De berekeningsresultaten van de beschouwde situaties, zowel wegverkeer als railverkeer, zijn opgenomen in bijlage 3.

4.1 Wegverkeer

Boezemweg

De te verwachten geluidsbelasting van het verkeer op de Boezemweg, inclusief de parallelweg aan de westzijde van de hoofdrijbaan, is per toetspunt van het bouwvlak in het noordelijke plandeel weergegeven in tabel 4.1. De weergegeven geluidswaarden zijn na toepassing van -2 dB correctie volgens artikel 110g Wgh. In geval van normoverschrijding is een gele arcering toegepast. Daar waar wordt voldaan aan de wettelijke norm is een groene arcering toegepast.

Toetspunt	Toetshoogte [m]	Geluidsbelasting L_{den} [dB]
01_A	1,5	32
01_B	4,5	39
01_C	7,5	42
02_A	1,5	30
02_B	4,5	38
02_C	7,5	41
03_A	1,5	41
03_B	4,5	43
03_C	7,5	44
04_A	1,5	44
04_B	4,5	49
04_C	7,5	50
05_A	1,5	46
05_B	4,5	50
05_C	7,5	51
06_A	1,5	46
06_B	4,5	48
06_C	7,5	50

Tabel 4.1: Geluidsbelasting t.g.v. de Boezemweg, inclusief -2 dB correctie artikel 110g Wgh

Uit tabel 4.1 volgt dat de geluidsbelasting bij de toetspunten 01 tot en met 03 in alle gevallen wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Bij de toetspunten 04, 05 en 06 is op het niveau van de eerste en/of tweede verdieping sprake van normoverschrijding. De maximale geluidsbelasting is 51 dB. Daarmee wordt de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet overschreden.

In verband met de geconstateerde normoverschrijding is een nadere beschouwing van mogelijke geluidsbeperkende maatregelen verricht. De bevindingen daarvan zijn beschreven in paragraaf 4.3 van dit rapport.

Stationsweg

De te verwachten geluidsbelasting van het verkeer op de Stationsweg is voor de toetspunten van het noordelijke plandeel weergegeven in tabel 4.2. De weergegeven geluidswaarden zijn ook hier na toepassing van de correctie (van -5 dB) volgens artikel 110g Wgh.

Toetspunt	Toetshoogte [m]	Geluidsbelasting L_{den} [dB]
01_A	1,5	46
01_B	4,5	48
01_C	7,5	49
02_A	1,5	45
02_B	4,5	47
02_C	7,5	48
03_A	1,5	39
03_B	4,5	41
03_C	7,5	42
04_A	1,5	40
04_B	4,5	46
04_C	7,5	46
05_A	1,5	42
05_B	4,5	47
05_C	7,5	48
06_A	1,5	46
06_B	4,5	49
06_C	7,5	49

Tabel 4.2: Geluidsbelasting t.g.v. de Stationsweg, inclusief -5 dB correctie artikel 110g Wgh

Uit bevindingen van tabel 4.2 volgt dat de geluidsbelasting van het verkeer op de Stationsweg alleen bij de toetspunten 01 en 06, op de noordzijde van het bouwvlak, de norm overschrijdt. Op alle overige toetspunten wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

De maximale geluidsbelasting is 49 dB. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.

Omdat ook hier sprake is van normoverschrijding is in de beschouwing van mogelijke geluidsbeperkende maatregelen ook het geluid van de Stationsweg betrokken. In paragraaf 4.3 van dit rapport wordt hier nader op ingegaan.

Nieuwe ontsluitingsweg

De te verwachten geluidsbelasting van de nieuwe ontsluitingsweg van het plan ter plaatse van de nieuwe woning is weergegeven in tabel 4.3. Op de weergegeven waarden is geen correctie toegepast. De toegepaste kleurenarcering is overeenkomstig de MKM-methode zoals vermeld in tabel 2.2 van dit rapport.

Uit tabel 4.3 volgt dat de geluidsbelasting van de nieuwe ontsluitingsweg in alle gevallen voldoet aan de grenswaarde voor een akoestisch acceptabel woon- en leefklimaat, volgens de MKM-methode. Het treffen van geluidsbeperkende maatregelen is voor deze situatie niet nodig.

Toetspunt	Toetshoogte [m]	Geluidsbelasting L _{den} [dB]
01_A	1,5	<30
01_B	4,5	<30
01_C	7,5	<30
02_A	1,5	<30
02_B	4,5	<30
02_C	7,5	<30
03_A	1,5	30
03_B	4,5	36
03_C	7,5	37
04_A	1,5	36
04_B	4,5	43
04_C	7,5	43
05_A	1,5	38
05_B	4,5	43
05_C	7,5	43
06_A	1,5	30
06_B	4,5	35
06_C	7,5	36

Tabel 4.3: Geluidsbelasting t.g.v. de nieuwe ontsluitingsweg, zonder correctie(s)

Noldijk (60 km/uur)

De te verwachten geluidsbelasting van het verkeer op de Noldijk ter plaatse van het zuidelijke plandeel is weergegeven in tabel 4.4. Uitgangspunt is een wettelijke maximum snelheid van 60 km/uur. De per toetspunt weergegeven geluidswaarden zijn na toepassing van -5 dB correctie volgens artikel 110g Wgh.

Met een groene arcering wordt aangegeven dat wordt voldaan aan de wettelijke norm. Een overschrijding van de norm is geel gearceerd. Een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde is oranje gearceerd.

Toetspunt	Toetshoogte [m]	Geluidsbelasting L _{den} [dB]
101_A	1,5	57
101_B	4,5	57
102_A	1,5	57
102_B	4,5	56
103_A	1,5	49
103_B	4,5	49
104_A	1,5	<30
104_B	4,5	<30

Tabel 4.4: Geluidsbelasting t.g.v. de Noldijk (60 km/uur), inclusief -5 dB correctie artikel 110g Wgh

Uit bevindingen van tabel 4.4 volgt dat de geluidsbelasting van het verkeer op de Noldijk bij de toetspunten 101, 102 en 103 de norm van 48 dB overschrijdt. Ter plaatse van toetspunt 103, op de achterzijde van het pand, wordt wel voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

De maximale geluidsbelasting op de gevel aan de wegzijde is 57 dB. Daarmee wordt de maximale ontheffingswaarde van 53 dB overschreden.

Op de zijgevel aan de noordoostzijde is de geluidsbelasting 49 dB en wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde.

Noldijk 30 km/uur

Omdat sprake is van een mogelijke aanpassing van de wettelijke maximum snelheid op de Noldijk naar 30 km/uur, is ook de te verwachten geluidsbelasting voor die situatie bepaald. De bevindingen zijn weergegeven in tabel 4.5. De in de tabel gehanteerde arcering komt overeen met de arcering van de MKM-classificatie zoals weergegeven in tabel 2.2 van dit rapport.

Toetspunt	Toetshoogte [m]	Geluidsbelasting L_{den} [dB]
101_A	1,5	57
101_B	4,5	57
102_A	1,5	57
102_B	4,5	56
103_A	1,5	49
103_B	4,5	49
104_A	1,5	<30
104_B	4,5	<30

Tabel 4.5: Geluidsbelasting t.g.v. de Noldijk (30 km/uur), exclusief correctie(s)

Uit tabel 4.5 volgt dat na de invoering van een maximum snelheid van 30 km/uur op de Noldijk, de geluidsbelasting met 5 dB afneemt. Bij de toetspunten 103 en 104 is daarmee sprake van een geluidsbelasting met de classificatie 'goed'. Bij de toetspunten 101 en 102 valt de geluidsbelasting in de klasse 'matig'.

Omdat bij de woningen van het zuidelijke plandeel aan de Noldijk sprake is van normoverschrijding en van overschrijding van de maximale ontheffingswaarde is in de beschouwing van mogelijke geluidsbeperkende maatregelen ook het geluid van de Noldijk betrokken (zie paragraaf 4.3).

4.2 Railverkeer

De te verwachten geluidsbelasting van het railverkeer is weergegeven in de zesde tabel van bijlage 3 en overgenomen in tabel 4.6. In de tabel is elke normoverschrijding gearceerd.

Uit de resultaten van tabel 4.6 volgt dat ter plaatse van het bouwvlak van de nieuwe woning in het noordelijke plandeel de norm van 55 dB op een aantal plaatsen wordt overschreden. De berekende maximale geluidsbelasting is 63 dB. Daarmee wordt de wettelijke maximale ontheffingswaarde van 68 dB niet overschreden.

Aan de zuidwestzijde van het bouwvlak wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Voor het geluid van het railverkeer is hier sprake van een geluidsluwe zijde.

Voor deze situatie is de toepassing van mogelijke geluidsbeperkende maatregelen nader beschouwd. Deze beschouwing is beschreven in paragraaf 4.3 van dit rapport.

Toetspunt	Toetshoogte [m]	Plandeel	Geluidsbelasting L _{den} [dB]
01_A	1,5	Noord	55
01_B	4,5	Noord	60
01_C	7,5	Noord	63
02_A	1,5	Noord	54
02_B	4,5	Noord	59
02_C	7,5	Noord	62
03_A	1,5	Noord	51
03_B	4,5	Noord	55
03_C	7,5	Noord	57
04_A	1,5	Noord	41
04_B	4,5	Noord	45
04_C	7,5	Noord	46
05_A	1,5	Noord	41
05_B	4,5	Noord	45
05_C	7,5	Noord	46
06_A	1,5	Noord	53
06_B	4,5	Noord	57
06_C	7,5	Noord	61
101_A	1,5	Zuid	44
101_B	4,5	Zuid	48
102_A	1,5	Zuid	46
102_B	4,5	Zuid	49
103_A	1,5	Zuid	47
103_B	4,5	Zuid	50
104_A	1,5	Zuid	47
104_B	4,5	Zuid	47

Tabel 4.6 Geluidsbelasting t.g.v. de spoorbaan Barendrecht-Dordrecht

Ter plaatse van de planlocatie van het zuidelijke plandeel wordt op alle gevels van het pand aan de Noldijk 124 voldaan aan de wettelijke norm van 55 dB. De maximale geluidsbelasting is daar 50 dB. Voor die situatie is nader onderzoek naar c.q. het treffen van geluidsbeperkende maatregelen niet nodig.

4.3 Maatregelen

Uit het hiervoor beschreven onderzoek volgt dat de geluidsbelasting van zowel het wegverkeer als het railverkeer relevant zijn bij onderhavig plan. Ten gevolge van beide geluidsbronnen is sprake van overschrijding van de wettelijke normen.

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op mogelijke geluidsbeperkende voorzieningen en de toepasbaarheid en effecten daarvan.

Bij het toepassen van geluidsbeperkende maatregelen voor het geluid van het wegverkeer kan in deze situatie worden gedacht aan het toepassen van een geluidsreducerend wegdek op de Boezemweg, Stationsweg en Noldijk (bronmaatregel) en/of het plaatsen van geluidsschermen (overdrachtsmaatregel). Ter plaatse van de Noldijk is het toepassen van een dove gevel ook een reële mogelijkheid.

Ten aanzien van geluidsbeperkende maatregelen voor het geluid vanaf de spoorbaan kan worden gedacht aan het stiller maken van de spoorbaan en/of het toevoegen van geluidswerende voorzieningen.

Bronmaatregelen

In de bestaande situatie zijn de Boezemweg, Stationsweg en Noldijk uitgevoerd met een normale asfaltverharding. Met de toepassing van een stiller wegdek kan een geluidsreductie van circa 3 dB worden gerealiseerd. Dat is voldoende voor de geconstateerde normoverschrijding van maximaal 3 dB en 1 dB ten gevolge van respectievelijk de Boezemweg en de Stationsweg.

De gemeente Barendrecht is wegbeheerder en verantwoordelijk voor (het onderhoud van) de beide wegen. Naar verwachting zal zij het type wegdek niet aanpassen voor de bouw van (slechts) één nieuwe woning. De toepassing van deze (bron)maatregel wordt daarom als niet realistisch beschouwd.

Het toepassen van een stil wegdek op de Noldijk kan zorgen voor een afname van de geluidsbelasting (met maximaal circa 3 dB). Hiermee kan de overschrijding van de wettelijke norm niet worden voorkomen. Om dezelfde reden als bij het noordelijke plandeel is de toepassing van deze bronmaatregel op de Noldijk niet realistisch.

De spoorbaan zou in theorie stiller kunnen worden gemaakt door het toepassen van raildempers. Gelet op de hoge kosten die dat met zich meebrengt en de kleinschaligheid van het plan is deze maatregel geen realistische mogelijkheid.

Overdrachtsmaatregelen

Het toepassen van geluidsschermen langs de (in dit onderzoek betrokken) wegen stuit voornamelijk op bezwaren van stedenbouwkundige aard. Geluidsschermen zijn niet passend in dit (typisch) open landschap. Ter plaatse van de situatie aan de Noldijk is het plaatsen van geluidsschermen niet toegestaan in verband met de monumentale status van het gebouw. Daarnaast ontbreekt het aan de benodigde ruimte.

Daarnaast spelen ook de relatief hoge kosten ten opzichte van het kleinschalige plan daarbij een rol. Het aanvullend plaatsen van geluidsschermen voor reductie van het wegverkeerslawaai is voor dit plan niet doelmatig en deze maatregel is om die reden verder niet beschouwd.

Voor het geluid van de spoorbaan is ter plaatse van de planlocatie reeds een omvangrijk geluidsscherm aanwezig. Op de foto van figuur 4.1 is dit weergegeven. Het verhogen van het geluidsscherm is een dure oplossing en voor de realisatie van slechts twee woningen niet doelmatig. Het toepassen van overdrachtsmaatregelen voor het geluid vanaf de spoorbaan is daarmee ook niet aan de orde.



Figuur 4.1: Geluidsscherm langs de spoorbaan ter plaatse van het noordelijke plandeel bestemmingsplan Boezempad

Dove gevel

Het toepassen van een of meerdere dove gevels in de nieuwe woning van het noordelijke plandeel is technisch gezien een mogelijkheid. Dove gevels zijn echter beperkend voor de gebruiksmogelijkheden van de woning en heeft daarmee een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat van de woning. Omdat de maximale ontheffingswaarde hier niet wordt overschreden, kan de woningen, met ontheffing van een hogere grenswaarde, met te openen deuren en ramen worden uitgevoerd. Toepassing van dove gevels bij de nieuwe woning wordt daarom afgeraden.

Ter plaatse van het plandeel aan de Noldijk wordt de maximale ontheffingswaarde wel overschreden. Het toepassen van een dove gevel aan de wegzijde wordt daarom sterk aanbevolen. Alleen daarmee is realisatie van woningen in het pand mogelijk. In de foto van figuur 4.2 is de betreffende gevel/zijde van het pand weergegeven.



Figuur 4.2: Doof uit te voeren gevel/zijde van het pand aan de Noldijk 124 in Barendrecht

Met een dove gevel aan de zijde van de Noldijk kunnen de vijf woningen in het pand worden gerealiseerd. Wel dient hiervoor nader onderzoek te worden verricht naar de benodigde geluidwering van de gevels van de woningen. De woningen moeten voldoen aan de in het Bouwbesluit 2012 gestelde geluidseisen.

Ontheffing hogere grenswaarde

Omdat het treffen van geluidsbeperkende maatregelen voor dit plan niet overal realistisch of doelmatig is, is voor de geluidssituatie ten gevolge van zowel het weg- als het railverkeer ontheffing van een hogere grenswaarde nodig.

Bij het railverkeer gaat het om een maximale en maatgevende geluidswaarde van 63 dB op de noordwestzijde van het bouwvlak voor de nieuwe woning van het noordelijke plandeel.

Ten gevolge van het wegverkeer is voor de woning van het noordelijke plandeel ontheffing nodig ten gevolge van zowel de Boezemweg als de Stationsweg. Ten gevolge van de Boezemweg gaat het om een waarde van 51 dB. Ten gevolge van de Stationsweg gaat het om een waarde van 49 dB.

Voor de situatie van het zuidelijke plandeel gaat het om ontheffing van één van de vijf woningen, ter plaatse van de noordelijke kopgevel, voor een waarde van 49 dB. De geluidsbelasting op de overige vier woningen voldoet aan de norm.

Ontheffing van een hogere grenswaarde is mogelijk omdat de betreffende woning(en) beschikken over een geluidsluwe zijde. Aan deze zijde van de woning(en) voldoet de geluidsbelasting voor elke bron aan de voorkeursgrenswaarde. De betreffende woningen beschikken tevens over een geluidsluwe buitenruimte. In de tuinen voldoet de geluidsbelasting voor alle geluidsbronnen aan de geldende norm.

De benodigde ontheffing(en) moet(en) worden verleend door het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Barendrecht. De conceptbeschikking kan tegelijk met het bestemmingsplan in procedure (ter inzage gelegd, etc.) worden gebracht.

4.4 Cumulatie

Omdat sprake is van het aanvragen van een hogere waarde dient gekeken te worden naar de cumulatie van geluid. Cumulatie is bij het onderhavige plan van toepassing voor het geluid vanwege het weg- en railverkeerslawaai. De methode voor de cumulatieberekening is beschreven in hoofdstuk 2 van bijlage 1 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012.

De methode berekent (per waarneempunt) de gecumuleerde geluidsbelasting rekening houdend met de verschillen in dosis-effectrelaties van verschillende geluidsbronnen. De bij wegverkeerslawaai toegepaste correctie (volgens artikel 110g Wgh) wordt in de cumulatieberekening niet toegepast. Wel zijn alle wegen in de berekening betrokken.

Alle grootheden moeten zijn uitgedrukt in L_{den} waarbij de geluidsbelasting volgens de geldende wettelijke definitie (in dB(A)) wordt bepaald. Voor de cumulatieberekening van weg- en railverkeerslawaai zijn de volgende formules relevant:

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

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

Het optellen van de geluidsbelasting van weg- en railverkeerslawaai per waarneempunt kan vervolgens door middel van de zogenaamde energetische sommatie. De rekenregel hiervoor is:

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

In tabel 4.7 is de berekende gecumuleerde geluidsbelasting voor alle toetspunten gepresenteerd.

Toets-punt	Toets-hoogte [m]	Plan-deel	LVL [dB]	LRL [dB]	L* _{RL} [dB]	L _{cum} [dB]	L _{cum} afgerond [dB]
01_A	1,5	Noord	52,11	54,57	50,44	56,52	57
01_B	4,5	Noord	54,04	59,51	55,13	60,59	61
01_C	7,5	Noord	54,35	63,08	58,53	63,63	64
02_A	1,5	Noord	50,87	54,23	50,12	55,88	56
02_B	4,5	Noord	52,76	58,74	54,40	59,72	60
02_C	7,5	Noord	53,26	61,92	57,42	62,47	62
03_A	1,5	Noord	46,62	51,04	47,09	52,38	52
03_B	4,5	Noord	49,12	54,99	50,84	55,99	56
03_C	7,5	Noord	49,93	56,74	52,50	57,56	58
04_A	1,5	Noord	47,85	41,17	37,71	48,70	49
04_B	4,5	Noord	53,56	44,58	40,95	54,08	54
04_C	7,5	Noord	54,35	45,81	42,12	54,92	55
05_A	1,5	Noord	50,22	41,48	38,01	50,76	51
05_B	4,5	Noord	54,83	44,59	40,96	55,22	55
05_C	7,5	Noord	55,50	46,29	42,58	55,99	56
06_A	1,5	Noord	52,48	52,88	48,84	55,69	56
06_B	4,5	Noord	55,22	57,11	52,85	59,28	59
06_C	7,5	Noord	55,74	61,03	56,58	62,16	62
101_A	1,5	Zuid	61,89	43,80	40,21	61,96	62
101_B	4,5	Zuid	61,83	48,28	44,47	62,02	62
102_A	1,5	Zuid	62,22	45,59	41,91	62,31	62
102_B	4,5	Zuid	61,38	48,83	44,99	61,61	62
103_A	1,5	Zuid	53,74	47,47	43,70	54,66	55
103_B	4,5	Zuid	53,99	50,31	46,39	55,54	56
104_A	1,5	Zuid	37,1	46,83	43,09	47,27	47
104_B	4,5	Zuid	38,14	47,37	43,60	47,86	48

* Afgeleide maximale waarde

Tabel 4.7: Berekening gecumuleerde geluidsbelasting weg- en railverkeer, bestemmingsplan Boezempad in Barendrecht

Uit tabel 4.7 volgt dat de maximale gecumuleerde waarde 64 dB is bij de woning van het noordelijke plandeel en 62 dB bij de woningen van het zuidelijke plandeel.

De geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwe woning van het noordelijke plandeel kan daarmee worden geclassificeerd als 'tamelijk slecht' conform de MKM-milieuclassificatie. De geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwe woningen van het zuidelijke plandeel kan daarmee worden geclassificeerd als 'matig'.

In het kader van de (benodigde) ontheffingsaanvraag hogere grenswaarden dient het bevoegd gezag te motiveren dat de gecumuleerde geluidsbelasting van maximaal 64 dB respectievelijk 62 dB aanvaardbaar is.

4.5 Maximale binnenwaarde

Omdat voor de woningen sprake is van normoverschrijding en ontheffing van een hogere waarde, moet worden aangevraagd/verleend, is voor de bouw van de woning een akoestische toets nodig in het kader van het Bouwbesluit 2012. De karakteristieke geluidwering van de gevels van de woningen moet voldoende zijn om te kunnen voldoen aan het maximaal toelaatbare binnenniveau in de verblijfsgebieden en -ruimten.

Het onderzoek naar de benodigde geluidwering van de gevels moet worden gebaseerd op de maatgevende, totale gecumuleerde geluidsbelasting zoals weergegeven in tabel 4.7 van dit rapport. Per situatie moet rekening worden gehouden met de maatgevende geluidsbron (weg- of railverkeer). Bij uitvoering van dat onderzoek dient tevens rekening te worden gehouden met de (benodigde) ventilatiewijze van de woningen.

Met de huidige bouwmethoden is het goed mogelijk om aan de gestelde eisen ten aanzien van de geluidwering gevels te voldoen. Vanuit het aspect geluid is realisatie van het plan dan ook mogelijk.

5 Samenvatting en conclusies

Voor de bouw van een nieuwe woning, de nieuwe inrichting van een hoveniersbedrijf en de realisatie van vijf woningen in een bestaand bedrijfspand in Barenrecht wordt bestemmingsplan Boezempad opgesteld. Het plan bestaat uit twee plandelen. De nieuwe woning en hoveniersbedrijf zijn gelegen aan de Stationsweg, nabij de Boezemweg en de spoorbaan Barendrecht-Dordrecht (het noordelijke plandeel). Het zuidelijke plandeel is gelegen aan de Noldijk en heeft betrekking op het pand Noldijk 124.

Voor de realisatie van het plan wordt een ruimtelijke procedure doorlopen (bestemmingsplan opgesteld). Wissing BV heeft namens de initiatiefnemer van het plan aan BuroDB opdracht verleend om het voor het voornemen benodigde akoestisch onderzoek uit te voeren. Het akoestisch onderzoek heeft betrekking op weg- en railverkeerslawaaï.

Wegverkeerslawaaï

De planlocatie van het noordelijke plandeel ligt binnen de wettelijke geluidszone van de Boezemweg en de Stationsweg. De planlocatie van het zuidelijke plandeel ligt binnen de wettelijke geluidszone van de Noldijk. De te verwachten geluidsbelasting van deze wegen is bepaald en getoetst aan de normen van de Wet geluidhinder.

Uit het onderzoek volgt dat de geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwe woning van het noordelijke plandeel de norm overschrijdt ten gevolge van zowel het verkeer op de Boezemweg als op de Stationsweg. De normoverschrijding is respectievelijk 3 en 1 dB. De geluidsbelasting van de nieuwe ontsluitingsweg voldoet aan de grenswaarde voor een acceptabel woon- en leefklimaat.

Ter plaatse van de nieuwe woningen van het zuidelijke plandeel is sprake van normoverschrijding en overschrijding van de maximale ontheffingswaarde. De hoogste geluidsbelasting, aan de zijde van de Noldijk, is 57 dB.

Railverkeerslawaaï

Ten aanzien van het railverkeerslawaaï van de spoorbaan Barendrecht-Dordrecht is de te verwachten geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwe woning van het noordelijke plandeel maximaal 63 dB. Daarmee is sprake van normoverschrijding. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.

Ter plaatse van de planlocatie aan de Noldijk wordt voldaan aan de wettelijke norm.

Geluidsbeperkende maatregelen

Uit de beschouwing van mogelijk toe te passen geluidsbeperkende maatregelen volgt dat deze niet realistisch en/of doelmatig zijn. Het toepassen van dove gevels in de nieuwe woning van het noordelijke plandeel wordt afgeraden. Het toepassen van een dove gevelzijde (aan de wegzijde) bij de realisatie van de vijf woningen in het bestaande pand aan de Noldijk wordt wel geadviseerd. Vanuit het oogpunt van geluid is dit dé manier om de beoogde woningen op deze locatie te kunnen realiseren.

In verband met de normoverschrijding is voor twee woningen van het plan (de aanvraag van) ontheffing van hogere waarden nodig. Voor de nieuwe woning van het noordelijke plandeel gaat het om een waarde van 51 dB ten gevolge van de Boezemweg, 49 dB ten gevolge van de Stationsweg en 63 dB ten

gevolge van het railverkeer. Voor de woning op de noordelijke kopgevel aan de Noldijk gaat het om een waarde van 49 dB ten gevolge van de Noldijk.

De voor het plan benodigde ontheffing van hogere grenswaarden is ook weergegeven in tabel 5.1.

Woning	Bron	Maatgevend toetspunt	Hogere waarde [dB]
Noord	Boezemweg	05	51
Noord	Stationsweg	01 en 06	49
Noord	Spoorbaan	01	63
Zuid	Noldijk	103	49

Tabel 5.1: Overzicht benodigde hogere waarden voor het bestemmingsplan Boezempad in Barendrecht

Cumulatie

In verband met de geconstateerde normoverschrijdingen is voor alle toetspunten op het perceel de gecumuleerde geluidsbelasting van het weg- en railverkeerslawaaï bepaald. Een overzicht van de gecumuleerde geluidsbelasting per toetspunt is in dit rapport weergegeven in tabel 4.7. In het kader van de (benodigde) ontheffingsaanvraag hogere grenswaarden dient het bevoegd gezag te motiveren dat de gecumuleerde geluidsbelasting van maximaal 64 dB in het noordelijke plandeel en 62 dB in het zuidelijke plandeel aanvaardbaar is.

Geluidwering gevels

Omdat voor de woning ontheffing nodig is dient te worden aangetoond of er maatregelen aan de gevels van de woningen nodig zijn om te kunnen voldoen aan het Bouwbesluit. De geluidwering van de gevels moet voldoende zijn om te kunnen voldoen aan een geluidsniveau van maximaal 33 dB in de verblijfsgebieden van de woning (maximale binnenwaarde). De balans tussen de maximale geluidsbelasting en de minimaal benodigde ventilatie speelt daarbij een belangrijke rol.

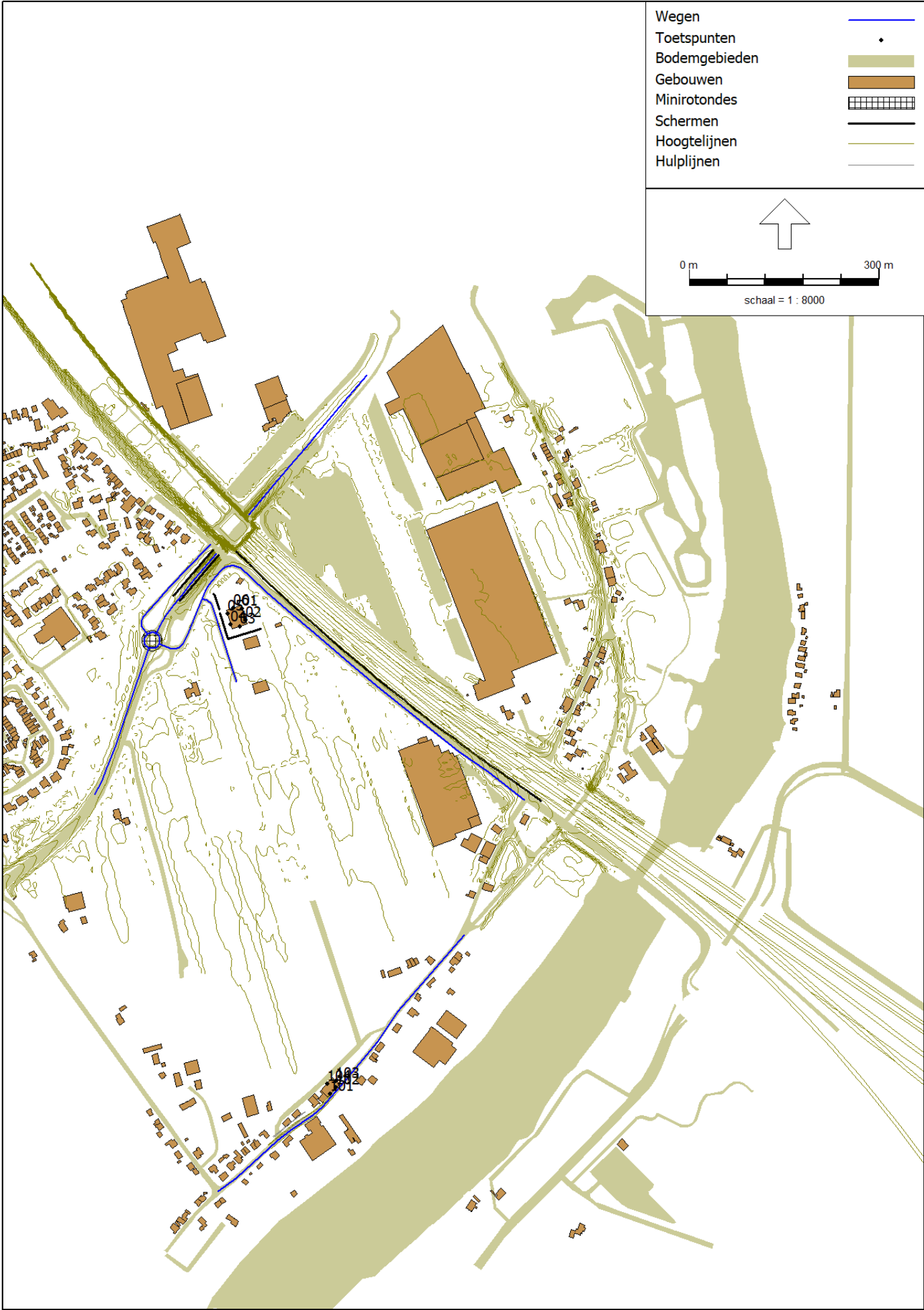
Met de huidige bouwmethoden is het goed mogelijk om aan de gestelde eisen ten aanzien van de geluidwering gevels te voldoen. Vanuit het aspect geluid is realisatie van het plan dan ook mogelijk.

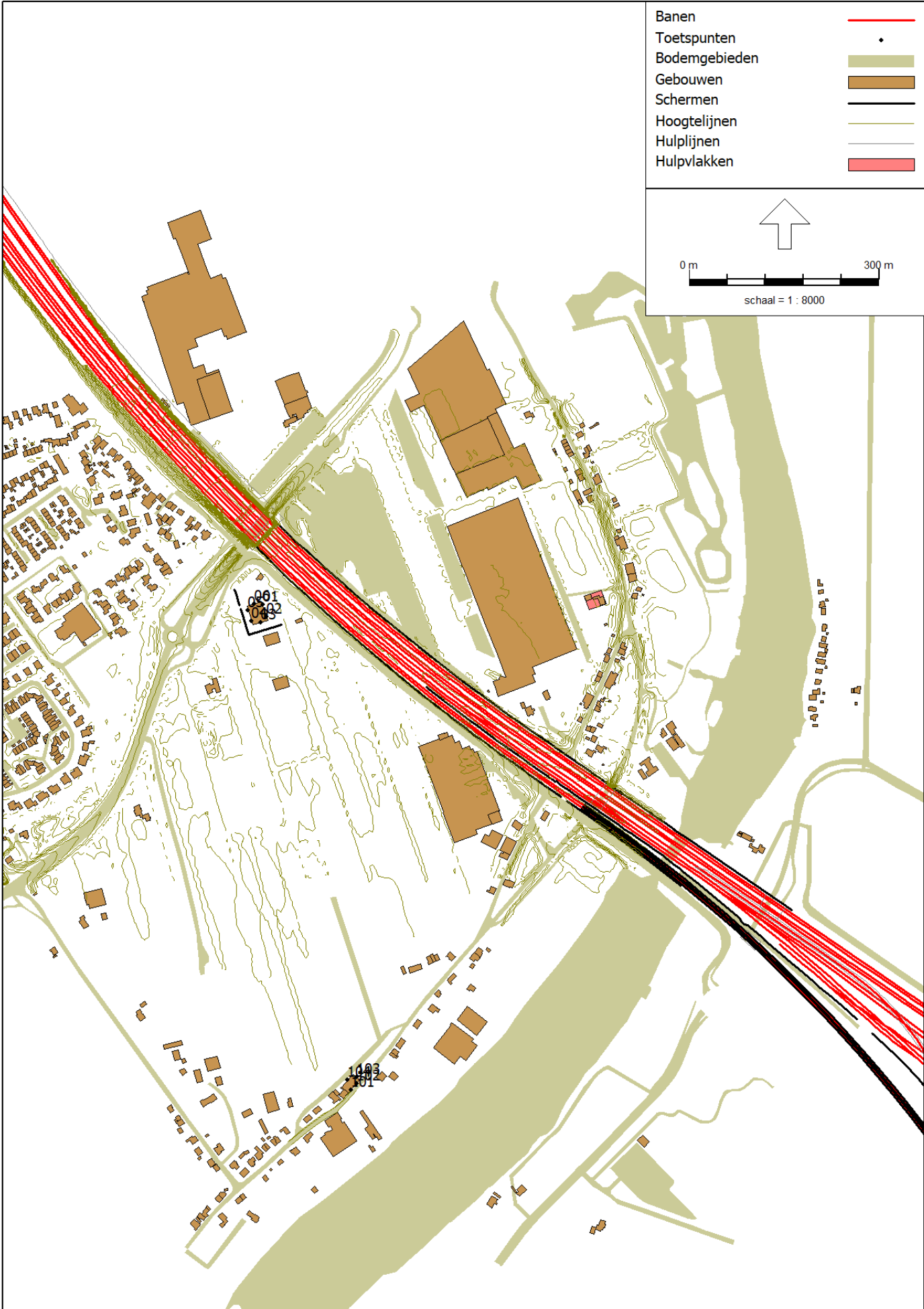
Conclusie

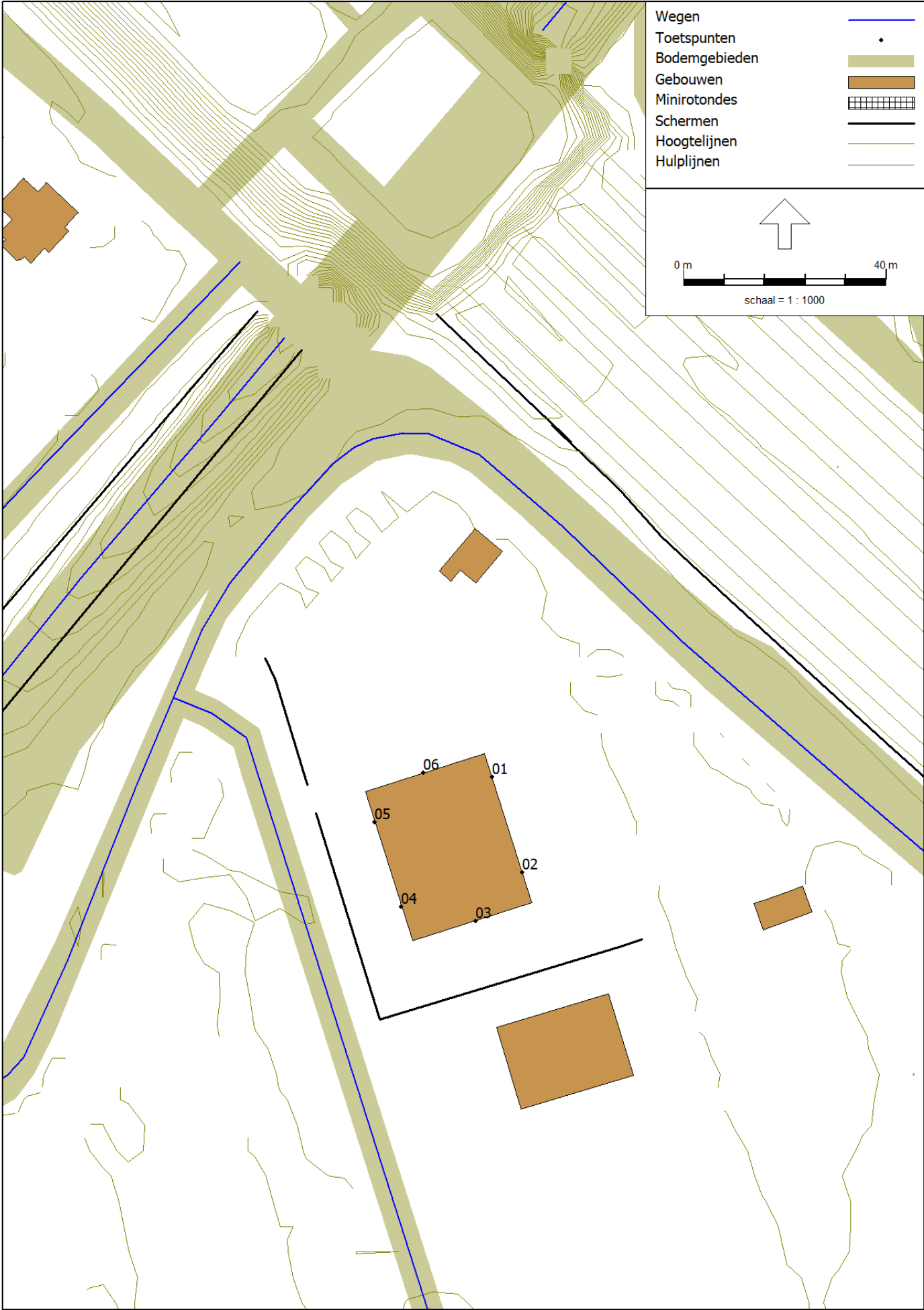
Met ontheffing van hogere grenswaarden en aantoonbaar voldoende geluidwering van de gevels kunnen de nieuwe woningen van het bestemmingsplan Boezempad in Barendrecht, vanuit het aspect geluid, worden gerealiseerd.

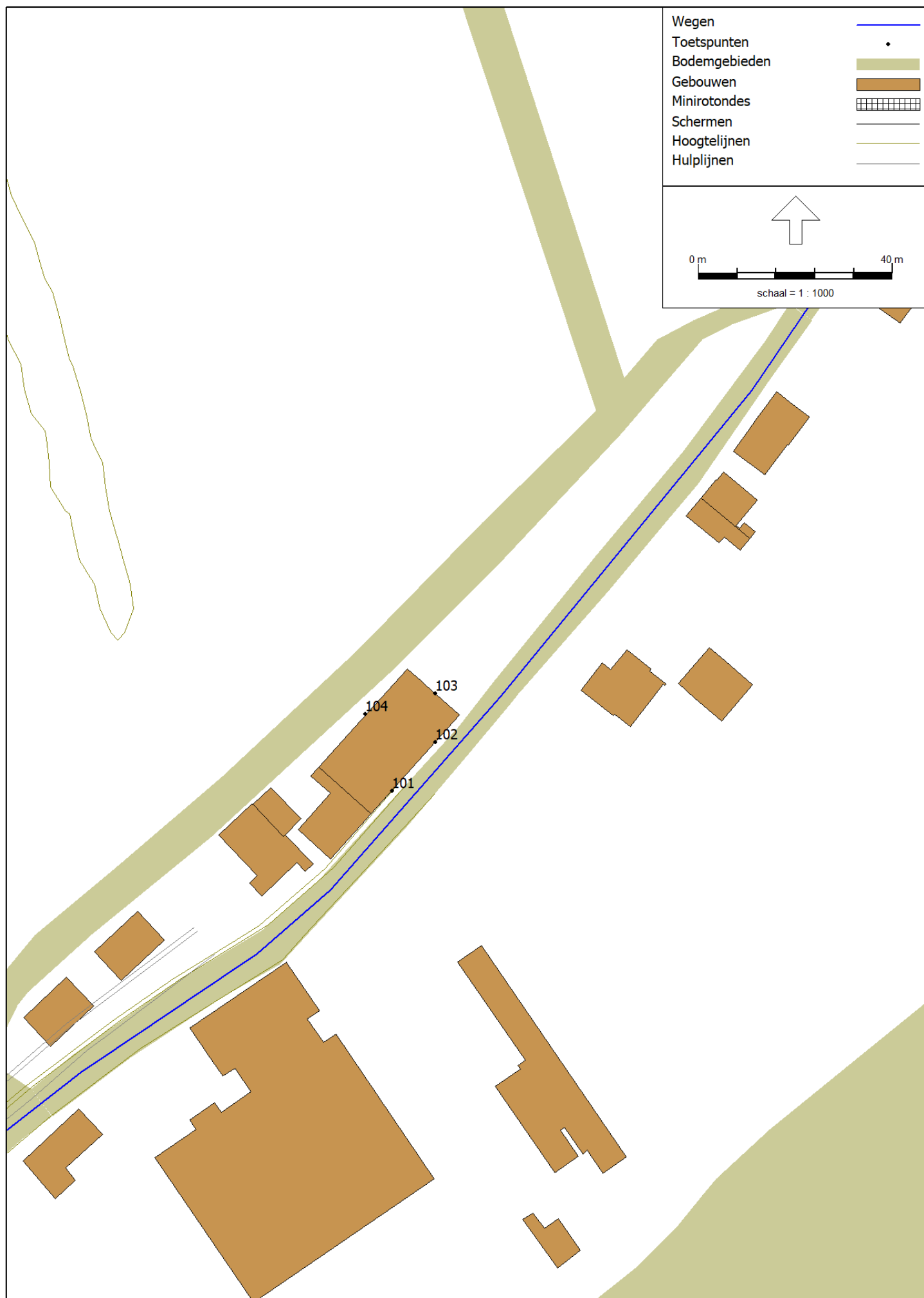
Bijlage 1:

Items geluidsmodel









Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	X-n
--	2367	0	13:32, 12 dec 2023	-10600	2	ND	Noldijk	Polylijn	97980,36	428265,42	98369,67
--	4366	0	14:28, 12 dec 2023	-10602	2	BW	Boezemweg rotonde	Polylijn	97870,39	429125,07	97870,09
--	4478	0	14:28, 12 dec 2023	-10604	2	BW	Boezemweg	Polylijn	97883,09	429146,56	97978,35
--	4496	0	14:29, 12 dec 2023	-10606	2	BW	Boezemweg	Polylijn	97871,97	429124,32	97785,88
--	4571	0	14:27, 12 dec 2023	-10608	2	BW	Boezemweg	Polylijn	97869,87	429145,86	97893,30
--	4662	0	14:26, 12 dec 2023	-10610	2	SW	Stationsweg	Polylijn	98006,91	429253,94	98465,12
--	4729	0	14:27, 12 dec 2023	-10612	2	BW	Boezemweg	Polylijn	97969,54	429287,86	97893,05
--	4744	0	14:26, 12 dec 2023	-10614	2	SW	Stationsweg	Polylijn	97888,31	429130,49	98006,91
--	5127	0	14:28, 12 dec 2023	-10616	2	BW	Boezemweg	Polylijn	98029,18	429333,54	98216,16
--	5153	0	13:28, 12 dec 2023	-10618	2	OW	Ontsluitingsweg	Polylijn	97956,42	429201,95	98009,84

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M.	Hdef.	Vormpunten	Lengte
--	428670,28	1,00	1,00	<-->	<-->	1,00	1,00	1,00	<-->	<-->	--	Relatief	11	565,01
--	429125,20	0,00	0,00	<-->	<-->	0,00	0,00	0,00	<-->	<-->	--	Relatief	21	79,24
--	429272,88	0,00	0,00	<-->	<-->	0,00	0,00	0,00	<-->	<-->	--	Relatief	8	158,67
--	428893,07	0,00	0,00	<-->	<-->	0,00	0,00	0,00	<-->	<-->	--	Relatief	8	247,09
--	429207,33	0,00	0,00	<-->	<-->	0,00	0,00	0,00	<-->	<-->	--	Relatief	7	76,54
--	428883,76	0,00	0,00	<-->	<-->	0,00	0,00	0,00	<-->	<-->	--	Relatief	14	589,92
--	429207,33	0,00	0,00	<-->	<-->	0,00	0,00	0,00	<-->	<-->	--	Relatief	3	111,08
--	429253,94	0,00	0,00	<-->	<-->	0,00	0,00	0,00	<-->	<-->	--	Relatief	17	196,44
--	429554,92	0,00	0,00	<-->	<-->	0,00	0,00	0,00	<-->	<-->	--	Relatief	8	289,80
--	429070,79	0,00	0,00	<-->	<-->	0,00	0,00	0,00	<-->	<-->	--	Relatief	5	145,72

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(MR(D))
--	565,01	20,03	159,35	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60
--	79,24	2,65	6,86	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	70
--	158,67	13,48	40,98	Verdeling	False	0,0	0,75	0	W0	Referentiewegdek	70
--	247,09	13,77	53,53	Verdeling	False	0,0	0,75	0	W0	Referentiewegdek	70
--	76,54	3,63	45,55	Verdeling	False	0,0	0,75	0	W0	Referentiewegdek	50
--	589,92	10,72	80,29	Intensiteit	False	0,0	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60
--	111,08	51,90	59,18	Verdeling	False	0,0	0,75	0	W0	Referentiewegdek	50
--	196,44	3,56	36,31	Verdeling	False	0,0	0,75	0	W0	Referentiewegdek	50
--	289,80	19,25	65,80	Verdeling	False	0,0	0,75	0	W0	Referentiewegdek	70
--	145,72	6,66	122,52	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a	Elementenverharding in keperverband	30

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	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))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))
--	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--
--	70	70	--	70	70	70	--	70	70	70	--	70	70	70	--
--	70	70	--	70	70	70	--	70	70	70	--	70	70	70	--
--	70	70	--	70	70	70	--	70	70	70	--	70	70	70	--
--	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--
--	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--
--	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--
--	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--
--	70	70	--	70	70	70	--	70	70	70	--	70	70	70	--
--	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	30 km/uur	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)
--	False	1083,00	6,90	3,10	0,60	--	--	--	--	--	93,10	97,10	91,00	--	6,70	2,90	9,00
--	False	4000,00	6,78	3,10	0,78	--	--	--	--	--	90,98	96,41	85,33	--	7,79	3,14	12,44
--	False	9350,00	6,47	3,14	1,22	--	--	--	--	--	93,35	96,98	90,78	--	4,39	1,72	5,35
--	False	10300,00	6,48	3,14	1,22	--	--	--	--	--	93,05	96,82	90,53	--	4,64	1,85	5,50
--	False	550,00	6,60	3,27	0,97	--	--	--	--	--	90,10	94,16	87,88	--	7,12	3,93	8,33
--	False	4027,08	6,63	3,11	1,00	--	--	--	--	--	93,05	96,41	92,71	--	5,49	2,82	5,55
--	False	550,00	6,60	3,27	0,97	--	--	--	--	--	90,10	94,16	87,88	--	7,12	3,93	8,33
--	False	4030,00	6,59	3,30	0,96	--	--	--	--	--	92,38	95,53	90,71	--	5,53	3,03	6,41
--	False	9350,00	6,47	3,14	1,22	--	--	--	--	--	93,35	96,98	90,78	--	4,39	1,72	5,35
--	True	350,00	6,80	3,40	0,60	--	--	--	--	--	98,00	98,00	98,00	--	2,00	2,00	2,00

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	%MV(P4)	%ZV(D)	%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)
--	--	0,20	--	--	--	--	--	--	--	69,57	32,60	5,91	--	5,01	0,97	0,58	--
--	--	1,23	0,45	2,22	--	--	--	--	--	246,74	119,55	26,62	--	21,13	3,89	3,88	--
--	--	2,26	1,30	3,87	--	--	--	--	--	564,72	284,72	103,55	--	26,56	5,05	6,10	--
--	--	2,32	1,33	3,97	--	--	--	--	--	621,05	313,14	113,76	--	30,97	5,98	6,91	--
--	--	2,78	1,91	3,79	--	--	--	--	--	32,71	16,93	4,69	--	2,58	0,71	0,44	--
--	--	1,45	0,77	1,74	--	--	--	--	--	248,46	120,84	37,27	--	14,67	3,53	2,23	--
--	--	2,78	1,91	3,79	--	--	--	--	--	32,71	16,93	4,69	--	2,58	0,71	0,44	--
--	--	2,09	1,44	2,87	--	--	--	--	--	245,34	127,05	35,09	--	14,69	4,03	2,48	--
--	--	2,26	1,30	3,87	--	--	--	--	--	564,72	284,72	103,55	--	26,56	5,05	6,10	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	23,32	11,66	2,06	--	0,48	0,24	0,04	--

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal
--	0,15	--	--	--	73,59	82,27	88,30	93,61	100,36	96,85	90,06	79,93	103,01
--	3,34	0,56	0,69	--	77,63	87,17	92,76	98,79	105,41	101,78	94,96	84,40	108,01
--	13,67	3,82	4,41	--	81,05	90,06	95,61	102,25	108,91	105,22	98,38	87,68	111,46
--	15,48	4,30	4,99	--	81,54	90,57	96,13	102,73	109,35	105,66	98,82	88,14	111,91
--	1,01	0,34	0,20	--	71,89	79,36	86,41	90,43	96,05	92,75	86,04	77,32	99,04
--	3,88	0,97	0,70	--	79,48	87,87	93,92	99,54	106,00	102,46	95,67	85,57	108,67
--	1,01	0,34	0,20	--	71,89	79,36	86,41	90,43	96,05	92,75	86,04	77,32	99,04
--	5,55	1,92	1,11	--	79,96	87,32	94,19	98,63	104,52	101,18	94,45	85,39	107,41
--	13,67	3,82	4,41	--	81,05	90,06	95,61	102,25	108,91	105,22	98,38	87,68	111,46
--	--	--	--	--	75,27	79,28	86,40	87,39	90,98	84,20	79,02	72,14	94,34

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	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 (A) Totaal	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500
--	69,14	77,39	82,95	89,45	96,72	93,14	86,32	75,67	99,23	63,33	72,23	78,41	83,24
--	73,01	82,19	87,53	94,38	101,82	98,13	91,28	80,33	104,26	69,26	78,97	84,71	90,29
--	76,96	85,75	91,09	98,31	105,61	101,89	95,03	84,05	108,05	74,60	83,50	89,16	95,71
--	77,43	86,23	91,58	98,77	106,04	102,32	95,46	84,49	108,48	75,08	83,98	89,65	96,18
--	67,85	75,05	81,70	86,67	92,73	89,34	82,59	73,23	95,55	64,10	71,62	78,80	82,58
--	75,29	83,43	89,12	95,56	102,54	98,95	92,13	81,61	105,08	71,39	79,76	85,84	91,44
--	67,85	75,05	81,70	86,67	92,73	89,34	82,59	73,23	95,55	64,10	71,62	78,80	82,58
--	76,10	83,20	89,63	95,03	101,31	97,88	91,12	81,49	104,06	72,07	79,48	86,48	90,67
--	76,96	85,75	91,09	98,31	105,61	101,89	95,03	84,05	108,05	74,60	83,50	89,16	95,71
--	72,26	76,27	83,39	84,38	87,97	81,19	76,01	69,13	91,33	64,73	68,74	75,86	76,84

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (N) Totaal	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k
--	89,81	86,35	79,58	69,65	92,52	--	--	--	--	--	--	--
--	96,23	92,64	85,84	75,62	98,98	--	--	--	--	--	--	--
--	101,84	98,14	91,31	80,80	104,48	--	--	--	--	--	--	--
--	102,27	98,57	91,74	81,25	104,92	--	--	--	--	--	--	--
--	87,90	84,64	77,96	69,52	90,98	--	--	--	--	--	--	--
--	97,81	94,27	87,48	77,43	100,50	--	--	--	--	--	--	--
--	87,90	84,64	77,96	69,52	90,98	--	--	--	--	--	--	--
--	96,31	92,99	86,28	77,48	99,28	--	--	--	--	--	--	--
--	101,84	98,14	91,31	80,80	104,48	--	--	--	--	--	--	--
--	80,43	73,66	68,47	61,60	83,79	--	--	--	--	--	--	--

Model: Selectie Items
Boezempad - Barendrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (P4) 8k	LE (P4) Totaal
--	--	--
--	--	--
--	--	--
--	--	--
--	--	--
--	--	--
--	--	--
--	--	--
--	--	--
--	--	--

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Maaiveld	Hdef.
--	2393	0	12:05, 12 okt 2022	-10499	3	01	toetspunt	Punt	98019,36	429186,24	-1,00	Relatief
--	2394	0	12:05, 12 okt 2022	-10505	3	02	toetspunt	Punt	98025,33	429167,32	-1,00	Relatief
--	2395	0	12:05, 12 okt 2022	-10511	3	03	toetspunt	Punt	98016,06	429157,81	-1,00	Relatief
--	2396	0	12:05, 12 okt 2022	-10517	3	04	toetspunt	Punt	98001,42	429160,55	-1,00	Relatief
--	2397	0	12:05, 12 okt 2022	-10523	3	05	toetspunt	Punt	97996,16	429177,26	-1,00	Relatief
--	2398	0	12:05, 12 okt 2022	-10529	3	06	toetspunt	Punt	98005,72	429187,10	-1,00	Relatief
--	5143	0	12:07, 12 okt 2022	-10535	2	101	toetspunt	Punt	98158,89	428419,96	0,00	Relatief
--	5144	0	12:07, 12 okt 2022	-10541	2	102	toetspunt	Punt	98167,82	428429,94	0,86	Relatief
--	5145	0	12:08, 12 okt 2022	-10547	2	103	toetspunt	Punt	98167,84	428440,00	0,73	Relatief
--	5146	0	14:38, 11 dec 2023	-10553	2	104	toetspunt	Punt	98153,45	428435,66	0,60	Relatief

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Hoogtes	Gevel
--	1,50	4,50	7,50	--	--	--	1,50/4,50/7,50	Ja
--	1,50	4,50	7,50	--	--	--	1,50/4,50/7,50	Ja
--	1,50	4,50	7,50	--	--	--	1,50/4,50/7,50	Ja
--	1,50	4,50	7,50	--	--	--	1,50/4,50/7,50	Ja
--	1,50	4,50	7,50	--	--	--	1,50/4,50/7,50	Ja
--	1,50	4,50	7,50	--	--	--	1,50/4,50/7,50	Ja
--	1,50	4,50	--	--	--	--	1,50/4,50	Ja
--	1,50	4,50	--	--	--	--	1,50/4,50	Ja
--	1,50	4,50	--	--	--	--	1,50/4,50	Ja
--	1,50	4,50	--	--	--	--	1,50/4,50	Ja

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Vormpunten	Omtrek
--	17	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	overig	Polygoon	98004,52	429282,24	20	136,43
--	24	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	overig	Polygoon	98206,68	428504,95	10	487,62
--	42	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	regionale weg	Polygoon	98463,85	428890,84	30	1188,85
--	79	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	overig	Polygoon	98019,48	429257,21	43	1644,28
--	2148	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	> 7 meter	Polygoon	97880,46	429142,88	7	25,79
--	2153	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	4 - 7 meter	Polygoon	97912,68	429127,42	10	37,34
--	2155	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	2 - 4 meter	Polygoon	98004,52	429282,24	20	136,43
--	2158	0	13:30, 12 dec 2023	bodem hard	verharding	Polygoon	97992,17	429266,65	14	69,19
--	2162	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	4 - 7 meter	Polygoon	97835,51	428978,99	9	30,69
--	2179	0	13:30, 12 dec 2023	bodem hard	verharding	Polygoon	97969,87	429283,23	16	385,00
--	2182	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	> 7 meter	Polygoon	97898,76	429133,06	8	35,42
--	2185	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	4 - 7 meter	Polygoon	97864,68	429065,49	9	207,44
--	2186	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	> 7 meter	Polygoon	97872,36	429140,92	14	62,73
--	2192	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	> 7 meter	Polygoon	97888,98	429120,93	9	42,35
--	2193	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	4 - 7 meter	Polygoon	97873,74	429079,04	28	130,92
--	2195	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	2 - 4 meter	Polygoon	98001,92	429255,79	9	42,02
--	2204	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	> 7 meter	Polygoon	97888,98	429120,93	7	41,65
--	2206	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	> 7 meter	Polygoon	97982,06	429271,84	18	346,52
--	2211	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	2 - 4 meter	Polygoon	97990,13	429264,10	10	245,13
--	2213	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	2 - 4 meter	Polygoon	97918,92	429177,61	8	48,38
--	2220	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	2 - 4 meter	Polygoon	97999,00	429275,41	6	32,99
--	2222	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	2 - 4 meter	Polygoon	97897,42	429120,38	26	125,53
--	2225	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	2 - 4 meter	Polygoon	97995,28	429270,55	8	38,37
--	2226	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	> 7 meter	Polygoon	97880,44	429127,42	10	43,89
--	2236	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	4 - 7 meter	Polygoon	97905,26	429128,75	13	43,71
--	2244	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	2 - 4 meter	Polygoon	97841,18	428972,12	6	33,43
--	2256	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	2 - 4 meter	Polygoon	97994,71	429254,89	18	266,44
--	2257	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	4 - 7 meter	Polygoon	97905,39	429121,23	10	33,84
--	2258	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	> 7 meter	Polygoon	97875,44	429142,88	8	35,41
--	2261	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	4 - 7 meter	Polygoon	98004,68	429249,65	9	27,90
--	2263	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	4 - 7 meter	Polygoon	97913,88	429116,36	26	337,79
--	2271	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	2 - 4 meter	Polygoon	97911,62	429164,91	14	87,89
--	2276	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	> 7 meter	Polygoon	97991,04	429282,20	6	26,96

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Oppervlak	Min.lengte	Max.lengte	Bf
--	545,85	1,73	17,46	0,00
--	1967,50	3,32	215,61	0,00
--	4049,32	2,85	145,78	0,00
--	4804,23	2,88	137,63	0,00
--	32,76	2,54	4,98	0,00
--	84,30	0,82	7,17	0,00
--	545,85	1,73	17,46	0,00
--	212,38	3,26	8,77	0,00
--	57,84	0,81	8,78	0,00
--	1253,06	2,17	122,94	0,00
--	65,64	1,54	7,14	0,00
--	617,46	0,84	97,57	0,00
--	202,23	1,39	8,34	0,00
--	81,80	2,54	7,53	0,00
--	346,79	1,27	14,61	0,00
--	93,41	0,96	8,19	0,00
--	87,74	2,54	9,64	0,00
--	1513,35	1,85	84,41	0,00
--	1084,82	2,89	84,41	0,00
--	134,57	3,30	14,33	0,00
--	62,20	4,94	6,12	0,00
--	258,67	0,79	19,67	0,00
--	89,82	3,26	6,02	0,00
--	108,46	0,59	7,53	0,00
--	90,74	0,74	9,64	0,00
--	69,20	4,06	7,77	0,00
--	875,54	1,77	82,76	0,00
--	48,01	1,55	8,30	0,00
--	66,33	1,15	8,98	0,00
--	45,23	0,96	5,30	0,00
--	1036,43	0,82	76,77	0,00
--	226,68	0,74	12,50	0,00
--	43,88	3,82	5,59	0,00

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Vormpunten	Omtrek
--	2277	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	4 - 7 meter	Polygoon	97870,89	429076,27	9	30,78
--	2279	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	4 - 7 meter	Polygoon	97832,65	428970,86	30	621,58
--	2281	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	> 7 meter	Polygoon	97541,08	428695,69	61	1359,76
--	2288	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	> 7 meter	Polygoon	97893,84	429140,17	11	45,45
--	2289	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	> 7 meter	Polygoon	97987,39	429277,96	8	32,10
--	2297	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	2 - 4 meter	Polygoon	98206,68	428504,95	10	487,62
--	2302	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	4 - 7 meter	Polygoon	98250,29	428523,91	7	29,03
--	2305	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	2 - 4 meter	Polygoon	98211,99	428500,38	7	32,26
--	2309	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	4 - 7 meter	Polygoon	98463,85	428890,84	30	1188,85
--	2321	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	2 - 4 meter	Polygoon	98240,66	428520,16	10	97,32
--	2329	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	4 - 7 meter	Polygoon	98318,85	428607,41	16	403,57
--	2337	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	2 - 4 meter	Polygoon	98019,48	429257,21	43	1644,28
--	2348	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	2 - 4 meter	Polygoon	98205,92	428493,36	23	425,01
--	2350	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	4 - 7 meter	Polygoon	98088,94	428352,99	8	52,09
--	2352	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	4 - 7 meter	Polygoon	98074,46	428341,11	12	225,35
--	2364	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	4 - 7 meter	Polygoon	98245,34	428516,81	29	467,82
--	5154	0	13:29, 12 dec 2023	bodem hard	Verharding	Polygoon	97957,59	429204,71	10	303,44

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Oppervlak	Min.lengte	Max.lengte	Bf
--	55,05	0,79	7,68	0,00
--	1753,32	0,81	116,32	0,00
--	7271,82	1,24	116,32	0,00
--	117,01	1,85	6,65	0,00
--	64,31	3,79	4,30	0,00
--	1967,50	3,32	215,61	0,00
--	50,51	2,75	8,64	0,00
--	63,84	2,17	9,29	0,00
--	4049,32	2,85	145,78	0,00
--	213,30	3,13	26,83	0,00
--	1183,11	2,94	80,93	0,00
--	4804,23	2,88	137,63	0,00
--	1551,23	2,17	52,13	0,00
--	131,79	2,76	12,90	0,00
--	764,32	2,76	47,98	0,00
--	1457,09	2,50	43,18	0,00
--	874,33	5,66	122,53	0,00

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Hoogte
--	100	0 12:05, 12 okt 2022	140	Stationsweg		Polygoon	98298,79	428972,43	5,57
--	136	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	98324,56	429391,87	4,14
--	137	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	98449,17	429076,50	7,26
--	144	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	98378,84	428845,85	3,04
--	145	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	98324,56	429391,87	4,14
--	157	0 12:05, 12 okt 2022	134	Stationsweg		Polygoon	98082,46	429159,54	3,02
--	1639	0 12:05, 12 okt 2022	175	Willem-Alexanderplantsoen		Polygoon	97744,17	428967,91	4,96
--	1640	0 12:05, 12 okt 2022	99	Noldijk		Polygoon	98298,61	428546,43	3,34
--	1643	0 12:05, 12 okt 2022	140	Stationsweg		Polygoon	98298,79	428972,43	5,57
--	1651	0 12:05, 12 okt 2022	107	Noldijk		Polygoon	98232,54	428471,90	2,91
--	1653	0 12:05, 12 okt 2022	115	Noldijk		Polygoon	98093,74	428339,90	6,75
--	1663	0 12:05, 12 okt 2022	126	Noldijk		Polygoon	98154,50	428415,19	7,34
--	1664	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	97692,61	429058,54	4,02
--	1666	0 12:05, 12 okt 2022	165	Willem-Alexanderplantsoen		Polygoon	97695,88	429043,57	4,02
--	1695	0 12:05, 12 okt 2022	109	Noldijk		Polygoon	98232,54	428471,90	2,91
--	1720	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	97895,96	429283,20	6,00
--	1736	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	98187,92	428333,13	6,00
--	1737	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	97753,21	428970,70	6,00
--	1792	0 12:05, 12 okt 2022	169	Willem-Alexanderplantsoen		Polygoon	97713,56	429024,38	5,44
--	1793	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	98106,87	428262,00	6,00
--	1797	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	97892,45	429253,31	6,00
--	1825	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	97705,90	429043,45	6,00
--	1835	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	98226,63	428434,31	3,13
--	1841	0 12:05, 12 okt 2022	163	Willem-Alexanderplantsoen		Polygoon	97678,74	429073,26	4,54
--	1848	0 12:05, 12 okt 2022	99	Noldijk		Polygoon	98373,91	428527,77	2,86
--	1857	0 12:05, 12 okt 2022	186	Willem-Alexanderplantsoen		Polygoon	97699,00	428964,67	6,29
--	1858	0 12:05, 12 okt 2022	176	Willem-Alexanderplantsoen		Polygoon	97691,39	429003,49	5,73
--	1870	0 12:05, 12 okt 2022	188	Willem-Alexanderplantsoen		Polygoon	97696,04	428968,08	6,29
--	1881	0 12:05, 12 okt 2022	124	Noldijk		Polygoon	98172,70	428435,54	7,34
--	1882	0 12:05, 12 okt 2022	172	Willem-Alexanderplantsoen		Polygoon	97685,41	429012,52	5,73
--	1887	0 12:05, 12 okt 2022	113	Noldijk		Polygoon	98177,33	428388,13	5,32
--	1893	0 12:05, 12 okt 2022	171	Willem-Alexanderplantsoen		Polygoon	97737,17	428998,92	5,02
--	1895	0 12:05, 12 okt 2022	174	Willem-Alexanderplantsoen		Polygoon	97693,06	429011,06	5,73

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Rel.H	Abs.H	Maaiveld	Hdef.	Vormpunten	Omtrek	Oppervlak	Min.lengte	Max.lengte	Functie	Gebouwtype
--	5,57	4,65	-0,92	Eigen waarde	8	46,19	117,18	0,29	15,08		
--	4,14	2,07	-2,07	Eigen waarde	14	494,20	6575,45	3,08	82,37		
--	7,26	4,84	-2,42	Eigen waarde	28	852,31	32485,65	0,93	120,58		
--	3,04	1,96	-1,08	Eigen waarde	33	494,44	12166,73	0,13	99,58		
--	4,14	2,07	-2,07	Eigen waarde	8	287,97	5053,68	0,70	82,37		
--	3,02	2,01	-1,01	Eigen waarde	8	31,43	55,95	0,90	10,25		
--	4,96	4,48	-0,48	Eigen waarde	4	42,41	108,30	8,57	12,64		
--	3,34	5,17	1,83	Eigen waarde	8	52,84	138,29	0,61	11,14		
--	5,57	4,65	-0,92	Eigen waarde	8	46,19	117,18	0,29	15,08		
--	2,91	5,50	2,59	Eigen waarde	11	43,28	69,98	0,14	9,11		
--	6,75	7,09	0,34	Eigen waarde	6	52,34	130,86	3,20	15,74		
--	7,34	8,44	1,10	Eigen waarde	7	53,54	124,13	1,42	14,35		
--	4,02	3,51	-0,51	Eigen waarde	4	21,80	26,65	3,71	7,19		
--	4,02	3,51	-0,51	Eigen waarde	8	39,08	90,65	0,51	10,15		
--	2,91	5,50	2,59	Eigen waarde	7	35,78	56,03	1,63	8,79		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	4	11,16	7,65	2,39	3,18		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	6	36,12	58,27	2,57	12,27		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	4	23,86	32,47	4,17	7,75		
--	5,44	4,43	-1,01	Eigen waarde	10	58,32	138,38	2,66	11,92		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	4	31,69	62,75	7,80	8,06		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	4	20,08	25,12	4,69	5,29		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	4	21,51	25,32	3,45	7,29		
--	3,13	2,33	-0,80	Eigen waarde	6	43,14	115,36	4,40	9,81		
--	4,54	4,99	0,45	Eigen waarde	8	59,57	156,24	2,94	12,02		
--	2,86	1,30	-1,56	Eigen waarde	4	133,82	1077,97	26,97	39,88		
--	6,29	5,73	-0,56	Eigen waarde	12	42,40	75,57	0,55	11,01		
--	5,73	5,18	-0,55	Eigen waarde	8	47,04	84,20	1,06	18,15		
--	6,29	5,73	-0,56	Eigen waarde	11	42,46	78,76	0,55	11,01		
--	7,34	8,44	1,10	Eigen waarde	7	83,15	390,32	0,91	27,30		
--	5,73	5,18	-0,55	Eigen waarde	6	47,08	84,72	2,34	18,11		
--	5,32	4,56	-0,76	Eigen waarde	14	146,77	482,51	0,87	52,75		
--	5,02	4,55	-0,47	Eigen waarde	10	57,91	159,55	1,16	13,17		
--	5,73	5,18	-0,55	Eigen waarde	6	47,21	86,22	2,37	18,15		

Model: Selectie Items
Boezempad - Barendrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

[illegible]

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum			Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Hoogte
--	1944	0	12:05,	12	okt 2022	gebouw	bestaand	Polygoon	98449,17	429076,50	7,26
--	1945	0	12:05,	12	okt 2022	gebouw	bestaand	Polygoon	98317,57	428526,35	6,00
--	1946	0	12:05,	12	okt 2022	190	Willem-Alexanderplantsoen	Polygoon	97695,66	428961,99	6,29
--	1949	0	12:05,	12	okt 2022	178	Willem-Alexanderplantsoen	Polygoon	97698,91	429002,20	5,73
--	1952	0	12:05,	12	okt 2022	gebouw	bestaand	Polygoon	98136,83	428410,92	3,94
--	1964	0	12:05,	12	okt 2022	105	Noldijk	Polygoon	98239,07	428501,23	6,00
--	1968	0	12:05,	12	okt 2022	167	Willem-Alexanderplantsoen	Polygoon	97712,59	429032,25	5,08
--	1970	0	12:05,	12	okt 2022	180	Willem-Alexanderplantsoen	Polygoon	97683,94	428992,02	5,73
--	1972	0	12:05,	12	okt 2022	gebouw	bestaand	Polygoon	98378,84	428845,85	3,04
--	1983	0	12:05,	12	okt 2022	101	Noldijk	Polygoon	98268,04	428522,41	5,79
--	1986	0	12:05,	12	okt 2022	4	Graaf Adolfstraat	Polygoon	97700,02	429130,35	5,98
--	1992	0	12:05,	12	okt 2022	128	Noldijk	Polygoon	98130,30	428417,16	3,94
--	1994	0	12:05,	12	okt 2022	113	Noldijk	Polygoon	98141,46	428373,08	7,37
--	1996	0	12:05,	12	okt 2022	111	Noldijk	Polygoon	98204,70	428435,75	6,00
--	2015	0	12:05,	12	okt 2022	173	Willem-Alexanderplantsoen	Polygoon	97744,62	428979,86	4,44
--	2024	0	12:05,	12	okt 2022	184	Willem-Alexanderplantsoen	Polygoon	97709,65	428974,10	6,57
--	2028	0	12:05,	12	okt 2022	117	Noldijk	Polygoon	98071,61	428330,70	4,96
--	2045	0	12:05,	12	okt 2022	134	Stationsweg	Polygoon	98082,46	429159,54	3,02
--	2048	0	12:05,	12	okt 2022	182	Willem-Alexanderplantsoen	Polygoon	97709,65	428974,10	6,57
--	2081	0	12:05,	12	okt 2022	29	Amaliaplantsoen	Polygoon	97888,70	429276,78	4,38
--	2097	0	12:05,	12	okt 2022	30	Boezempad	Polygoon	97938,79	429068,09	6,00
--	2101	0	12:05,	12	okt 2022	30	Amaliaplantsoen	Polygoon	97805,54	429225,87	6,00
--	2102	0	12:05,	12	okt 2022	32	Amaliaplantsoen	Polygoon	97812,38	429234,82	6,00
--	2104	0	12:05,	12	okt 2022	35	Amaliaplantsoen	Polygoon	97871,99	429245,08	6,00
--	2105	0	12:05,	12	okt 2022	37	Amaliaplantsoen	Polygoon	97860,13	429236,71	6,00
--	2106	0	12:05,	12	okt 2022	10	Amaliaplantsoen	Polygoon	97765,67	429180,88	6,00
--	2107	0	12:05,	12	okt 2022	12	Amaliaplantsoen	Polygoon	97776,36	429188,42	6,00
--	2108	0	12:05,	12	okt 2022	24	Amaliaplantsoen	Polygoon	97802,88	429200,59	6,00
--	2109	0	12:05,	12	okt 2022	22	Amaliaplantsoen	Polygoon	97809,76	429193,75	6,00
--	2112	0	12:05,	12	okt 2022	34	Amaliaplantsoen	Polygoon	97822,34	429246,41	6,00
--	2117	0	12:05,	12	okt 2022	14	Amaliaplantsoen	Polygoon	97780,36	429162,49	6,00
--	2118	0	12:05,	12	okt 2022	16	Amaliaplantsoen	Polygoon	97790,14	429160,98	6,00
--	2119	0	13:37,	12	dec 2023	gebouw	bestaand	Polygoon	97812,92	429207,67	6,00

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Rel.H	Abs.H	Maaiveld	Hdef.	Vormpunten	Omtrek	Oppervlak	Min.lengte	Max.lengte	Functie	Gebouwtype
--	7,26	4,84	-2,42	Eigen waarde	28	852,31	32485,65	0,93	120,58		
--	6,00	4,94	-1,06	Eigen waarde	14	207,36	2396,46	0,08	41,77		
--	6,29	5,73	-0,56	Eigen waarde	12	45,36	95,84	0,23	10,98		
--	5,73	5,18	-0,55	Eigen waarde	8	46,72	82,46	2,36	14,20		
--	3,94	4,94	1,00	Eigen waarde	5	28,13	45,60	0,48	9,03		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	13	47,04	125,42	0,17	7,33		
--	5,08	4,97	-0,11	Eigen waarde	6	43,83	110,41	1,25	11,74		
--	5,73	5,18	-0,55	Eigen waarde	10	47,32	87,91	0,16	14,20		
--	3,04	1,96	-1,08	Eigen waarde	33	494,44	12166,73	0,13	99,58		
--	5,79	7,17	1,38	Eigen waarde	6	44,44	119,28	3,55	13,19		
--	5,98	4,96	-1,02	Eigen waarde	20	240,60	2363,25	0,92	51,96		
--	3,94	4,94	1,00	Eigen waarde	12	59,54	160,28	0,13	11,61		
--	7,37	7,36	-0,01	Eigen waarde	19	214,45	2034,71	0,06	45,03		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	12	50,66	140,18	0,34	11,05		
--	4,44	4,09	-0,35	Eigen waarde	16	67,38	187,58	0,11	10,02		
--	6,57	6,10	-0,47	Eigen waarde	7	38,72	70,81	0,90	13,59		
--	4,96	4,96	0,00	Eigen waarde	10	47,40	123,65	0,15	10,15		
--	3,02	2,01	-1,01	Eigen waarde	8	31,43	55,95	0,90	10,25		
--	6,57	6,10	-0,47	Eigen waarde	7	37,67	63,33	1,08	13,59		
--	4,38	3,69	-0,69	Eigen waarde	4	36,99	80,74	7,06	11,44		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	12	100,64	335,73	2,00	22,10		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	14	54,43	127,66	0,43	12,21		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	14	52,45	123,10	0,45	12,21		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	10	49,72	114,38	0,88	14,52		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	10	49,79	114,50	0,88	14,52		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	10	53,39	122,54	1,08	13,08		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	10	53,37	122,32	1,09	13,08		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	10	51,76	119,76	0,74	14,66		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	10	51,81	119,96	0,73	14,66		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	14	54,38	124,20	0,80	9,37		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	6	36,76	75,20	1,00	11,80		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	10	51,56	125,31	0,30	11,80		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	4	9,88	5,89	2,01	2,92		

Model: Selectie Items
Boezempad - Barendrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

[illegible]

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Hoogte
--	2120	0 13:37, 12 dec 2023	gebouw	bestaand		Polygoon	97811,73	429209,33	6,00
--	2122	0 12:05, 12 okt 2022	28	Amaliaplantsoen		Polygoon	97798,41	429232,47	6,00
--	2124	0 12:05, 12 okt 2022	20	Amaliaplantsoen		Polygoon	97816,62	429180,66	6,00
--	2126	0 12:05, 12 okt 2022	31	Amaliaplantsoen		Polygoon	97859,28	429259,35	6,00
--	2127	0 12:05, 12 okt 2022	33	Amaliaplantsoen		Polygoon	97859,28	429259,35	6,00
--	2129	0 12:05, 12 okt 2022	38	Amaliaplantsoen		Polygoon	97842,38	429218,65	6,00
--	2130	0 12:05, 12 okt 2022	26	Amaliaplantsoen		Polygoon	97790,11	429216,99	6,00
--	2131	0 12:05, 12 okt 2022	8	Amaliaplantsoen		Polygoon	97758,97	429212,36	6,00
--	2368	0 12:05, 12 okt 2022	woning	Gebouw plan Natuurgoed 'Ziedewij'		Rechthoek	98088,63	428367,39	8,00
--	2369	0 12:05, 12 okt 2022	woning	Gebouw plan Natuurgoed 'Ziedewij'		Rechthoek	98103,19	428380,97	8,00
--	2391	0 13:37, 12 dec 2023	gebouw	bestaand		Rechthoek	97994,33	429183,41	8,00
--	3839	0 12:05, 12 okt 2022	41	Ziedewij 41 2991LA		Polygoon	98083,76	429481,19	4,48
--	3841	0 12:05, 12 okt 2022	175	Willem-Alexanderplantsoen 175 2991NC		Polygoon	97744,17	428967,91	5,18
--	3853	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	97774,20	429139,86	4,61
--	3859	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	97900,70	429711,09	7,41
--	3861	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	98324,56	429391,87	2,70
--	3867	0 13:37, 12 dec 2023	gebouw	bestaand		Polygoon	97916,21	429290,79	5,19
--	3868	0 13:37, 12 dec 2023	gebouw	bestaand		Polygoon	98324,56	429391,87	2,77
--	3869	0 13:37, 12 dec 2023	gebouw	bestaand		Polygoon	97935,93	429479,04	5,62
--	3884	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	97811,73	429209,33	6,00
--	3898	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	97705,90	429043,45	3,21
--	3913	0 12:05, 12 okt 2022	169	Willem-Alexanderplantsoen 169 2991NC		Polygoon	97713,56	429024,38	5,22
--	3928	0 12:05, 12 okt 2022	10	Amaliaplantsoen 10 2991BW		Polygoon	97765,67	429180,88	8,19
--	3935	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	97692,61	429058,54	3,07
--	3937	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	97866,12	429315,86	2,52
--	3963	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	97753,21	428970,70	3,16
--	3985	0 12:05, 12 okt 2022	186	Willem-Alexanderplantsoen 186 2991NJ		Polygoon	97699,00	428964,67	7,17
--	3989	0 12:05, 12 okt 2022	184	Willem-Alexanderplantsoen 184 2991NJ		Polygoon	97709,65	428974,10	7,50
--	3992	0 12:05, 12 okt 2022	182	Willem-Alexanderplantsoen 182 2991NJ		Polygoon	97709,65	428974,10	7,51
--	3997	0 12:05, 12 okt 2022	23	Amaliaplantsoen 23 2991BW		Polygoon	97841,33	429268,61	9,04
--	3999	0 12:05, 12 okt 2022	26	Amaliaplantsoen 26 2991BW		Polygoon	97790,11	429216,99	7,69
--	4005	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	97905,56	429313,99	6,00
--	4011	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	97892,45	429253,31	6,00

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Rel.H	Abs.H	Maaiveld	Hdef.	Vormpunten	Omtrek	Oppervlak	Min.lengte	Max.lengte	Functie	Gebouwtype
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	4	9,93	5,97	2,04	2,92		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	14	55,05	127,81	0,75	8,00		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	14	58,80	167,15	0,71	11,50		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	8	45,46	109,29	1,50	12,74		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	8	44,50	100,64	1,50	12,74		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	16	52,36	118,53	0,84	8,00		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	16	57,78	129,13	0,74	9,13		
--	6,00	6,00	0,00	Eigen waarde	14	48,48	120,46	0,40	7,49		
--	8,00	7,96	-0,04	Relatief	4	40,62	99,06	8,14	12,17		
--	8,00	7,91	-0,09	Relatief	4	40,62	99,06	8,14	12,17		
--	8,00	7,00	-1,00	Relatief	4	110,96	759,79	24,63	30,85		
--	4,48	3,48	-1,00	Relatief	26	146,09	955,96	0,03	38,97		
--	5,18	4,68	-0,50	Relatief	4	42,41	108,30	8,57	12,64		
--	4,61	4,11	-0,50	Relatief	8	32,09	41,57	0,10	9,49		
--	7,41	7,41	0,00	Relatief	102	1075,92	23176,06	0,06	92,23		
--	2,70	1,70	-1,00	Relatief	8	287,97	5053,68	0,70	82,37		
--	5,19	4,67	-0,52	Relatief	12	28,88	48,75	0,09	7,49		
--	2,77	1,77	-1,00	Relatief	14	494,20	6575,45	3,08	82,37		
--	5,62	4,77	-0,85	Relatief	8	206,84	2471,75	0,43	56,79		
--	6,00	5,50	-0,50	Relatief	4	9,93	5,97	2,04	2,92		
--	3,21	2,71	-0,50	Relatief	4	21,51	25,32	3,45	7,29		
--	5,22	4,69	-0,53	Relatief	10	58,32	138,38	2,66	11,92		
--	8,19	7,69	-0,50	Relatief	10	53,39	122,54	1,08	13,08		
--	3,07	2,57	-0,50	Relatief	4	21,80	26,65	3,71	7,19		
--	2,52	2,02	-0,50	Relatief	5	41,62	100,84	3,26	13,08		
--	3,16	2,43	-0,73	Relatief	4	23,86	32,47	4,17	7,75		
--	7,17	6,67	-0,50	Relatief	12	42,40	75,57	0,55	11,01		
--	7,50	7,00	-0,50	Relatief	7	38,72	70,81	0,90	13,59		
--	7,51	7,01	-0,50	Relatief	7	37,67	63,33	1,08	13,59		
--	9,04	8,50	-0,54	Relatief	12	52,72	114,62	0,20	11,37		
--	7,69	7,19	-0,50	Relatief	16	57,78	129,13	0,74	9,13		
--	6,00	5,09	-0,91	Relatief	10	37,65	53,12	0,24	7,96		
--	6,00	5,14	-0,86	Relatief	4	20,08	25,12	4,69	5,29		

Model: Selectie Items
Boezempad - Barendrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

[illegible]

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Hoogte
--	4029	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	97872,20	429499,53	3,31
--	4040	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	97812,92	429207,67	6,00
--	4054	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	98449,17	429076,50	6,85
--	4056	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	98378,84	428845,85	4,59
--	4058	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	bestaand		Polygoon	98389,50	429488,90	4,14
--	4082	0 12:05, 12 okt 2022	43	Ziedewij 43 2991LA		Polygoon	98053,94	429476,60	2,60
--	4083	0 12:05, 12 okt 2022	140	Stationsweg 140 2991VN		Polygoon	98298,79	428972,43	6,57
--	4093	0 12:05, 12 okt 2022	114	Stationsweg 114 2991CN		Polygoon	97899,33	429318,87	8,68
--	4101	0 12:05, 12 okt 2022	165	Willem-Alexanderplantsoen 165 2991NC		Polygoon	97695,88	429043,57	4,95
--	4109	0 12:05, 12 okt 2022	112	Stationsweg 112 2991CN		Polygoon	97887,40	429337,30	6,68
--	4119	0 12:05, 12 okt 2022	39	Ziedewij 39 2991LA		Polygoon	98089,86	429515,57	3,37
--	4146	0 12:05, 12 okt 2022	110	Stationsweg 110 2991CN		Polygoon	97871,98	429337,74	4,93
--	4174	0 12:05, 12 okt 2022	163	Willem-Alexanderplantsoen 163 2991NC		Polygoon	97678,74	429073,26	6,08
--	4183	0 12:05, 12 okt 2022	176	Willem-Alexanderplantsoen 176 2991NJ		Polygoon	97691,39	429003,49	5,09
--	4194	0 12:05, 12 okt 2022	188	Willem-Alexanderplantsoen 188 2991NJ		Polygoon	97696,04	428968,08	7,16
--	4202	0 12:05, 12 okt 2022	172	Willem-Alexanderplantsoen 172 2991NJ		Polygoon	97685,41	429012,52	7,82
--	4207	0 12:05, 12 okt 2022	171	Willem-Alexanderplantsoen 171 2991NC		Polygoon	97737,17	428998,92	2,72
--	4208	0 12:05, 12 okt 2022	174	Willem-Alexanderplantsoen 174 2991NJ		Polygoon	97693,06	429011,06	2,53
--	4233	0 12:05, 12 okt 2022	118	Stationsweg 118 2991CN		Polygoon	97926,82	429304,28	6,30
--	4242	0 12:05, 12 okt 2022	190	Willem-Alexanderplantsoen 190 2991NJ		Polygoon	97695,66	428961,99	7,97
--	4247	0 12:05, 12 okt 2022	178	Willem-Alexanderplantsoen 178 2991NJ		Polygoon	97698,91	429002,20	7,83
--	4254	0 12:05, 12 okt 2022	167	Willem-Alexanderplantsoen 167 2991NC		Polygoon	97712,59	429032,25	5,73
--	4255	0 12:05, 12 okt 2022	180	Willem-Alexanderplantsoen 180 2991NJ		Polygoon	97683,94	428992,02	2,52
--	4273	0 12:05, 12 okt 2022	4	Graaf Adolfstraat 4 2991BD		Polygoon	97700,02	429130,35	3,98
--	4278	0 12:05, 12 okt 2022	116	Stationsweg 116 2991CN		Polygoon	97906,08	429303,35	7,35
--	4286	0 12:05, 12 okt 2022	173	Willem-Alexanderplantsoen 173 2991NC		Polygoon	97744,62	428979,86	5,98
--	4297	0 12:05, 12 okt 2022	134	Stationsweg 134 2991CN		Polygoon	98082,46	429159,54	6,00
--	4305	0 12:05, 12 okt 2022	108	Stationsweg 108 2991CN		Polygoon	97878,20	429345,57	7,43
--	4327	0 12:05, 12 okt 2022	29	Amaliaplantsoen 29 2991BW		Polygoon	97888,70	429276,78	4,34
--	4329	0 12:05, 12 okt 2022	30	Boezempad 30 2991CX		Polygoon	97938,79	429068,09	5,54
--	4330	0 12:05, 12 okt 2022	30	Amaliaplantsoen 30 2991BW		Polygoon	97805,54	429225,87	8,55
--	4331	0 12:05, 12 okt 2022	32	Amaliaplantsoen 32 2991BW		Polygoon	97812,38	429234,82	8,36
--	4333	0 12:05, 12 okt 2022	35	Amaliaplantsoen 35 2991BW		Polygoon	97871,99	429245,08	8,62

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Rel.H	Abs.H	Maaiveld	Hdef.	Vormpunten	Omtrek	Oppervlak	Min.lengte	Max.lengte	Functie	Gebouwtype
--	3,31	2,87	-0,44	Relatief	6	39,61	52,47	0,62	16,03		
--	6,00	5,50	-0,50	Relatief	4	9,88	5,89	2,01	2,92		
--	6,85	5,98	-0,87	Relatief	28	852,31	32485,65	0,93	120,58		
--	4,59	3,87	-0,72	Relatief	33	494,44	12166,73	0,13	99,58		
--	4,14	2,97	-1,17	Relatief	23	569,95	16416,15	0,48	116,16		
--	2,60	2,01	-0,59	Relatief	19	76,29	195,64	0,86	10,82		
--	6,57	5,57	-1,00	Relatief	8	46,19	117,18	0,29	15,08		
--	8,68	7,81	-0,87	Relatief	7	40,95	94,73	0,09	9,22		
--	4,95	4,45	-0,50	Relatief	8	39,08	90,65	0,51	10,15		
--	6,68	6,18	-0,50	Relatief	10	35,82	72,28	0,54	9,87		
--	3,37	2,49	-0,88	Relatief	17	163,17	1584,12	0,06	39,91		
--	4,93	4,43	-0,50	Relatief	8	33,53	65,68	0,13	10,00		
--	6,08	5,58	-0,50	Relatief	8	59,57	156,24	2,94	12,02		
--	5,09	4,59	-0,50	Relatief	8	47,04	84,20	1,06	18,15		
--	7,16	6,66	-0,50	Relatief	11	42,46	78,76	0,55	11,01		
--	7,82	7,32	-0,50	Relatief	6	47,08	84,72	2,34	18,11		
--	2,72	2,22	-0,50	Relatief	10	57,91	159,55	1,16	13,17		
--	2,53	2,03	-0,50	Relatief	6	47,21	86,22	2,37	18,15		
--	6,30	5,80	-0,50	Relatief	33	58,34	161,03	0,10	7,58		
--	7,97	7,47	-0,50	Relatief	12	45,36	95,84	0,23	10,98		
--	7,83	7,33	-0,50	Relatief	8	46,72	82,46	2,36	14,20		
--	5,73	5,23	-0,50	Relatief	6	43,83	110,41	1,25	11,74		
--	2,52	2,02	-0,50	Relatief	10	47,32	87,91	0,16	14,20		
--	3,98	3,48	-0,50	Relatief	18	231,15	2427,46	0,92	51,96		
--	7,35	6,59	-0,76	Relatief	9	55,66	112,07	2,42	9,73		
--	5,98	5,48	-0,50	Relatief	16	67,38	187,58	0,11	10,02		
--	6,00	5,00	-1,00	Relatief	8	31,43	55,95	0,90	10,25		
--	7,43	6,93	-0,50	Relatief	9	39,24	87,33	0,13	10,00		
--	4,34	3,75	-0,59	Relatief	4	36,99	80,74	7,06	11,44		
--	5,54	5,01	-0,53	Relatief	12	100,64	335,73	2,00	22,10		
--	8,55	8,05	-0,50	Relatief	14	54,43	127,66	0,43	12,21		
--	8,36	7,86	-0,50	Relatief	14	52,45	123,10	0,45	12,21		
--	8,62	8,12	-0,50	Relatief	10	49,72	114,38	0,88	14,52		

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
--	0489100000210165		2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000266278		2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000211390		2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000212907		2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000216017		2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000193826	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000194198	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000195148	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000195641	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000196475	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000197424	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000200907	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000205597	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000206393	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000207050	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000207685	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000208476	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000208537	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000210411	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000211401	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000211622	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000212308	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000212673	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000213769	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000214089	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000215176	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000216419	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000216675	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000260129	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000265343	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000265534	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000265538	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000265744	Barendrecht	2020	2019	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Hoogte
--	4334	0 12:05, 12 okt 2022	37	Amaliaplantsoen	37 2991BW	Polygoon	97860,13	429236,71	5,86
--	4335	0 12:05, 12 okt 2022	12	Amaliaplantsoen	12 2991BW	Polygoon	97776,36	429188,42	8,21
--	4336	0 12:05, 12 okt 2022	24	Amaliaplantsoen	24 2991BW	Polygoon	97802,88	429200,59	8,22
--	4337	0 12:05, 12 okt 2022	22	Amaliaplantsoen	22 2991BW	Polygoon	97809,76	429193,75	7,96
--	4340	0 12:05, 12 okt 2022	34	Amaliaplantsoen	34 2991BW	Polygoon	97822,34	429246,41	8,34
--	4346	0 12:05, 12 okt 2022	27	Amaliaplantsoen	27 2991BW	Polygoon	97872,04	429307,50	8,33
--	4347	0 12:05, 12 okt 2022	14	Amaliaplantsoen	14 2991BW	Polygoon	97780,36	429162,49	7,88
--	4348	0 12:05, 12 okt 2022	16	Amaliaplantsoen	16 2991BW	Polygoon	97790,14	429160,98	9,75
--	4350	0 12:05, 12 okt 2022	28	Amaliaplantsoen	28 2991BW	Polygoon	97798,41	429232,47	11,07
--	4352	0 12:05, 12 okt 2022	20	Amaliaplantsoen	20 2991BW	Polygoon	97816,62	429180,66	9,08
--	4353	0 12:05, 12 okt 2022	31	Amaliaplantsoen	31 2991BW	Polygoon	97859,28	429259,35	4,82
--	4354	0 12:05, 12 okt 2022	33	Amaliaplantsoen	33 2991BW	Polygoon	97859,28	429259,35	8,02
--	4357	0 12:05, 12 okt 2022	38	Amaliaplantsoen	38 2991BW	Polygoon	97842,38	429218,65	2,66
--	4358	0 12:05, 12 okt 2022	8	Amaliaplantsoen	8 2991BW	Polygoon	97758,97	429212,36	9,53
--	4363	0 12:05, 12 okt 2022	36	Amaliaplantsoen	36 2991BW	Polygoon	97838,33	429234,58	7,13
--	4364	0 12:05, 12 okt 2022	18	Amaliaplantsoen	18 2991BW	Polygoon	97805,39	429142,84	6,00
--	5138	0 12:05, 12 okt 2022	gebouw	woning bestaand		Polygoon	98015,97	429235,33	7,00
--	5140	0 13:14, 12 okt 2022	gebouw	bedrijfshal		Rechthoek	98020,14	429136,74	8,00
--	5141	0 13:14, 12 okt 2022	gebouw	bedrijfshal		Rechthoek	98034,82	429066,84	8,00

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Rel.H	Abs.H	Maaiveld	Hdef.	Vormpunten	Omtrek	Oppervlak	Min.lengte	Max.lengte	Functie	Gebouwtype
--	5,86	5,36	-0,50	Relatief	10	49,79	114,50	0,88	14,52		
--	8,21	7,71	-0,50	Relatief	10	53,37	122,32	1,09	13,08		
--	8,22	7,92	-0,30	Relatief	10	51,76	119,76	0,74	14,66		
--	7,96	7,78	-0,18	Relatief	10	51,81	119,96	0,73	14,66		
--	8,34	7,84	-0,50	Relatief	14	54,38	124,20	0,80	9,37		
--	8,33	7,83	-0,50	Relatief	12	56,33	125,68	0,87	14,45		
--	7,88	7,38	-0,50	Relatief	6	36,76	75,20	1,00	11,80		
--	9,75	9,25	-0,50	Relatief	10	51,56	125,31	0,30	11,80		
--	11,07	10,57	-0,50	Relatief	14	55,05	127,81	0,75	8,00		
--	9,08	8,99	-0,09	Relatief	14	58,80	167,15	0,71	11,50		
--	4,82	4,32	-0,50	Relatief	8	45,46	109,29	1,50	12,74		
--	8,02	7,52	-0,50	Relatief	8	44,50	100,64	1,50	12,74		
--	2,66	1,89	-0,77	Relatief	16	52,36	118,53	0,84	8,00		
--	9,53	9,03	-0,50	Relatief	14	48,48	120,46	0,40	7,49		
--	7,13	6,63	-0,50	Relatief	14	56,94	139,56	1,00	8,59		
--	6,00	5,04	-0,96	Relatief	12	60,02	175,08	1,19	13,47		
--	7,00	6,00	-1,00	Relatief	6	36,32	67,06	2,93	11,08		
--	8,00	7,00	-1,00	Relatief	4	79,92	389,27	16,83	23,14		
--	8,00	7,00	-1,00	Relatief	4	79,92	389,27	16,83	23,14		

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
--	0489100000265747	Barendrecht	2020	2019	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000265753	Barendrecht	2020	2019	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000265756	Barendrecht	2020	2019	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000265759	Barendrecht	2020	2019	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000265785	Barendrecht	2020	2019	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000266090	Barendrecht	2020	2019	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000266199	Barendrecht	2020	2019	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000266200	Barendrecht	2020	2019	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000267321	Barendrecht	2020	2019	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000267368	Barendrecht	2020	2019	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000267402	Barendrecht	2020	2019	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000267404	Barendrecht	2020	2019	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000267484	Barendrecht	2020	2019	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000267511	Barendrecht	2020	2019	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000268467	Barendrecht	2020	2019	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0489100000268675	Barendrecht	2020	2019	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--			0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--			0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--			0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1
--	1560	0	14:41, 12 dec 2023	-10620	1	GS1348036	s:1039231315	Polylijn	98490,68	428882,96
--	1563	0	14:41, 12 dec 2023	-10621	1	GS1348030	s:1039231301	Polylijn	98034,86	429252,42
--	2403	0	13:23, 12 okt 2022	-10468	1	wal	aarden wal	Polylijn	97974,44	429209,66
--	4368	0	13:33, 12 dec 2023	-10475	1	scherm	Viaduct Boezemweg	Polylijn	97921,34	429197,57
--	4369	0	13:33, 12 dec 2023	-10476	1	scherm	Viaduct Boezemweg	Polylijn	97911,21	429205,92
--	5142	0	13:23, 12 okt 2022	-10561	1	wal	aarden wal	Polylijn	97984,53	429179,17

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M.	Hdef.
--	98031,13	429255,64	4,42	4,23	2,39	0,28	--	4,23	5,40	4,51	6,45	--	Eigen waarde
--	98008,28	429277,56	4,18	-1,78	0,34	6,28	--	-1,78	-1,78	4,50	4,50	--	Eigen waarde
--	97982,85	429184,59	2,00	2,00	-1,00	-1,00	2,00	2,00	2,00	1,00	1,00	-1,00	Relatief
--	97981,63	429270,48	0,00	5,00	-1,14	-4,67	--	5,00	5,00	0,33	0,33	--	Relatief
--	97972,86	429278,15	0,00	1,00	-0,78	-0,86	--	1,00	1,00	0,14	0,14	--	Relatief
--	98048,89	429154,17	2,00	2,00	-1,00	-1,00	2,00	2,00	2,00	1,00	1,00	-1,00	Relatief

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte	Adiffr 63	Adiffr 125	Adiffr 250	Adiffr 500	Adiffr 1k
--	23	592,49	592,50	1,68	49,64	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
--	2	36,58	36,58	36,58	36,58	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
--	3	26,47	26,47	4,53	21,95	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
--	2	94,61	94,62	94,61	94,61	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
--	2	94,96	94,97	94,96	94,96	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
--	4	96,80	96,80	3,94	50,20	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Model: Selectie Items
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Adiffr 2k	Adiffr 4k	Adiffr 8k	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
--	0,0	0,0	0,0	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
--	0,0	0,0	0,0	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
--	0,0	0,0	0,0	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
--	0,0	0,0	0,0	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0,0	0,0	0,0	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0,0	0,0	0,0	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: Selectie Items
Boezempad - Barendrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
--	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
--	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
--	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
--	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
--	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: Selectie Items
Boezempad - Barendrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Minirotondes, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.
rotonde	kruispunt Stationsweg-Boezemweg

Bijlage 2:

Verkeersgegevens spoorbaan

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1
--	349	0	13:45, 21 jan 2019	-607	2	5447	37896429 - 37900000	Polylijn	98327,95	429036,72
--	401	0	13:45, 21 jan 2019	-9341	5	30139	37981690 - 38000000	Polylijn	98398,59	428953,44
--	538	0	13:45, 21 jan 2019	-9347	2	30215	37900531 - 37907000	Polylijn	98329,58	429044,18
--	738	0	13:45, 21 jan 2019	-2311	2	29934	37850000 - 37866000	Polylijn	98323,93	429031,91
--	753	0	13:45, 21 jan 2019	-2377	2	5434	37893181 - 37900000	Polylijn	98320,65	429028,46
--	1081	0	13:45, 21 jan 2019	-3859	2	30128	37890806 - 37907000	Polylijn	98339,13	429051,44
--	1173	0	13:45, 21 jan 2019	-4303	5	30228	37984661 - 38000000	Polylijn	98339,77	429001,75
--	1293	0	13:45, 21 jan 2019	-4855	2	30199	37887284 - 37907000	Polylijn	98342,40	429053,90
--	1515	0	13:45, 21 jan 2019	-5833	2	30120	37903767 - 37907000	Polylijn	98332,92	429046,64

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M.	Hdef.	Vormpunten
--	98288,41	429067,27	1,09	0,75	<-->	<-->	--	<-->	<-->	0,75	0,96	--	Absoluut	4
--	98198,25	429110,48	1,31	0,32	<-->	<-->	--	<-->	<-->	0,32	0,82	--	Absoluut	7
--	98290,65	429073,95	0,46	0,30	<-->	<-->	--	<-->	<-->	0,30	0,35	--	Absoluut	4
--	98310,93	429041,36	1,18	1,07	<-->	<-->	--	<-->	<-->	1,07	1,07	--	Absoluut	2
--	98281,04	429059,13	1,17	0,82	<-->	<-->	--	<-->	<-->	0,82	1,08	--	Absoluut	4
--	98300,11	429081,04	0,47	0,29	<-->	<-->	--	<-->	<-->	0,29	0,37	--	Absoluut	4
--	98200,90	429113,47	0,56	0,32	<-->	<-->	--	<-->	<-->	0,32	0,47	--	Absoluut	7
--	98303,45	429083,54	0,41	0,19	<-->	<-->	--	<-->	<-->	0,19	0,37	--	Absoluut	4
--	98294,03	429076,43	0,47	0,30	<-->	<-->	--	<-->	<-->	0,30	0,30	--	Absoluut	3

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Groep	Lengte	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb
--	49,97	49,97	3,56	27,82	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
--	254,63	254,63	18,65	60,80	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
--	49,01	49,01	6,47	24,66	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
--	16,07	16,07	16,07	16,07	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
--	50,10	50,10	6,83	29,51	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
--	48,98	48,98	14,13	18,66	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
--	178,25	178,25	12,13	41,89	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
--	48,95	48,95	6,51	22,74	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
--	48,99	48,99	3,23	45,76	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	m		Lwissel	Straal	C(hoog)	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	Brugtype	BrugID	RRgebr
--	1	- Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Geen		False
--	1	- Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Geen		False
--	1	- Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Geen		False
--	1	- Doorgelaste spoorstaaf	46	R > 500m	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Geen		False
--	1	- Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Geen		False
--	1	- Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Geen		False
--	1	- Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Geen		False
--	1	- Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Geen		False
--	1	- Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Geen		False

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	RuwheidID	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	Trein 2	Profiel2
--		E-LOC	Doorgaand	2,760	3,490	2,070	0,000	-78	-78	-78	0	E-LOC	Doorgaand
--		THALYS	Doorgaand	3,710	3,630	0,560	0,000	140	140	140	0	HSL-SHUTTLE	Doorgaand
--		MAT'64-V	Doorgaand	3,300	2,560	0,740	0,000	140	140	140	0	MAT'64-V	Stoppend
--		E-LOC	Doorgaand	2,760	3,490	2,070	0,000	-78	-78	-78	0	E-LOC	Doorgaand
--		E-LOC	Doorgaand	2,760	3,490	2,070	0,000	-78	-78	-78	0	E-LOC	Doorgaand
--		MAT'64-V	Doorgaand	3,300	2,560	0,740	0,000	140	140	140	0	MAT'64-V	Stoppend
--		THALYS	Doorgaand	3,710	3,630	0,560	0,000	140	140	140	0	HSL-SHUTTLE	Doorgaand
--		MAT'64-V	Doorgaand	3,300	2,560	0,740	0,000	140	140	140	0	MAT'64-V	Stoppend
--		MAT'64-V	Doorgaand	3,300	2,560	0,740	0,000	140	140	140	0	MAT'64-V	Stoppend

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3
--	2,760	3,490	2,070	0,000	43	43	43	0	GOEDEREN	Doorgaand	82,330	104,930	62,000
--	20,000	14,000	3,500	0,000	140	140	140	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
--	1,420	1,100	0,320	0,000	100	100	100	0	MAT'64-V	Doorgaand	3,300	2,560	0,740
--	2,760	3,490	2,070	0,000	44	44	44	0	GOEDEREN	Doorgaand	82,330	104,930	62,000
--	2,760	3,490	2,070	0,000	43	43	43	0	GOEDEREN	Doorgaand	82,330	104,930	62,000
--	1,420	1,100	0,320	0,000	100	100	100	0	MAT'64-V	Doorgaand	3,300	2,560	0,740
--	20,000	14,000	3,500	0,000	140	140	140	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
--	1,420	1,100	0,320	0,000	100	100	100	0	MAT'64-V	Doorgaand	3,300	2,560	0,740
--	1,420	1,100	0,320	0,000	100	100	100	0	MAT'64-V	Doorgaand	3,300	2,560	0,740

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4
--	0,000	-78	-78	-78	0	GOEDEREN	Doorgaand	82,330	104,930	62,000	0,000	43	43	43	0
--	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
--	0,000	140	140	140	0	MAT'64-V	Stoppend	1,420	1,100	0,320	0,000	-124	-124	-124	0
--	0,000	-78	-78	-78	0	GOEDEREN	Doorgaand	82,330	104,930	62,000	0,000	44	44	44	0
--	0,000	-78	-78	-78	0	GOEDEREN	Doorgaand	82,330	104,930	62,000	0,000	43	43	43	0
--	0,000	140	140	140	0	MAT'64-V	Stoppend	1,420	1,100	0,320	0,000	-124	-124	-124	0
--	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
--	0,000	140	140	140	0	MAT'64-V	Stoppend	1,420	1,100	0,320	0,000	-124	-124	-124	0
--	0,000	140	140	140	0	MAT'64-V	Stoppend	1,420	1,100	0,320	0,000	-124	-124	-124	0

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6
--	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	ICM-3	Doorgaand	5,310	3,930	1,230	0,000	140	140	140	0	ICM-3	Stoppend	0,600	0,450
--	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	ICM-3	Doorgaand	5,310	3,930	1,230	0,000	140	140	140	0	ICM-3	Stoppend	0,600	0,450
--	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	ICM-3	Doorgaand	5,310	3,930	1,230	0,000	140	140	140	0	ICM-3	Stoppend	0,600	0,450
--	ICM-3	Doorgaand	5,310	3,930	1,230	0,000	140	140	140	0	ICM-3	Stoppend	0,600	0,450

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
--	0,150	0,000	100	100	100	0	ICM-3	Doorgaand	5,310	3,930	1,230	0,000	140	140
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
--	0,150	0,000	100	100	100	0	ICM-3	Doorgaand	5,310	3,930	1,230	0,000	140	140
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
--	0,150	0,000	100	100	100	0	ICM-3	Doorgaand	5,310	3,930	1,230	0,000	140	140
--	0,150	0,000	100	100	100	0	ICM-3	Doorgaand	5,310	3,930	1,230	0,000	140	140

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(N) 7	V(P4) 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Trein 9	Profiel9
--	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
--	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
--	140	0	ICM-3	Stoppend	0,600	0,450	0,150	0,000	-124	-124	-124	0	ICM-4	Doorgaand
--	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
--	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
--	140	0	ICM-3	Stoppend	0,600	0,450	0,150	0,000	-124	-124	-124	0	ICM-4	Doorgaand
--	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
--	140	0	ICM-3	Stoppend	0,600	0,450	0,150	0,000	-124	-124	-124	0	ICM-4	Doorgaand
--	140	0	ICM-3	Stoppend	0,600	0,450	0,150	0,000	-124	-124	-124	0	ICM-4	Doorgaand

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10
--	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
--	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
--	2,840	1,760	0,400	0,000	140	140	140	0	ICM-4	Stoppend	0,320	0,200	0,040
--	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
--	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
--	2,840	1,760	0,400	0,000	140	140	140	0	ICM-4	Stoppend	0,320	0,200	0,040
--	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
--	2,840	1,760	0,400	0,000	140	140	140	0	ICM-4	Stoppend	0,320	0,200	0,040
--	2,840	1,760	0,400	0,000	140	140	140	0	ICM-4	Stoppend	0,320	0,200	0,040

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11
--	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
--	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
--	0,000	100	100	100	0	ICM-4	Doorgaand	2,840	1,760	0,400	0,000	140	140
--	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
--	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
--	0,000	100	100	100	0	ICM-4	Doorgaand	2,840	1,760	0,400	0,000	140	140
--	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
--	0,000	100	100	100	0	ICM-4	Doorgaand	2,840	1,760	0,400	0,000	140	140
--	0,000	100	100	100	0	ICM-4	Doorgaand	2,840	1,760	0,400	0,000	140	140

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(N) 11	V(P4) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Trein 13
--	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	140	0	ICM-4	Stoppend	0,320	0,200	0,040	0,000	-124	-124	-124	0	0
--	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	140	0	ICM-4	Stoppend	0,320	0,200	0,040	0,000	-124	-124	-124	0	0
--	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	140	0	ICM-4	Stoppend	0,320	0,200	0,040	0,000	-124	-124	-124	0	0
--	140	0	ICM-4	Stoppend	0,320	0,200	0,040	0,000	-124	-124	-124	0	0

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 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	Trein 17
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Groep	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18	V(N) 18	V(P4) 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 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	Trein 21
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Groep	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Trein 23	Profiel23	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23	V(D) 23
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24	Trein 25
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
--	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Trein 28	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	Trein 29
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Groep	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
--	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	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
--	0,000	0,000	0	0	0	0	76,16	93,25	110,21	112,64	113,39	111,52
--	0,000	0,000	0	0	0	0	77,65	87,19	100,71	107,93	110,24	110,01
--	0,000	0,000	0	0	0	0	75,06	87,67	102,39	109,95	114,03	114,56
--	0,000	0,000	0	0	0	0	76,20	93,25	110,21	112,68	113,43	111,56
--	0,000	0,000	0	0	0	0	76,16	93,25	110,21	112,64	113,39	111,52
--	0,000	0,000	0	0	0	0	75,06	87,67	102,39	109,95	114,03	114,56
--	0,000	0,000	0	0	0	0	77,65	87,19	100,71	107,93	110,24	110,01
--	0,000	0,000	0	0	0	0	75,06	87,67	102,39	109,95	114,03	114,56
--	0,000	0,000	0	0	0	0	75,06	87,67	102,39	109,95	114,03	114,56

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.0 Totaal	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
--	107,20	94,65	118,49	76,29	93,42	110,32	115,28	118,89	117,95	117,43	105,15
--	103,80	92,42	114,86	74,52	84,16	96,50	103,63	106,06	106,04	100,21	89,88
--	106,59	92,12	118,47	69,07	81,68	96,40	104,88	109,86	110,47	104,86	91,68
--	107,25	94,69	118,52	76,33	93,42	110,32	115,31	118,90	117,96	117,44	105,15
--	107,20	94,65	118,49	76,29	93,42	110,32	115,28	118,89	117,95	117,43	105,15
--	106,59	92,12	118,47	69,07	81,68	96,40	104,88	109,86	110,47	104,86	91,68
--	103,80	92,42	114,86	74,52	84,16	96,50	103,63	106,06	106,04	100,21	89,88
--	106,59	92,12	118,47	69,07	81,68	96,40	104,88	109,86	110,47	104,86	91,68
--	106,59	92,12	118,47	69,07	81,68	96,40	104,88	109,86	110,47	104,86	91,68

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(D)0.5	Totaal	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	LE(D)1.0 8k	LE(D)1.0 Totaal
--		123,86	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		110,79	68,60	79,66	88,41	91,94	91,56	91,37	90,86	86,37	98,33
--		114,40	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		123,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		123,86	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		114,40	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		110,79	68,60	79,66	88,41	91,94	91,56	91,37	90,86	86,37	98,33
--		114,40	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		114,40	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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)2.0 Totaal	LE(D)5.0 63	LE(D)5.0 125
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	65,60	76,66	85,41	88,94	88,56	88,37	87,86	83,37	95,33	65,00	75,00
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	65,60	76,66	85,41	88,94	88,56	88,37	87,86	83,37	95,33	65,00	75,00
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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	LE(D)5.0 8k	LE(D)5.0 Totaal	LE(D)Br 63	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	83,00	85,00	84,00	85,00	85,00	80,00	91,86	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	83,00	85,00	84,00	85,00	85,00	80,00	91,86	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(D)Br Totaal	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
--	--	--	--	--	--	77,21	94,31	111,26	113,69	114,44	112,57
--	--	--	--	--	--	76,79	86,33	99,68	106,99	109,38	109,23
--	--	--	--	--	--	73,58	86,29	101,02	108,59	112,76	113,28
--	--	--	--	--	--	77,25	94,31	111,26	113,73	114,49	112,61
--	--	--	--	--	--	77,21	94,31	111,26	113,69	114,44	112,57
--	--	--	--	--	--	73,58	86,29	101,02	108,59	112,76	113,28
--	--	--	--	--	--	76,79	86,33	99,68	106,99	109,38	109,23
--	--	--	--	--	--	73,58	86,29	101,02	108,59	112,76	113,28
--	--	--	--	--	--	73,58	86,29	101,02	108,59	112,76	113,28

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.0 Totaal	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
--	108,26	95,70	119,54	77,34	94,47	111,38	116,34	119,94	119,00	118,48	106,20
--	103,10	91,87	114,02	74,04	83,70	95,82	102,98	105,48	105,53	99,78	89,59
--	105,30	90,83	117,18	67,60	80,31	95,03	103,55	108,63	109,24	103,67	90,51
--	108,30	95,74	119,58	77,38	94,47	111,38	116,36	119,96	119,01	118,49	106,21
--	108,26	95,70	119,54	77,34	94,47	111,38	116,34	119,94	119,00	118,48	106,20
--	105,30	90,83	117,18	67,60	80,31	95,03	103,55	108,63	109,24	103,67	90,51
--	103,10	91,87	114,02	74,04	83,70	95,82	102,98	105,48	105,53	99,78	89,59
--	105,30	90,83	117,18	67,60	80,31	95,03	103,55	108,63	109,24	103,67	90,51
--	105,30	90,83	117,18	67,60	80,31	95,03	103,55	108,63	109,24	103,67	90,51

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(A)0.5	Totaal	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)1.0 Totaal
--		124,91	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		110,23	68,50	79,57	88,31	91,84	91,47	91,28	90,77	86,28	98,24
--		113,16	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		124,92	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		124,91	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		113,16	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		110,23	68,50	79,57	88,31	91,84	91,47	91,28	90,77	86,28	98,24
--		113,16	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		113,16	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(A)2.0 63	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)2.0 Totaal	LE(A)5.0 63	LE(A)5.0 125
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	65,50	76,57	85,31	88,84	88,47	88,28	87,77	83,28	95,24	64,91	74,91
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	65,50	76,57	85,31	88,84	88,47	88,28	87,77	83,28	95,24	64,91	74,91
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Groep	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)5.0 Totaal	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	82,91	84,91	83,91	84,91	84,91	79,91	91,77	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	82,91	84,91	83,91	84,91	84,91	79,91	91,77	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 2k	LE(A)Br 4k	LE(A)Br 8k	LE(A)Br Totaal	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
--	--	--	--	--	--	74,93	92,02	108,98	111,41	112,16	110,29
--	--	--	--	--	--	69,82	79,36	92,94	100,13	102,40	102,14
--	--	--	--	--	--	68,10	81,03	95,78	103,39	107,51	108,08
--	--	--	--	--	--	74,97	92,02	108,98	111,44	112,20	110,33
--	--	--	--	--	--	74,93	92,02	108,98	111,41	112,16	110,29
--	--	--	--	--	--	68,10	81,03	95,78	103,39	107,51	108,08
--	--	--	--	--	--	69,82	79,36	92,94	100,13	102,40	102,14
--	--	--	--	--	--	68,10	81,03	95,78	103,39	107,51	108,08
--	--	--	--	--	--	68,10	81,03	95,78	103,39	107,51	108,08

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.0 Totaal	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	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
--	105,97	93,42	117,26	75,05	92,19	109,09	114,05	117,66	116,72	116,20	103,92
--	95,89	84,44	107,01	66,50	76,14	88,59	95,70	98,10	98,04	92,17	81,77
--	100,07	85,52	111,96	62,12	75,04	89,79	98,40	103,39	104,04	98,44	85,21
--	106,02	93,46	117,29	75,09	92,19	109,09	114,07	117,67	116,73	116,20	103,92
--	105,97	93,42	117,26	75,05	92,19	109,09	114,05	117,66	116,72	116,20	103,92
--	100,07	85,52	111,96	62,12	75,04	89,79	98,40	103,39	104,04	98,44	85,21
--	95,89	84,44	107,01	66,50	76,14	88,59	95,70	98,10	98,04	92,17	81,77
--	100,07	85,52	111,96	62,12	75,04	89,79	98,40	103,39	104,04	98,44	85,21
--	100,07	85,52	111,96	62,12	75,04	89,79	98,40	103,39	104,04	98,44	85,21

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)0.5	Totaal	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)1.0 Totaal
--		122,63	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		102,81	60,39	71,45	80,19	83,73	83,35	83,16	82,65	78,16	90,12
--		107,95	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		122,64	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		122,63	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,95	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		102,81	60,39	71,45	80,19	83,73	83,35	83,16	82,65	78,16	90,12
--		107,95	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,95	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan

Boezempad - Barendrecht

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)2.0 63	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250	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)2.0 Totaal	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	57,39	68,45	77,19	80,73	80,35	80,16	79,65	75,16	87,12	56,79	66,79
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	57,39	68,45	77,19	80,73	80,35	80,16	79,65	75,16	87,12	56,79	66,79
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Verkeersgegevens Spoorbaan
 Boezempad - Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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)5.0 Totaal	LE(N)Br 63	LE(N)Br 125	LE(N)Br 250	LE(N)Br 500
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	74,79	76,79	75,79	76,79	76,79	71,79	83,65	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	74,79	76,79	75,79	76,79	76,79	71,79	83,65	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Bijlage 3:

Resultaten geluidsmodel

Rapport: Resultatentabel
 Model: Rekenmodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Boezemweg
 Groepsreductie: Ja

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	toetspunt	1,50	30,56	27,11	23,52	32,01	
01_B	toetspunt	4,50	37,30	33,89	30,26	38,76	
01_C	toetspunt	7,50	41,03	37,63	33,99	42,49	
02_A	toetspunt	1,50	28,61	25,12	21,65	30,09	
02_B	toetspunt	4,50	36,69	33,27	29,67	38,16	
02_C	toetspunt	7,50	39,92	36,53	32,90	41,39	
03_A	toetspunt	1,50	39,41	36,05	32,36	40,87	
03_B	toetspunt	4,50	41,82	38,43	34,80	43,29	
03_C	toetspunt	7,50	42,76	39,36	35,74	44,23	
04_A	toetspunt	1,50	42,37	38,94	35,04	43,69	
04_B	toetspunt	4,50	47,84	44,41	40,53	49,17	
04_C	toetspunt	7,50	48,83	45,40	41,54	50,17	
05_A	toetspunt	1,50	44,33	40,92	37,07	45,69	
05_B	toetspunt	4,50	48,57	45,14	41,29	49,91	
05_C	toetspunt	7,50	49,76	46,33	42,50	51,11	
06_A	toetspunt	1,50	43,43	40,04	36,21	44,81	
06_B	toetspunt	4,50	46,70	43,29	39,55	48,11	
06_C	toetspunt	7,50	48,35	44,95	41,23	49,77	
101_A	toetspunt	1,50	8,94	5,56	1,89	10,40	
101_B	toetspunt	4,50	--	--	--	--	
102_A	toetspunt	1,50	9,65	6,14	1,92	10,78	
102_B	toetspunt	4,50	--	--	--	--	
103_A	toetspunt	1,50	31,39	27,98	24,23	32,79	
103_B	toetspunt	4,50	32,09	28,65	24,97	33,51	
104_A	toetspunt	1,50	30,59	27,19	23,43	31,99	
104_B	toetspunt	4,50	31,29	27,84	24,16	32,70	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2022.2 rev 2 Licentiehouder: BuroDB

Rapport: Resultatentabel
 Model: Rekenmodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Stationsweg
 Groepsreductie: Ja

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	toetspunt	1,50	45,53	42,01	37,34	46,46	
01_B	toetspunt	4,50	47,55	44,02	39,37	48,49	
01_C	toetspunt	7,50	47,99	44,46	39,81	48,93	
02_A	toetspunt	1,50	44,22	40,70	36,03	45,15	
02_B	toetspunt	4,50	46,23	42,70	38,05	47,17	
02_C	toetspunt	7,50	46,75	43,22	38,57	47,69	
03_A	toetspunt	1,50	37,67	34,18	29,48	38,61	
03_B	toetspunt	4,50	40,45	36,96	32,27	41,39	
03_C	toetspunt	7,50	41,49	37,99	33,31	42,43	
04_A	toetspunt	1,50	38,64	35,33	30,47	39,62	
04_B	toetspunt	4,50	44,54	41,23	36,37	45,52	
04_C	toetspunt	7,50	45,11	41,79	36,94	46,09	
05_A	toetspunt	1,50	41,52	38,21	33,35	42,50	
05_B	toetspunt	4,50	46,41	43,10	38,24	47,39	
05_C	toetspunt	7,50	46,57	43,25	38,40	47,55	
06_A	toetspunt	1,50	44,80	41,39	36,62	45,76	
06_B	toetspunt	4,50	47,79	44,40	39,62	48,76	
06_C	toetspunt	7,50	48,04	44,63	39,87	49,00	
101_A	toetspunt	1,50	7,07	3,47	-1,08	8,01	
101_B	toetspunt	4,50	9,21	5,56	1,04	10,13	
102_A	toetspunt	1,50	13,72	10,17	5,55	14,66	
102_B	toetspunt	4,50	14,64	11,07	6,47	15,57	
103_A	toetspunt	1,50	24,72	21,22	16,54	25,66	
103_B	toetspunt	4,50	25,52	22,00	17,34	26,46	
104_A	toetspunt	1,50	23,65	20,16	15,47	24,59	
104_B	toetspunt	4,50	24,24	20,73	16,07	25,18	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2022.2 rev 2 Licentiehouder: BuroDB

Rapport: Resultatentabel
 Model: Rekenmodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Nieuwe Ontsluitingsweg
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	toetspunt	1,50	4,61	1,60	-5,93	4,85	
01_B	toetspunt	4,50	5,56	2,55	-4,99	5,80	
01_C	toetspunt	7,50	4,83	1,82	-5,71	5,07	
02_A	toetspunt	1,50	12,17	9,16	1,63	12,41	
02_B	toetspunt	4,50	13,14	10,13	2,60	13,38	
02_C	toetspunt	7,50	13,86	10,85	3,32	14,10	
03_A	toetspunt	1,50	29,26	26,25	18,72	29,50	
03_B	toetspunt	4,50	35,44	32,43	24,90	35,68	
03_C	toetspunt	7,50	36,82	33,81	26,28	37,06	
04_A	toetspunt	1,50	36,11	33,10	25,57	36,35	
04_B	toetspunt	4,50	42,94	39,93	32,40	43,18	
04_C	toetspunt	7,50	43,17	40,16	32,63	43,41	
05_A	toetspunt	1,50	37,80	34,79	27,25	38,04	
05_B	toetspunt	4,50	42,86	39,85	32,32	43,10	
05_C	toetspunt	7,50	43,01	40,00	32,47	43,25	
06_A	toetspunt	1,50	30,19	27,18	19,65	30,43	
06_B	toetspunt	4,50	34,50	31,49	23,96	34,74	
06_C	toetspunt	7,50	35,48	32,47	24,94	35,72	
101_A	toetspunt	1,50	--	--	--	--	
101_B	toetspunt	4,50	--	--	--	--	
102_A	toetspunt	1,50	--	--	--	--	
102_B	toetspunt	4,50	--	--	--	--	
103_A	toetspunt	1,50	10,74	7,73	0,20	10,98	
103_B	toetspunt	4,50	11,91	8,90	1,37	12,15	
104_A	toetspunt	1,50	10,36	7,35	-0,18	10,60	
104_B	toetspunt	4,50	11,29	8,28	0,75	11,53	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2022.2 rev 2 Licentiehouder: BuroDB

Rapport: Resultatentabel
 Model: Rekenmodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Noldijk
 Groepsreductie: Ja

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	toetspunt	1,50	12,86	9,14	2,35	12,95	
01_B	toetspunt	4,50	14,60	10,83	4,11	14,68	
01_C	toetspunt	7,50	15,46	11,70	4,96	15,54	
02_A	toetspunt	1,50	8,21	4,44	-2,27	8,29	
02_B	toetspunt	4,50	11,77	7,98	1,29	11,85	
02_C	toetspunt	7,50	13,91	10,16	3,41	13,99	
03_A	toetspunt	1,50	9,25	5,48	-1,24	9,33	
03_B	toetspunt	4,50	12,06	8,23	1,59	12,13	
03_C	toetspunt	7,50	15,91	12,13	5,42	15,99	
04_A	toetspunt	1,50	9,81	6,09	-0,69	9,90	
04_B	toetspunt	4,50	12,16	8,38	1,67	12,24	
04_C	toetspunt	7,50	12,26	8,46	1,78	12,34	
05_A	toetspunt	1,50	10,82	7,11	0,31	10,91	
05_B	toetspunt	4,50	12,52	8,74	2,04	12,60	
05_C	toetspunt	7,50	12,37	8,58	1,89	12,45	
06_A	toetspunt	1,50	1,54	-2,49	-8,84	1,60	
06_B	toetspunt	4,50	7,11	3,29	-3,35	7,19	
06_C	toetspunt	7,50	7,07	3,27	-3,41	7,15	
101_A	toetspunt	1,50	56,81	53,04	46,32	56,89	
101_B	toetspunt	4,50	56,75	52,98	46,27	56,83	
102_A	toetspunt	1,50	57,14	53,37	46,65	57,22	
102_B	toetspunt	4,50	56,30	52,53	45,82	56,38	
103_A	toetspunt	1,50	48,57	44,83	38,08	48,66	
103_B	toetspunt	4,50	48,82	45,06	38,33	48,90	
104_A	toetspunt	1,50	27,35	23,61	16,85	27,44	
104_B	toetspunt	4,50	28,99	25,21	18,51	29,07	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2022.2 rev 2 Licentiehouder: BuroDB

Rapport: Resultatentabel
 Model: Rekenmodel wegverkeer - Noldijk 30km/u
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Noldijk
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	toetspunt	1,50	12,96	8,78	2,64	13,01	
01_B	toetspunt	4,50	14,75	10,53	4,44	14,79	
01_C	toetspunt	7,50	15,48	11,28	5,16	15,52	
02_A	toetspunt	1,50	8,90	4,56	-1,36	8,93	
02_B	toetspunt	4,50	12,11	7,83	1,83	12,15	
02_C	toetspunt	7,50	13,88	9,69	3,55	13,92	
03_A	toetspunt	1,50	9,82	5,51	-0,45	9,86	
03_B	toetspunt	4,50	12,58	8,23	2,32	12,61	
03_C	toetspunt	7,50	16,04	11,78	5,74	16,08	
04_A	toetspunt	1,50	9,99	5,79	-0,33	10,03	
04_B	toetspunt	4,50	12,36	8,11	2,06	12,40	
04_C	toetspunt	7,50	12,54	8,23	2,26	12,57	
05_A	toetspunt	1,50	10,85	6,69	0,52	10,90	
05_B	toetspunt	4,50	12,69	8,45	2,38	12,73	
05_C	toetspunt	7,50	12,60	8,32	2,31	12,64	
06_A	toetspunt	1,50	4,18	-0,65	-5,89	4,19	
06_B	toetspunt	4,50	7,81	3,41	-2,42	7,84	
06_C	toetspunt	7,50	7,41	3,09	-2,87	7,44	
101_A	toetspunt	1,50	56,90	52,60	46,62	56,94	
101_B	toetspunt	4,50	56,85	52,55	46,57	56,89	
102_A	toetspunt	1,50	57,22	52,94	46,94	57,26	
102_B	toetspunt	4,50	56,41	52,11	46,12	56,44	
103_A	toetspunt	1,50	48,52	44,30	38,20	48,56	
103_B	toetspunt	4,50	48,83	44,58	38,52	48,87	
104_A	toetspunt	1,50	27,29	23,10	16,96	27,33	
104_B	toetspunt	4,50	29,12	24,84	18,84	29,16	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2022.2 rev 2 Licentiehouder: BuroDB

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	toetspunt	1,50	50,26	50,43	47,21	54,57
01_B	toetspunt	4,50	55,07	55,31	52,20	59,51
01_C	toetspunt	7,50	58,97	58,97	55,65	63,08
02_A	toetspunt	1,50	49,95	50,10	46,86	54,23
02_B	toetspunt	4,50	54,37	54,57	51,41	58,74
02_C	toetspunt	7,50	57,75	57,79	54,51	61,92
03_A	toetspunt	1,50	46,56	46,81	43,76	51,04
03_B	toetspunt	4,50	50,45	50,74	47,73	54,99
03_C	toetspunt	7,50	52,42	52,55	49,39	56,74
04_A	toetspunt	1,50	36,72	36,95	33,88	41,17
04_B	toetspunt	4,50	40,00	40,31	37,34	44,58
04_C	toetspunt	7,50	41,53	41,61	38,45	45,81
05_A	toetspunt	1,50	36,90	37,22	34,23	41,48
05_B	toetspunt	4,50	40,01	40,31	37,35	44,59
05_C	toetspunt	7,50	41,94	42,07	38,96	46,29
06_A	toetspunt	1,50	48,50	48,71	45,54	52,88
06_B	toetspunt	4,50	52,69	52,92	49,80	57,11
06_C	toetspunt	7,50	56,79	56,88	53,65	61,03
101_A	toetspunt	1,50	40,14	39,99	36,10	43,80
101_B	toetspunt	4,50	44,45	44,39	40,67	48,28
102_A	toetspunt	1,50	41,96	41,80	37,86	45,59
102_B	toetspunt	4,50	45,01	44,94	41,22	48,83
103_A	toetspunt	1,50	43,80	43,56	39,80	47,47
103_B	toetspunt	4,50	46,36	46,31	42,78	50,31
104_A	toetspunt	1,50	43,18	42,90	39,17	46,83
104_B	toetspunt	4,50	43,44	43,36	39,84	47,37

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

