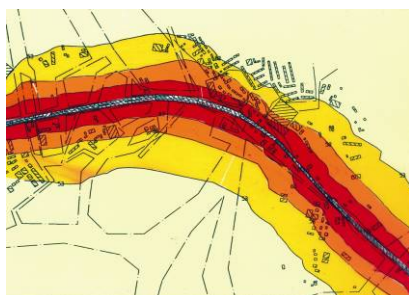


Rapport akoestisch onderzoek

Broekstraat

Gemeente Best



Rapport akoestisch onderzoek

behorende bij het bestemmingsplan

Broekstraat

Gemeente: Best

Projectgegevens:

RA001-BES00034-01D

Datum:

13 juli 2010

Kaarten:

Behorende bij de computeroutput rail- en wegverkeer

Inhoud

1	Organisatorische en algemene gegevens	1
2	Algemeen	3
2.1	De Wet geluidhinder	3
2.2	Algemene normen	3
3	Reken- en meetvoorschriften	5
3.1	Correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder	5
3.2	Buitenstedelijk en stedelijk gebied	5
3.3	Zones langs wegen	5
3.4	Zones langs spoorwegen	6
3.4.1	Cumulatie	6
4	Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek	7
4.1	Onderzoeksgebied	7
4.2	Verkeersgegevens	7
5	Resultaten van de berekeningen	11
5.1	Wegverkeer	11
5.2	Railverkeer	15
5.3	Criteria voor het verlenen van een hogere waarde	23
6	Conclusie	25
7	Verzoek hogere waarde	27

Bijlagen:

- Bijlage 1: Rekenblad Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder
- Bijlage 2: Cumulatieberekening
- Bijlage 3: Computer Output Geonoise, rail
- Bijlage 4: Computer Output Geonoise, wegverkeer

1 Organisatorische en algemene gegevens

In opdracht van de gemeente Best is door Croonen Adviseurs b.v. te Rosmalen voorliggend akoestisch onderzoek behorende bij het bestemmingsplan Broekstraat verricht. Voorliggend onderzoek is een aangepaste versie van het onderzoek d.d. 19 april 2010, nummer RAO01-BES00034-01c. Het onderzoek is aangepast naar aanleiding van ontvangen zienswijze van Prorail tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Op de locatie Broekstraat wordt de bouw van 17 woningen mogelijk gemaakt. In de omgeving van de locatie zijn de spoorlijn Boxtel – Eindhoven, De Ringweg en enkele kleinere wegen gelegen.

Conform de Wet geluidhinder heeft iedere weg en spoorlijn een zone. Uitzonderingen daarop zijn wegen die in een 30 km-zone zijn opgenomen en wegen die als woonerf bestemd zijn. Van voorgenoemde uitzonderingen is in de omgeving van het plangebied geen sprake.

Woningen zijn geluidgevoelige gebouwen en zijn gelegen binnen onderzoekszone van de genoemde wegen en spoorlijn. In het kader van het bestemmingsplan dient een akoestisch onderzoek te worden verricht. De onderzoekszone van de Spoorlijn Boxtel – Eindhoven is 800 meter, de zone van de wegen Ringweg, Landbouwweg, Broekstraat en Parallelweg is (in de toekomstige situatie) 200 meter.

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

Het plangebied wordt vanwege onder andere de kleinschaligheid en de omringende bebouwing niet als een uitleggegebied gezien. Desondanks wordt gestreefd naar het voldoen aan de voorkeursgrenswaarde om een optimaal akoestisch klimaat en zodoende een goed leefmilieu te creëren.

2 Algemeen

2.1 De Wet geluidhinder

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

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

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

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

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

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

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

2.2 Algemene normen

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

Nieuwe situaties

Onder nieuwe situaties vallen:

- a nieuw te projecteren woningen (en andere geluidsgevoelige bebouwing);
- b nieuwe (spoor)wegaanleg.

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

Volgens de Wet geluidhinder geldt voor alle geluidsgevoelige bestemmingen een grenswaarde van 48 dB vanwege wegverkeer en 55 dB vanwege railverkeer.

Wanneer deze waarden worden overschreden en geluidsbeperkende maatregelen niet mogelijk en/of doelmatig zijn (hetgeen kan worden aangetoond onder andere middels de doelmatigheidstoets), kunnen Burgemeester en Wethouders, onder voorwaarden, een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vaststellen. De waarden zijn aan de in de Wet geluidhinder opgenomen maxima gebonden, te weten 63 dB voor wegverkeer en 68 dB voor railverkeer. Voorop staat dat er in ieder geval dat er sprake moet zijn van een goed woon en leefklimaat.

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

3 Reken- en meetvoorschriften

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

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

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

3.1 Correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder

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

3.2 Buitenstedelijk en stedelijk gebied

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

3.3 Zones langs wegen

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

Uitzonderingen daarop zijn:

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

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

Breedte van de geluidzones wegverkeer:

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

3.4 Zones langs spoorwegen

De onderzoekszone van de spoorlijn Boxtel – Eindhoven is 800 meter.

3.4.1 Cumulatie

Indien vanwege meerdere geluidsbronnen de geluidsbelasting op de gevels van de toekomstige woningen wordt berekend dient aan de hand van de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld te worden of er sprake is van een onaanvaardbaar hoge geluidbelasting.

Vanwege alle betrokken geluidsbronnen wordt gecumuleerd zonder toepassing van de aftrek ingevolge artikel 110g. Bij terugrekening naar de geluidsbelasting vanwege wegverkeer wordt op de gecumuleerde waarde de aftrek ingevolge artikel 110g toegepast. Daardoor wordt de gecumuleerde geluidbelasting vergelijkbaar met de niveaus van de vast te stellen hogere waarde.

4 Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek

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

De gemeente Best streeft naar een zo goed mogelijk woon en leefklimaat. Op de gevels van de te projecteren woningen mag de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer en 55 dB voor railverkeer, in principe, niet worden overschreden. Indien deze waarde, ondanks het afwegen van geluidsbeperkende maatregelen, overschreden wordt dient de overschrijding minimaal te zijn. Voor de woningen kan dan, onder voorwaarden, een hogere waarde worden verzocht. Deze waarde is, afhankelijk van het criterium, gebonden aan maxima. Vanwege de weg is de maximale hogere waarde (conform de Wet geluidhinder) 63 dB, vanwege de spoorlijn kan tot maximaal 68 dB een hogere waarde worden verzocht. Voor deze locatie is het mogelijk om een hogere waarde te verzoeken omdat het gebied gezien wordt als een niet-uitleggebied.

Uit berekeningen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde vanwege zowel wegverkeerslawaai (48 dB) als railverkeerslawaai (55 dB) wordt overschreden.

Conform het eerder genoemde beleid van de gemeente dienen maatregelen ter vermindering van de geluidbelasting opgenomen te worden. Daarbij wordt uitgegaan van het voldoen aan de voorkeursgrenswaarde op de begane grond en zo weinig mogelijk overschrijding op de verdieping. Indien er overschrijdingen van de grenswaarden zijn dient er in ieder geval sprake te zijn van een geluidluwe gevel en een akoestisch gunstige indeling van de woning.

4.1 Onderzoeksgebied

De berekeningen vinden plaats voor de toekomstige geluidsgevoelige bebouwing gelegen in de onderzoekszone van de Ringweg, Landbouwweg, Broekstraat, Parallelweg (200 meter), en de spoorlijn Boxtel – Eindhoven (800 meter). Alle overige wegen vallen (vanwege de zone van die wegen) buiten het aandachtsgebied en zijn derhalve niet relevant voor het akoestisch onderzoek en de daarbij behorende invoergegevens.

4.2 Verkeersgegevens

Wegverkeer

De verkeersgegevens, zijnde etmaalintensiteiten en de verdeling naar dag-, avond- en nachtuur en de verschillende motorvoertuigencategorieën, zijn afkomstig van de gemeente Best (onder andere uit het verkeersmodel van Goudappel Cofeng d.d. februari 2009) en bestaan uit een prognose voor het jaar 2020. In het kader van de MER zijn de aantallen woningen iets naar beneden bijgesteld, doch dit resulteert in een zeer kleine afname van de verkeersintensiteiten. Vanwege de eenduidigheid zijn deze intensiteiten gehanteerd omdat ze ook bij de plannen zoals Dijkstraten, Reconstructie Ringweg, Naastenbest en enkele kleinere plannen zijn gebruikt.

De in de berekening opgenomen intensiteiten zijn opgenomen in tabel 1a t/m 1d.

Tabel 1a

Ringweg

Weg	etmaal	Daguur (6,56)			Avonduur (4,00%)			Nachtuur (0,66%)		
Ringweg	2020	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		96,14	2,32	1,54	97,97	1,21	0,82	97,4	1,89	0,67
Aantal	12.570,9	792,8	19,13	12,70	492,6	6,08	4,12	80,8	1,57	0,56

Tabel 1b

Landbouwweg

Weg	etmaal	Daguur (6,4)			Avonduur (4,4%)			Nachtuur (0,7%)		
Landbouwweg	2020	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		89	6,9	4,1	92,3	7,7	0	90,7	7,5	1,8
Aantal	500	28,48	2,21	1,31	20,31	1,69	0	3,17	0,26	0,06

Tabel 1c

Broekstraat

Weg	etmaal	Daguur (6,4)			Avonduur (4,4%)			Nachtuur (0,7%)		
Broekstraat	2020	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		97	2	1	97	2	1	97	2	1
Aantal	1.000	62,08	1,28	0,64	42,68	0,88	0,44	6,79	0,14	0,07

Tabel 1d

Parallelweg

Weg	etmaal	Daguur (6,5)			Avonduur (3,50%)			Nachtuur (1%)		
Parallelweg	2020	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		94	4	2	94	4	2	94	4	2
Aantal	500	30,55	1,3	0,65	16,45	0,70	0,35	4,70	0,20	0,10

Railverkeer

De onderzoekszone van de spoorlijn Boxtel – Eindhoven is 800 meter, conform de kaart behorende bij artikel 3 Besluit geluidhinder spoorwegen, door de Minister vastgesteld en in het akoestisch spoorboekje middels het programma Aswin opgenomen. Bovengenoemde regeling is in het Besluit geluidhinder komen te vervallen. Derhalve dienen voor ieder akoestisch onderzoek de meest recente gegevens bij Prorail te worden opgevraagd. Deze instantie heeft echter besloten, in verband met een andere toekomstige aanpak (emissieplafonds), het leveren van de gegevens te stoppen. Het advies van Prorail is momenteel om de gegevens (intensiteiten) van 2005 t/m 2007 te middelen en op te hogen met 1,5 dB. De railgegevens zijn in de vorm van een Geonoi-se model (met geografische ligging en gegevens) door SRE aangeleverd en in het onderzoek opgenomen.

Snelheden**Wegverkeer:**

De geluidsberekeningen zijn gebaseerd op een (toekomstige) snelheid van 50 km/uur op de Ringweg, Landbouwweg en Parallelweg en 60 km/uur op de Broekstraat.

Railverkeer:

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

Verharding

Alle wegen zijn voorzien van een fijn asfalt verharding. Op de Rondweg komt weliswaar een SMA 0/11 verharding, maar in het rekenprogramma heeft dat dezelfde akoestische eigenschappen als fijn asfalt.

Maatgevende periode

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

dagperiode: (07.00-19.00 uur);

avondperiode: (19.00-23.00 uur);

nachtperiode: (23.00-07.00 uur).

Dit wordt uitgedrukt in Lden.

Artikel 110g Wgh

Conform artikel 110g van de Wet geluidhinder is voor de geluidbelastingen vanwege de weg een aftrek van 5 dB toegestaan.

Waarneemhoogte

In de regels behorende bij het bestemmingsplan zijn de hoogtes en goothoogtes van de toekomstige woonbebouwing opgenomen. Daaruit volgt een maximale bouwhoogte van 2 bouwlagen. Derhalve is in de berekeningen een waarneemhoogte per bouwlaag aangehouden, zijnde 1,5 en 4,5 meter.

Geometrie der (spoor)wegen

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

Bodemfactor

Voor de berekening van de bodemfactor is uitgegaan van het verhardingsaandeel binnen het profiel en het gebied tussen de toekomstige geluidgevoelige bebouwing en de relevante (spoor)weg. De verharde gedeelten zijn als akoestisch hard ingevoerd. Dit geldt niet voor het bodemgebied van de spoorlijn omdat dit gebied conform het Reken en meetvoorschrift als absorberend (zacht) wordt gezien.

Afschermingen en reflecties

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

Maaiveld

De maaiveldhoogte van het laagste punt in de omgeving van het plangebied, zijnde de tunnelbak van de spoorlijn is in de berekeningen op 0 gesteld. De hoogten van alle relevante objecten en (spoor)wegen zijn daaraan gerelateerd.

Dove gevel

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

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

Een dove gevel kan worden toegepast indien, na maatregelenoverweging, de maximaal te verzoeken hogere waarde wordt overschreden.

Normkosten

Voor de normkosten voor geluidbeperkende maatregelen is uitgegaan van de meest gehanteerde algemene normbedragen voor de sloop van het bestaande scherm zijnde € 50,00 per m¹ en voor de oprichting van een nieuw scherm zijnde € 800,00 per m² aanzicht exclusief onderhoud (welke, uit ervaringscijfers, ook op een bedrag van circa € 800,00 per m² aanzicht geraamd kunnen worden). Bij de aanleg van een geluidswal is uitgegaan van € 125,00 per m².

De kosten van raildempers zijn circa €300,00 per m¹ per spoor.

Bij de afweging van de totale kosten van afschermingen kan een vaak gehanteerd bedrag voor een dergelijke afweging van circa € 50.000,00 per te bouwen woning, die niet voldoet aan de voorkeursgrenswaarde, worden gehanteerd.

5 Resultaten van de berekeningen

Als uit berekeningen blijkt dat, vanwege de Ringweg en de spoorlijn, de te projecteren woningen niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wegverkeer en 55 dB railverkeer, dienen geluidbeperkende maatregelen te worden onderzocht en afgewogen. Indien maatregelen niet doelmatig of stedenbouwkundig, landschappelijk, verkeerstechnisch en/of financieel niet acceptabel zijn, bestaat eventueel de mogelijkheid om bij het college van burgemeester en wethouders een hogere waarde te verzoeken. Het, eventueel, verzoeken van een hogere waarde is mogelijk omdat de bouwlocatie, conform overleg met de provincie, niet als uitleggebied wordt beschouwd. Dit vanwege de omringende bebouwing, kleinschaligheid en eventueel noodzakelijke buitenproportionele geluidbeperkende maatregelen. Daarnaast spelen de aan het verzoek hogere waarde gekoppelde hoofd- en subcriteria, zoals het opvullen van een open plek tussen de aanwezige woonbebouwing, een rol. Er is geen sprake van vervangende nieuwbouw, doch verschillende woningen worden gebouwd voor de bewoners van enkele woningen die vanwege de ontwikkelingen in het plan Dijkstraten worden geamoveerd.

Het bevoegd gezag betreffende het verlenen van een hogere waarde ligt bij de gemeenten. De gemeente Best heeft, bij het vaststellen van een hogere waarde beleid, het beleid van de provincie Noord Brabant overgenomen, waardoor dezelfde normen gelden.

Met deze uitgangspunten zijn de akoestische berekeningen gemaakt.

Conform de Wet geluidhinder is een berekening zonder (extra) maatregelen gemaakt. Vervolgens is berekend welke maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde vanwege zowel weg- als railverkeer.

Per lawaaisoort wordt, naar aanleiding van de berekeningen, een afweging van maatregelen gemaakt, waarbij de uitvoerbaarheid en haalbaarheid wordt onderzocht. Voor de haalbaarheid en doelmatigheid is uitgegaan van eerder omschreven normbedragen en van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Daarbij spelen stedenbouwkundige, verkeerstechnische, landschappelijke en financiële aspecten een rol.

5.1 Wegverkeer

In het akoestisch onderzoek is sprake van geluidsgevoelige bebouwing in de zone van de Broekstraat, Parallelweg, Landbouwweg en Ringweg.

De resultaten van de berekeningen (zonder afronding en aftrek) zijn opgenomen in de computeroutput (zie bijlage SRM II). De waarneempunten die representatief zijn voor woningen in de eerstelijns bebouwing en/of waarvan de geluidbelasting (na afronding en aftrek) 48 dB en meer is, zijn in de onderstaande tabellen 2a t/m 2d weergegeven.

Tabel 2a

Eerstelijns bebouwing vanwege de Broekstraat

Wp.	Hoogte 1,5 meter		Hoogte 4,5 meter	
	1	2	1	2
48	53	48	53,4	48
60	51,7	47	52,3	47
68	52,8	48	53,4	48

1 Exclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

2 Inclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

Vanwege de Broekstraat voldoen de woningen in de eerste lijn aan de voorkeursgrenswaarde. Daarmee kan worden gesteld dat alle verder van de weg gelegen woningen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Tabel 2b

Eerstelijns bebouwing vanwege de Parallelweg

Wp.	Hoogte 1,5 meter		Hoogte 4,5 meter	
	1	2	1	2
01	49,8	45	50,4	45
17	49,4	44	50	45
29	49,2	44	49,7	45
33	49,1	44	49,6	45
37	49	44	49,5	45
41	48,9	44	49,4	44
45	48,6	44	49	44

1 Exclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

2 Inclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

Vanwege de Parallelweg voldoen de woningen in de eerste lijn aan de voorkeursgrenswaarde. Daarmee kan worden gesteld dat alle verder van de weg gelegen woningen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Tabel 2c

Eerstelijns bebouwing vanwege de Landbouwweg

Wp.	Hoogte 1,5 meter		Hoogte 4,5 meter	
	1	2	1	2
02	31	26	34,6	30
06	32,5	27	35,6	31
10	33	28	36,5	31
14	32,7	28	35,9	31

1 Exclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

2 Inclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

Vanwege de Landbouwweg voldoen de woningen in de eerste lijn aan de voorkeursgrenswaarde. Daarmee kan worden gesteld dat alle verder van de weg gelegen woningen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Tabel 2d

Vanwege de Ringweg (zonder maatregelen)

Wp.	Hoogte 1,5 meter		Hoogte 4,5 meter	
	1	2	1	2
02	51.2	46	54.3	49
03	49.9	45	53.2	48
06	52.5	47	55.1	50
10	53.4	48	55.5	51
11	51.1	46	52.6	48
14	53.4	48	55.2	50

1 Exclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

2 Inclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

3 De vetgedrukte waarden voldoen niet aan de voorkeursgrenswaarde.

Op de gevels van 4 woningen met de waarneempunten 02, 06, 10 en 14 wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. Daarom dienen geluidbeperkende maatregelen te worden onderzocht.

Daarbij gaat het om:

- maatregelen aan de bron;
- maatregelen in het overdrachtsgebied;
- maatregelen voor en/of aan de gevel.

Bij de afwegingen spelen stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeers- en vervoerskundige en financiële aspecten een rol. De maatregelen moeten haalbaar en doelmatig zijn.

Bronmaatregelen

De aanleg van een geluidsreducerend wegdek is een bronmaatregel.

Uit verkeers(civil)technisch oogpunt (beheer, onderhoud en duurzaamheid) is het niet realistisch om op kruispunten en rotondes, vanwege kwaliteitsverlies van het wegdek door wringing vanwege draaien, afremmen en optrekken van verkeer een open, geluidsreducerend wegdek te realiseren. Daarnaast speelt, bij het onderzoeken van de doelmatigheid, de snelheid een rol. Randvoorwaarde voor de aanleg van een ZOAB-verharding is dat de snelheid ten minste 70 km/uur is, hetgeen op de Ringweg niet het geval is.

Geluidsreducerend wegdek, zoals een dunne deklaag, werkt met name bij snelheden van 30 km en meer. Bij korte wegvakken wordt deze snelheid vaak niet gehaald en zal ook hier vaak wringing optreden. Geluidsreducerend wegdek kan worden uitgesloten van de onderzoeks- en motivatieplicht op met verkeerslichten geregelde kruispunten en rotondes en op korte wegvakken indien de afstand tussen het hart van twee met verkeerslichten geregelde kruispunten of rotondes minder dan 250 meter bedraagt.

Daarnaast dient te worden afgewogen of het realiseren van een geluidsreducerend wegdek zinvol en financieel haalbaar is. Bij het realiseren van met name slechts enkele woningen of een ander kleinschalig geluidsgevoelig object is een uitvoerige financiële afweging van een bronmaatregel onnodig belastend. Daarnaast kan niet in alle gevallen het geluidsreducerend effect doelmatig zijn. Een dunne deklaag resulteert in vele gevallen in een afname van circa 3 dB, hetgeen in deze situatie zou volstaan.

Het vervangen van de huidige asfaltverharding (Ringweg) door een stil asfalt soort op de wegvakken welke niet nabij de rotondes gelegen zijn zou (indien de kosten van € 50,00 per m² gehanteerd worden) circa € 85.000,00 kosten.

De totaalkosten zijn niet acceptabel als in ogenschouw genomen wordt dat daarmee slechts 4 woningen dienen te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Bronmaatregelen in de zin van verkeersmaatregelen zoals verlaging snelheid of verkeersintensiteiten, wijziging samenstelling verkeer, wijziging route zwaar verkeer staan niet op zich. Vaak zijn deze verkeersaspecten onderdeel van een verkeersplan dat voor de gehele gemeente is opgesteld. Veranderingen op een deel van het wegennet zullen consequenties hebben voor een groter gebied. Naast het verminderen van de snelheid, welke maatregel in de toekomstige situatie reeds in het akoestisch onderzoek is opgenomen, dienen de genoemde ad-hocmaatregelen dan ook niet overwogen te worden. Vanwege het zeer recent vervaardigde verkeersmodel is verandering van verkeersintensiteiten en samenstelling niet relevant voor het voorliggend akoestisch onderzoek.

Overdrachtsmaatregelen

Afstandvergroting tussen de bron en het geluidgevoelig object, afschermende niet geluidgevoelige bebouwing en het plaatsen van een geluidsscherm of -wal zijn overdrachtsmaatregelen.

Afstandvergroting is vanwege de afmeting en begrenzing van de locatie geen optie. Afschermende aaneengesloten bebouwing is, vanwege de stedenbouwkundige argumenten, op deze locatie niet gewenst.

Plaatsing van wallen of schermen is alleen mogelijk als er voldoende ruimte tussen de bron en ontvanger is. In de praktijk komt dit slechts voor bij snelwegen, provinciale wegen en nieuwe ringwegen (vaak stroomwegen genoemd). Daarnaast kunnen schermen een ongewenste verkeerskundige, landschappelijke of stedenbouwkundige barrière vormen. Het is reëel om overdrachtsmaatregelen daarom alleen te onderzoeken en af te wegen bij de aanleg en reconstructie van (nieuwe) stroomwegen en bij de bouw van geluidsgevoelige bestemmingen langs stroomwegen.

In voorliggend onderzoek is het aanleggen van een geluidswal een reële optie, mits deze niet te hoog is waardoor er een landschappelijk belemmering kan optreden.

Langs de Ringweg is, op het aldaar aanwezige talud, een wal geprojecteerd met een lengte van 220 meter en een hoogte van 1,50 tot 2,00 meter. Met deze maatregel voldoen alle woningen op de begane grond en de verdieping aan de voorkeursgrenswaarde. De kosten van een dergelijke wal zijn circa € 48.125,00.

Omdat de kosten van deze overdrachtsmaatregel (geluidwal) minder zijn dan de kosten van maatregelen aan de bron (wegdek) wordt deze maatregel in de berekening opgenomen. De berekende geluidbelastingen van de eerstelijns bebouwing zijn in tabel 3 opgenomen.

Tabel 3

Vanwege de Ringweg (met afscherming)

Wp.	Hoogte 1,5 meter		Hoogte 4,5 meter	
	1	2	1	2
02	44.7	40	49.1	44
03	43.7	39	47.5	43
06	45.7	41	50.2	45
10	45.8	41	50.5	45
14	45.7	41	50.1	45
15	44.3	39	48.1	43

1 Exclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

2 Inclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

Vanwege de Ringweg voldoen alle woningen op de begane grond en de verdieping (kap) aan de voorkeursgrenswaarde.

5.2 Railverkeer

In het akoestisch onderzoek is sprake van geluidsgevoelige bebouwing in de zone van de spoorlijn Boxtel - Eindhoven. Vanwege deze spoorlijn is, in de huidige situatie, de geluidbelasting op de gevels van de toekomstige woningen berekend en in tabel 4a opgenomen.

Tabel 4a

Vanwege spoorlijn Boxtel - Eindhoven.

Wp.	Hoogte 1,5 meter		Hoogte 4,5 meter	
	1	2	1	2
01	55,7	56	61,2	61
02	60,6	61	63,8	64
03	58,7	59	59,4	59
04	49,9	50	52,9	53
05	59,7	60	61,4	61
06	60,6	61	62,1	62
07	46,8	47	50,6	51
08	47,3	47	52,2	52
09	60	60	61,1	61
10	60,4	60	61,4	61
11	44,1	44	47,5	48
12	47	47	51,6	52

13	59	59	60	60
14	59,4	59	60,2	60
15	43,2	43	44,7	45
16	48,6	49	51,5	52
17	52,7	53	57,3	57
18	56,3	56	59,1	59
19	57,1	57	57,9	58
20	49,3	49	53,2	53
21	55,1	55	57,1	57
22	53,4	53	55,8	56
23	52,2	52	53,2	53
24	47,6	48	51,2	51
25	52,4	52	55,4	55
26	53,7	54	55,6	56
27	43,2	43	44,7	45
28	43,6	44	49	49
29	52,3	52	56,5	56
30	53,1	53	56,2	56
31	53,1	53	54,4	54
32	45,8	46	50,4	50
33	52,3	52	56,2	56
34	51,4	51	56,3	56
35	45,3	45	50,1	50
36	46,7	47	50,4	50
37	52,3	52	55,7	56
38	50,2	50	54,7	55
39	46,7	47	50,8	51
40	45,7	46	49,1	49
41	52,6	53	55,3	55
42	51,4	51	55	55
43	47,8	48	50,9	51
44	45,9	46	48,9	49
45	52,8	53	55	55
46	51,6	52	54,6	55
47	48	48	51	51
48	42	42	42,8	43
49	51,9	52	55,1	55
50	53	53	55,6	56
51	46,9	47	49,4	49
52	42,5	42	47,6	48
53	50	50	53,7	54
54	48,1	48	52,5	52
55	45,3	45	48,9	49
56	45,3	45	48,2	48

57	47,4	47	52,1	52
58	48,1	48	52,2	52
59	40,2	40	44,3	44
60	38,8	39	41	41
61	49,3	49	53,1	53
62	46	46	51,6	52
63	40,6	41	44,8	45
64	42,3	42	48,1	48
65	42,7	43	49,3	49
66	46,3	46	51,2	51
67	42,4	42	46,7	47
68	35,5	36	36,6	37

1 Exclusief afronding.

2 Inclusief afronding.

De vetgedrukte waarden voldoen niet aan de voorkeursgrenswaarde

Vanwege de spoorlijn voldoen 11 van de 17 woningen niet aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Bij alle 11 woningen wordt de voorkeursgrenswaarde op de verdieping overschreden. Bij 5 woningen wordt op de begane grond de voorkeursgrenswaarde overschreden. Alle woningen hebben een geluidluwe gevel c.q. buitenruimte.

Omdat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zijn geluidbeperkende maatregelen overwogen. Daarbij gaat het om:

- maatregelen aan de bron;
- maatregelen in het overdrachtsgebied;
- maatregelen voor en/of aan de gevel.

Bij de afwegingen spelen stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeers- en voerskundige en financiële aspecten een rol. De maatregelen moeten haalbaar en doelmatig zijn. Derhalve is een doelmatigheidstoets (conform de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder) gemaakt welke resulteert in:

- 406,50 m¹ enkel spoor raildempers;
- 415,5 m¹ enkel spoor betonliggers;
- 106 m¹ scherm met een hoogte van 3,50 meter, en
- 140 m¹ scherm met een hoogte van 2,25 meter.

De berekening is als bijlage toegevoegd.

Daarnaast is de financiële haalbaarheid beoordeeld, zoals eerder genoemd, met een normbedrag van € 50.000,00 per woning. In deze situatie zou dat neerkomen op een bedrag van (11 X € 50.000,00 =) € 550.000,00.

Bronmaatregelen

Vanwege de spoorlijn is bezien met welke maatregelen de geluidbelasting op alle woningen teruggebracht kan worden naar de voorkeursgrenswaarde.

Bronmaatregelen in de zin van dwarsliggers en raildempers worden niet gedetailleerd onderzocht omdat het akoestisch effect (per maatregel) slechts maximaal 3 dB is.

In onderstaande tabel 4b is het effect van raildempers globaal weergegeven.

Tabel 4b

Vanwege spoorlijn Boxtel – Eindhoven met raildempers

	Hoogte 1,5 meter		Hoogte 4,5 meter	
Wp.	1	2	1	2
01	55,7	53	61,2	58
02	60,6	58	63,8	61
03	58,7	56	59,4	56
05	59,7	57	61,4	58
06	60,6	58	62,1	59
09	60	57	61,1	58
10	60,4	57	61,4	58
13	59	56	60	57
14	59,4	56	60,2	57
17	52,7	50	57,3	54
18	56,3	53	59,1	56
19	57,1	54	57,9	55
21	55,1	52	57,1	54
22	53,4	50	55,8	53
26	53,7	51	55,6	53
29	52,3	49	56,5	53
30	53,1	50	56,2	53
33	52,3	49	56,2	53
34	51,4	48	56,3	53
37	52,3	49	55,7	53
50	53	50	55,6	53

1 Exclusief afronding.

2 Inclusief afronding.

De vetgedrukte waarden voldoen niet aan de voorkeursgrenswaarde

Met het aanbrengen van raildempers wordt op de begane grond bij 4 woningen de voorkeursgrenswaarde overschreden. In de situatie zonder maatregelen zijn dat 5 woningen. Op de verdieping wordt met raildempers bij 5 woningen de voorkeursgrenswaarde overschreden. In de situatie zonder maatregelen zijn er dat 11.

De kosten van raildempers komen op 380 meter¹ x €1.200,00 per m¹ = € 456.000,00.

Daarmee zijn de kosten voor deze geluidbeperkende maatregel onevenredig hoog en zullen genoemde maatregelen aan de bron niet worden uitgevoerd.

Verandering van intensiteiten en soorten treinen worden niet onderzocht omdat deze door Prorail gezien en in een groter geheel bepaald worden.

Overdrachtsmaatregelen

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

Plaatsing is alleen mogelijk als er voldoende ruimte tussen de bron en ontvanger is. Daarnaast kunnen schermen een ongewenste verkeerskundige, landschappelijke of stedenbouwkundige barrière vormen.

In de bijlagen zijn de resultaten van de berekeningen (excl. afronding) opgenomen.

In onderstaande tabel 4c zijn de waarneempunten weergegeven met de hoogste geluidbelasting.

Tabel 4c

Vanwege spoorlijn Boxtel - Eindhoven. Afscherming naar voorkeursgrenswaarde

Wp.	Hoogte 1,5 meter		Hoogte 4,5 meter	
	1	2	1	2
01			53,6	54
02			55,3	55
05			53,7	54

1 Exclusief afronding.

2 Inclusief afronding.

Dit resulteert in een scherm met een lengte van 380 meter en een hoogte van 3,50 meter. Een scherm met deze afmetingen is stedenbouwkundig niet acceptabel omdat daarmee de relatie tussen de twee delen van best geheel verloren gaat. Daarnaast is, uit de resultaten van de berekeningen middels het doelmatigheidscriterium, gebleken dat een lengte van slechts 106 meter acceptabel is. De kosten van deze afscherming komen op een bedrag van ten minste € 1.064.000,00 (exclusief de kosten van onderhoud) en zijn daarmee onacceptabel hoog. Vanwege de hierboven genoemde zwaarwegende motieven zal geen scherm gerealiseerd worden. Een doelmatigheidsberekening wordt dan ook achterwege gelaten.

Conform het beleid van de gemeente Best is vervolgens een scherm berekend waarmee aan de voorkeursgrenswaarde op de begane grond wordt voldaan. In de berekeningen is uitgegaan van de aanwezigheid van een aarden wal langs de Ringweg. De hoogte daarvan 1,50 tot 2,00 meter. In de bijlagen zijn de resultaten van de berekeningen (excl. afronding) opgenomen. In onderstaande tabel 4d zijn de waarneempunten weergegeven met de hoogste geluidbelasting, met als ondergrens 55 dB.

Tabel 4d

Vanwege spoorlijn Boxtel – Eindhoven met scherm.

Wp.	Hoogte 1,5 meter		Hoogte 4,5 meter	
	1	2	1	2
01	52,9	53	57	57
02	54,9	55	58,8	59
05	52,9	53	56,6	57
06	53,2	53	56,4	56
09	52,1	52	55,7	56
10	52,3	52	55,3	55
17	50,5	50	55,2	55
18	52,3	52	55,9	56
29	50,2	50	55	55
33	50,9	51	55	55
34	49,9	50	55,4	55

1 Exclusief afronding.

2 Inclusief afronding.

De vetgedrukte geluidsbelastingen voldoen niet aan de grenswaarde.

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat alle woningen op de begane grond voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Op de verdieping wordt bij 4 woningen de voorkeursgrenswaarde overschreden.

In de berekeningen is uitgegaan van het realiseren van een scherm met een totale lengte van 245 meter, waarvan een deel bestaand en een deel nieuwe. Het bestaande scherm met een lengte van 145 meter en een hoogte van 1,50 meter wordt opgehoogd naar 2,25 meter. Aansluitend, in zuidelijke richting, komt een scherm met een lengte van 100 meter en een hoogte van 2,25 meter. (Daarnaast wordt een aarden wal langs de Ringweg gesitueerd. De hoogte daarvan is 1,50 tot 2,00 meter.)

De doelmatigheidstoets resulteert in een scherm met een lengte van maximaal 140 meter.

De kosten van een dergelijk scherm komen op minimaal €440.000,00 (exclusief de kosten Prorail voor onder andere onderhoud, hetgeen ongeveer hetzelfde bedrag kan zijn). Deze kosten zijn onevenredig hoog ondanks dat de voorkeursgrenswaarde op de begane grond van alle woningen wordt gehaald. Op de verdieping wordt bij 4 woningen de voorkeursgrenswaarde niet gehaald. Omdat de kosten echter veel hoger zijn dan het normbedrag zullen ook maatregelen in de vorm van een scherm niet worden gerealiseerd.

Te realiseren maatregelen

Uit de voorgaande overwegingen wordt de conclusie getrokken dat, vanwege railverkeer, maatregelen aan de bron en in het overdrachtsgebied op grote, vooral financiële, bewaren stuiten en derhalve niet worden gerealiseerd. Wel is de aarden wal langs de Ringweg (hoogte 1,50 tot 2,00 meter en een lengte van 220 meter) in de berekening opgenomen.

In onderstaande tabel zijn de resulterende geluidbelastingen opgenomen.

Tabel 4e

Vanwege spoorlijn Boxtel - Eindhoven.

Wp.	Hoogte 1,5 meter		Hoogte 4,5 meter	
	1	2	1	2
01	55.9	56	61.2	61
02	57.8	58	63.8	64
03	53.1	53	59.4	59
04	48.1	48	52.9	53
05	55.7	56	61.4	61
06	56.2	56	62.1	62
07	46.4	46	50.6	51
08	47.3	47	52.2	52
09	55	55	61	61
10	55.2	55	61.4	61
11	42.4	42	47.5	48
12	47	47	51.6	52
13	53.6	54	59.9	60
14	53.7	54	60.2	60
15	39.9	40	44.7	45
16	47.7	48	51.5	52
17	52.7	53	57.3	57
18	54.8	55	59.1	59
19	54.4	54	57.9	58
20	48.9	49	53.2	53
21	53.6	54	57.1	57
22	51.5	52	55.8	56
23	49.4	49	53.1	53
24	47.5	48	51.2	51
25	50.7	51	55.4	55
26	51.1	51	55.6	56
27	42.2	42	44.7	45
28	43.6	44	49	49
29	52.1	52	56.5	56
30	52.3	52	56.2	56
31	51.5	52	54.4	54
32	45.8	46	50.4	50
33	52.3	52	56.2	56
34	51.2	51	56.3	56
35	45.3	45	50.1	50
36	46.7	47	50.4	50
37	52.4	52	55.7	56
38	50.2	50	54.7	55

39	46.6	47	50.8	51
40	45.7	46	49.1	49
41	52.6	53	55.3	55
42	51.4	51	55	55
43	47.8	48	50.9	51
44	45.9	46	48.9	49
45	52.8	53	55	55
46	51.6	52	54.6	55
47	48	48	51	51
48	42	42	42.8	43
49	51.6	52	55.1	55
50	52.1	52	55.6	56
51	45.3	45	49.4	49
52	42.5	42	47.6	48
53	50	50	53.7	54
54	47.6	48	52.5	52
55	45.1	45	48.9	49
56	45.3	45	48.2	48
57	47.4	47	52.1	52
58	48.1	48	52.2	52
59	40.1	40	44.3	44
60	38.8	39	41	41
61	49	49	53.1	53
62	46	46	51.6	52
63	40.6	41	44.8	45
64	42.3	42	48.1	48
65	42.7	43	49.3	49
66	46.3	46	51.2	51
67	42.4	42	46.7	47
68	35.5	36	36.6	37

1 Exclusief afronding.

2 Inclusief afronding.

De vetgedrukte waarden voldoen niet aan de voorkeursgrenswaarde

Daarom dient voor 11 woningen (11 woningen op de verdieping waarvan 2 woningen op de begane grond) bij het college van Burgemeester en wethouders een hogere waarde te worden verzocht. In de berekeningen is uitgegaan van de realisatie van een aarden wal langs de Ringweg. De hoogte daarvan is 1,50 tot 2,00 meter met een lengte van 220 meter.

Het, vanwege de Ringweg, realiseren van maatregelen aan de bron, zoals het aanbrengen van een ZOAB-verharding of een dunne deklaag, is vanwege verkeerstechnische en financiële redenen, niet acceptabel. Derhalve wordt een afscherming in het overdrachtsgebied, de vorm van de eerder genoemde aarden wal, gerealiseerd. De lengte van de wal is 220 meter, de hoogte is 1,50 tot 2,00 meter.

Daarmee wordt op alle woningen voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Maatregelen zoals het creëren van meer afstand tot de bron is, vanwege ruimtegebrek, niet mogelijk.

5.3 Criteria voor het verlenen van een hogere waarde

Stedenbouwkundige overwegingen

Een ontheffing kan worden verleend, wanneer kan worden aangetoond dat woningbouw ter plaatse dringend noodzakelijk is én dat de bebouwing niet anders gesitueerd kan worden. Het gaat dus om locatiespecifieke kenmerken.

In voorliggend plan wordt de bouw van woningen mogelijk gemaakt ter vervanging van de woningen die elders (vanwege de ontwikkelingen in het plan Dijkstraten) gecomoveerd worden. Het gaat daarbij om landelijk gelegen woningen. Het plangebied wordt vanwege onder andere de kleinschaligheid en de omringende bebouwing niet als een uitleggebied gezien. Aan het akoestisch aspect wordt, gezien de maatregelenoverwegingen, veel aandacht besteed waardoor vanwege wegverkeer in alle gevallen wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde en vanwege railverkeer in alle gevallen wordt voldaan aan een geluidluwe gevel c.q. buitenruimte en de geluidbelasting op de begane grond en verdieping zo laag mogelijk is gehouden waardoor een zo optimaal mogelijk akoestisch klimaat en zodoende een goed leefmilieu wordt gecreëerd.

Er wordt daarbij weliswaar afgeweken van het beleid van de gemeente, doch gezien de situatie waarin slechts een klein aantal woningen met een zeer open karakter dient te worden gerealiseerd (als compensatie voor de woningen die in het kader van gemeentelijke plannen dienen te verdwijnen) is getracht een financieel haalbaar en kwalitatief hoogstaand project te realiseren.

Verkeers- en vervoerskundige overwegingen

Het toepassen van een geluidsreducerend wegdek, verlagen van verkeersintensiteiten en de maximale snelheid en het veranderen van de verkeerssamenstelling zijn te beschouwen als verkeers- en vervoerskundige activiteiten. Een maatregel als het verminderen van de verkeersintensiteit op een weg kan in een ander deel van de gemeente voor een verslechtering zorgen. De consequenties van dergelijke maatregelen moeten dan ook voor een groter gebied onderzocht worden. Maatregelen dienen te passen binnen de systematiek van het verkeerscirculatieplan van de gemeente. Bij het situeren van geluidsbeperkende maatregelen zoals wallen en schermen kan de verkeersveiligheid een rol spelen, bijvoorbeeld omdat geluidsschermen door zichtbeperking voor een onveilige situatie kunnen zorgen. In voorliggend onderzoek is hiervan geen sprake.

Financiële overwegingen

Bron- en overdrachtsmaatregelen brengen extra kosten met zich mee. Dit is niet altijd een argument om af te wijken van de voorkeursgrenswaarde. Wel moet een afweging worden gemaakt tussen de kosten van de maatregelen en het accepteren van een hogere geluidbelasting. In voorliggend plan is de realisatie van een geluidswal langs de Ringweg een haalbare maatregel omdat de kosten van de wal lager zijn dan het gehanteerde normbedrag voor geluidbeperkende maatregelen.

Vanwege de hoge kosten van maatregelen op of langs de spoorlijn komt de haalbaarheid van het plan in het geding. Omdat de kosten van maatregelen, zoals een scherm, veel hoger zijn dan het gehanteerde normbedrag stuit een scherm op overwegende financiële bezwaren en zullen derhalve geen geluidschermen worden geplaatst.

Criteria voor de hogere waarde procedure

- De woningen vullen een open plaats tussen aanwezige bebouwing op ter verbetering van de bestaande stedenbouwkundige structuur.
- Een deel van het aantal woningen waarvoor een hogere waarde wordt gevraagd vormt een afschermende werking voor de geluidsbelasting op de gevels van de achterliggende woningen.

Aanvullende maatregelen

De woningen beschikken over een geluidluwe gevel c.q. buitenruimte. Er wordt getracht om de geluidgevoelige ruimten zoveel mogelijk aan de geluidluwe zijde te situeren en er dient voldaan te worden aan de binnenwaarde zoals in het Bouwbesluit is opgenomen.

Cumulatie

Indien vanwege meerdere geluidsbronnen de geluidsbelasting op de gevels van de toekomstige woningen wordt bepaald en daarbij de grenswaarde wordt overschreden, dient de gecumuleerde geluidsbelasting te worden berekend. De berekening is als bijlage toegevoegd.

6 Conclusie

Op de locatie Broekstraat wordt de bouw van woningen mogelijk gemaakt. In de omgeving van de locatie zijn de spoorlijn Boxtel – Eindhoven, De Ringweg, Landbouwweg, Broekstraat en Parallelweg gelegen.

Conform de Wet geluidhinder heeft iedere weg en spoorlijn een zone. De spoorlijn heeft een zone van 800 meter, de wegen hebben een zone van 200 meter.

Woningen zijn geluidgevoelige gebouwen en zijn gelegen binnen onderzoekszone van de genoemde wegen en spoorlijn. In het kader van het bestemmingsplan is voorliggend akoestisch onderzoek verricht. Het akoestisch onderzoek heeft tot doel de geluidsbelasting op de gevels van de te projecteren geluidgevoelige bebouwing te bepalen en te toetsen aan de grenswaarden die in de Wet geluidhinder (artikel 76 en 77 Wgh) en het Bgh zijn gesteld.

Het plangebied wordt vanwege onder andere de kleinschaligheid en de omringende bebouwing niet als een uitleggebied gezien. Desondanks wordt gestreefd naar het voldoen aan de voorkeursgrenswaarde om een optimaal akoestisch klimaat en zodoende een goed leefmilieu te creëren.

Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, dient nadrukkelijk getracht te worden:

- de overschrijding zo klein mogelijk te houden;
- op de begane grond bij voorkeur te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde;
- dat de woningen beschikken over een geluidluwe gevel c.q. buitenruimte;
- de geluidgevoelige ruimten zoveel mogelijk aan de geluidluwe gevel te situeren;
- te voldoen aan de binnenwaarde conform het Bouwbesluit.

Vanwege de Landbouwweg, Broekstraat en Parallelweg voldoen alle woningen aan de voorkeursgrenswaarde.

Uit de resultaten van de berekeningen vanwege de spoorlijn Boxtel – Eindhoven de Ringweg blijkt dat vele woningen niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Daarom zijn, vanwege weg- en raillawaai, maatregelen berekend om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde of de overschrijding zo klein mogelijk te houden.

Vanwege de Ringweg is uitgegaan van maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van een geluidswal. De lengte van de wal is 220 meter, de hoogte is 1,50 tot 2,00 meter. Met deze maatregel voldoen, vanwege de Ringweg, alle woningen op de begane grond en de verdieping aan de voorkeursgrenswaarde.

Ook vanwege de spoorlijn is het uitgangspunt dat alle woningen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Maatregelen aan de bron zoals vermindering van snelheid en verandering van materieel is niet haalbaar omdat deze maatregelen door Prorail in groter geheel worden gezien. Bij de berekening van maatregelen is gebruik gemaakt van de 'Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder'. De kosten van maatregelen als raildempers zijn onacceptabel hoog ten opzichte van de vermindering van de geluidbelasting.

Maatregelen in het overdrachtsgebied, zoals afstandvergroting, zijn vanwege het beschikbaar gebied, niet realistisch. De kosten van een scherm zijn onacceptabel hoog. Derhalve is bezien of maatregelen om de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op de verdiepingen zo laag mogelijk te houden en op de begane grond te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde realistisch zijn. Daarbij is uitgegaan van een scherm met een totale lengte van 245 meter, waarvan een deel bestaand en een deel nieuwe. Het bestaande scherm, met een lengte van 145 meter en een hoogte van 1,50 meter, wordt in de berekeningen opgehoogd naar 2,25 meter. Aansluitend wordt, in zuidelijke richting, het scherm verlengd met 100 meter in de berekening opgenomen. De hoogte is 2,25 meter.

Vanwege de spoorlijn voldoen daarmee (en met de aarden wal langs de Ringweg met een hoogte van 1,50 tot 2,00 meter en een lengte van 220 meter) alle woningen op de begane grond aan de voorkeursgrenswaarde. Op de verdieping wordt op de gevels van 4 woningen de voorkeursgrenswaarde overschreden. De kosten van een dergelijk scherm komen op minimaal € 440.000,00 exclusief de kosten van onderhoud die evenveel als het genoemde bedrag kunnen zijn, etc. en zijn daarmee veel hoger als het normbedrag en derhalve onacceptabel hoog. Vanwege de spoorlijn zullen daarom geen geluidbeperkende maatregelen worden gerealiseerd.

Voor de woningen die niet aan de voorkeursgrenswaarde voldoen zal bij het college van burgemeester en wethouders een hogere waarde worden verzocht. Het gaat daarbij om 11 woningen (11 woningen op de verdieping waarvan 2 ook op de begane grond). De (behoudens de reeds bestaande) berekende maatregelen langs de spoorlijn zijn stedenbouwkundig, verkeerstechnisch en financieel niet haalbaar. De geluidwal langs de Ringweg (hoogte 1,50 tot 2,00 meter, lengte 220 meter) is in de berekeningen opgenomen. Er is hier sprake van het opvullen van een open plaats ter verbetering van de stedenbouwkundige structuur. Tevens schermen de woningen de achterliggende woningen doelmatig af. Alle woningen hebben een geluidluwe gevel en buitenruimte. Omdat vanwege wegverkeer alle woningen aan de grenswaarde voldoen en vanwege railverkeer alle mogelijkheden om aan het beleid van de gemeente te voldoen zijn onderzocht, doch niet haalbaar zijn gebleken, kan worden gesteld dat er sprake is van een goed woon en leefklimaat en derhalve van een goede ruimtelijke ordening. Dit geldt ook in de situatie waarin de verschillende geluidbronnen cumulatief berekend zijn.

7 Verzoek hogere waarde

De woningen waarvoor een hogere waarde dient te worden verleend zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Vanwege de spoorlijn 's-Hertogenbosch – Eindhoven				
Waarneem-punt (wnp)	Aantal woningen waarop wnp betrekking heeft	Waarneem-hoogte	Geluidbelasting voor maatregelen	Geluidbelasting na maatregelen c.q. Verzochte hogere waarden
01	1	1,5	56	56
		4,5	61	61
02	Dezelfde als met wp 01	1,5	61	58
		4,5	64	64
03	Dezelfde als met wp 01	4,5	59	59
05	1	1,5	60	56
		4,5	61	61
06	Dezelfde als met wp 05	1,5	61	56
		4,5	62	62
09	1	4,5	61	61
10	Dezelfde als met wp 09	4,5	61	61
13	1	4,5	60	60
14	Dezelfde als met wp 13	4,5	60	60
17	1	4,5	57	57
18	Dezelfde als met wp 17	4,5	59	59
19	Dezelfde als met wp 17	4,5	58	58
21	1	4,5	57	57
22	Dezelfde als met wp 21	4,5	56	56
26	1	4,5	56	56
29	1	4,5	56	56
30	Dezelfde als met wp 29	4,5	56	56
33	1	4,5	56	56
34	Dezelfde als met wp 33	4,5	56	56
37	1	4,5	56	56
50	1	4,5	56	56

De in het verzoek hogere waarde opgenomen waarden kunnen afwijken van de waarden in bovenstaande tabel. De reden daarvan kan liggen in de hernummering van waarneempunten en de veranderde belastingen vanwege de herberekeningen. Dit als gevolg van ingediende zienswijze.

Bijlage 1

Rekenblad Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder

Bron railverkeer:						
Waarneempunt	Maximale toekomstige geluidsbelasting (dB)	Reductiepunten per woning	aantal woningen in waarneempunt	totaal aantal reductiepunten		
02	64	3300	1	3300		
06	62	2700	1	2700		
10	61	2400	1	2400		
14	60	2100	1	2100		
18	59	1900	1	1900		
21	57	1300	1	1300		
26	56	1000	1	1000		
30	56	1000	1	1000		
34	56	1000	1	1000		
37	56	1000	1	1000		
50	56	1000	1	1000		
totaal			11	18700		

Bijlage 2

Cumulatieberekening

Cumulatieberekening verkeerslawaai + raillawaai

blad:

Gemeente: Best
Bestemmingsplan: Broekstraat
Datum: 1 juli 2010
Opdrachtgever: gemeente Best
Projectnummer: BES00034

CROONEN ADVISEUR
ruimtelijke vormgeving & ordening

Postbus 435 – 5240 AK Rosmalen
T (073) 523 39 00 – F (073) 523 39 99
E info@croonen.nl – I www.croonenadviseurs.nl

		Waarneemhoogte							
		1,5 meter		4,5 meter		1,5 meter	4,5 meter	1,5 meter	4,5 meter
Waarneempunten:		VL	RL	VL	RL	Cumulatie VL + RL		Cumulatie VL + RL	
VL	RL					excl. aftrek art. 110g		na aftreg art. 110g	
2	2	44,7	57,8	49,1	63,8	54,0	59,6	49,0	54,6
3	3	43,7	53,1	47,5	59,4	50,2	55,7	45,2	50,7
6	6	45,7	56,2	50,2	62,1	52,9	58,3	47,9	53,3
10	10	45,8	55,2	50,5	61,4	52,2	57,8	47,2	52,8
14	14	45,7	53,7	50,1	60,2	51,1	56,8	46,1	51,8
15	15	44,3	39,9	48,1	44,7	45,0	48,9	40,0	43,9

Bijlage 3

Wegverkeer





ontangers

Model:*Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep:hoofdgroep
Lijst van Ontvangers, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	Maaiveld	Hoogte definitie	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F
01		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
02		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
03		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
04		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
05		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
06		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
07		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
08		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
09		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
10		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
11		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
12		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
13		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
14		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
15		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
16		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
17		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
18		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
19		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
20		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
21		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
22		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
23		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
24		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
25		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
26		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
27		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
28		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
29		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
30		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
31		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
32		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
33		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
34		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
35		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
36		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
37		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
38		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
39		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
40		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--

ontangers

Model:*Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
 Groep:hoofdgroep
 Lijst van Ontvangers, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Id	Omschrijving	Maaiveld	Hoogtedefinitie	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F
41		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
42		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
43		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
44		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
45		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
46		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
47		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
48		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
49		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
50		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
51		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
52		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
53		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
54		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
55		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
56		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
57		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
58		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
59		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
60		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
61		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
62		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
63		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
64		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
65		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
66		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
67		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
68		7,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--

vanwege Ringweg zonder afscherming

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer zonder afscherming -mv aangepast- - Broekstraat 2009 - Gebied
 Bijdrage van Groep Ringweg op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	-----			Lden
				Avond	Nacht	Lden	
01_A		1,5	45,9	43,5	35,7	46,4	
01_B		4,5	46,8	44,4	36,6	47,3	
02_A		1,5	50,7	48,3	40,5	51,2	
02_B		4,5	53,8	51,4	43,6	54,3	
03_A		1,5	49,4	47,0	39,2	49,9	
03_B		4,5	52,7	50,3	42,5	53,2	
04_A		1,5	35,0	32,6	24,8	35,5	
04_B		4,5	38,6	36,1	28,4	39,0	
05_A		1,5	47,4	45,0	37,2	47,9	
05_B		4,5	50,8	48,4	40,7	51,3	
06_A		1,5	52,0	49,7	41,9	52,5	
06_B		4,5	54,6	52,2	44,5	55,1	
07_A		1,5	50,1	47,7	39,9	50,6	
07_B		4,5	51,7	49,3	41,6	52,2	
08_A		1,5	38,2	35,8	28,0	38,7	
08_B		4,5	40,9	38,5	30,7	41,4	
09_A		1,5	47,6	45,2	37,4	48,1	
09_B		4,5	51,1	48,7	40,9	51,6	
10_A		1,5	52,9	50,5	42,7	53,4	
10_B		4,5	55,0	52,6	44,8	55,5	
11_A		1,5	50,6	48,2	40,5	51,1	
11_B		4,5	52,1	49,7	41,9	52,6	
12_A		1,5	40,3	38,0	30,2	40,9	
12_B		4,5	42,7	40,3	32,5	43,2	
13_A		1,5	47,8	45,4	37,6	48,3	
13_B		4,5	50,1	47,8	40,0	50,7	
14_A		1,5	52,9	50,5	42,7	53,4	
14_B		4,5	54,7	52,3	44,5	55,2	
15_A		1,5	50,4	48,1	40,3	50,9	
15_B		4,5	52,0	49,6	41,8	52,5	
16_A		1,5	40,4	38,0	30,2	40,9	
16_B		4,5	42,7	40,3	32,6	43,2	
17_A		1,5	42,9	40,5	32,7	43,4	
17_B		4,5	43,4	41,0	33,2	43,9	
18_A		1,5	41,8	39,4	31,6	42,3	
18_B		4,5	46,1	43,7	35,9	46,6	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

vanwege Ringweg zonder afscherming

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer zonder afscherming -mv aangepast- - Broekstraat 2009 - Gebied
 Bijdrage van Groep Ringweg op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag				Avond		Nacht		Lden	
			-----				-----		-----		-----	
19_A		1,5	42,6				40,2		32,4		43,1	
19_B		4,5	45,2				42,8		35,0		45,7	
20_A		1,5	37,5				35,1		27,3		38,0	
20_B		4,5	39,4				37,0		29,2		39,9	
21_A		1,5	38,7				36,3		28,5		39,2	
21_B		4,5	42,5				40,2		32,4		43,1	
22_A		1,5	46,1				43,7		35,9		46,6	
22_B		4,5	48,1				45,7		37,9		48,6	
23_A		1,5	46,8				44,4		36,6		47,3	
23_B		4,5	48,6				46,2		38,4		49,1	
24_A		1,5	36,5				34,1		26,3		37,0	
24_B		4,5	38,6				36,2		28,4		39,1	
25_A		1,5	43,2				40,8		33,1		43,7	
25_B		4,5	45,1				42,8		35,0		45,7	
26_A		1,5	48,0				45,6		37,8		48,5	
26_B		4,5	49,7				47,3		39,5		50,2	
27_A		1,5	46,7				44,4		36,6		47,2	
27_B		4,5	48,7				46,4		38,6		49,2	
28_A		1,5	33,4				31,0		23,2		33,9	
28_B		4,5	37,6				35,2		27,4		38,1	
29_A		1,5	41,3				38,9		31,1		41,8	
29_B		4,5	41,9				39,5		31,7		42,4	
30_A		1,5	40,7				38,3		30,5		41,2	
30_B		4,5	43,2				40,8		33,0		43,7	
31_A		1,5	41,7				39,4		31,6		42,2	
31_B		4,5	43,9				41,5		33,7		44,4	
32_A		1,5	31,4				29,0		21,2		31,9	
32_B		4,5	34,3				31,9		24,1		34,8	
33_A		1,5	40,2				37,8		30,0		40,7	
33_B		4,5	40,4				37,9		30,1		40,8	
34_A		1,5	41,2				38,8		31,0		41,7	
34_B		4,5	43,2				40,8		33,0		43,7	
35_A		1,5	39,7				37,4		29,6		40,3	
35_B		4,5	41,8				39,4		31,6		42,3	
36_A		1,5	33,0				30,7		22,9		33,6	
36_B		4,5	36,5				34,1		26,3		37,0	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

vanwege Ringweg zonder afscherming

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer zonder afscherming -mv aangepast- - Broekstraat 2009 - Gebied
 Bijdrage van Groep Ringweg op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	-----		Lden
				Avond	Nacht	
37_A		1,5	39,6	37,2	29,4	40,1
37_B		4,5	39,2	36,8	29,0	39,7
38_A		1,5	37,7	35,3	27,5	38,2
38_B		4,5	40,5	38,1	30,3	41,0
39_A		1,5	36,8	34,5	26,7	37,3
39_B		4,5	40,8	38,4	30,6	41,3
40_A		1,5	30,9	28,5	20,7	31,4
40_B		4,5	35,7	33,3	25,5	36,2
41_A		1,5	39,3	36,9	29,1	39,8
41_B		4,5	38,4	36,0	28,2	38,9
42_A		1,5	31,7	29,3	21,5	32,2
42_B		4,5	36,6	34,1	26,3	37,0
43_A		1,5	34,2	31,8	24,0	34,7
43_B		4,5	38,0	35,6	27,8	38,5
44_A		1,5	27,7	25,3	17,5	28,2
44_B		4,5	32,9	30,5	22,7	33,4
45_A		1,5	37,5	35,1	27,3	38,0
45_B		4,5	36,5	34,1	26,3	37,0
46_A		1,5	30,9	28,4	20,6	31,3
46_B		4,5	36,3	33,8	26,0	36,7
47_A		1,5	33,1	30,7	22,9	33,6
47_B		4,5	36,4	34,0	26,2	36,9
48_A		1,5	25,8	23,5	15,7	26,3
48_B		4,5	26,9	24,5	16,7	27,4
49_A		1,5	39,5	37,1	29,3	40,0
49_B		4,5	41,6	39,1	31,3	42,0
50_A		1,5	43,5	41,1	33,3	44,0
50_B		4,5	45,5	43,1	35,3	46,0
51_A		1,5	43,1	40,7	32,9	43,6
51_B		4,5	45,3	42,9	35,1	45,8
52_A		1,5	34,5	32,2	24,4	35,1
52_B		4,5	37,6	35,2	27,4	38,1
53_A		1,5	40,0	37,6	29,8	40,5
53_B		4,5	40,8	38,4	30,6	41,3
54_A		1,5	40,1	37,7	29,9	40,6
54_B		4,5	43,7	41,3	33,5	44,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

vanwege Ringweg zonder afscherming

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer zonder afscherming -mv aangepast- - Broekstraat 2009 - Gebied
 Bijdrage van Groep Ringweg op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
55_A		1,5	40,3	37,9	30,1	40,8
55_B		4,5	41,6	39,2	31,5	42,1
56_A		1,5	37,2	34,8	27,0	37,7
56_B		4,5	38,0	35,6	27,8	38,5
57_A		1,5	35,2	32,8	25,0	35,7
57_B		4,5	37,1	34,7	26,9	37,6
58_A		1,5	40,5	38,1	30,3	41,0
58_B		4,5	42,5	40,1	32,3	43,0
59_A		1,5	39,2	36,8	29,0	39,7
59_B		4,5	42,1	39,7	31,9	42,6
60_A		1,5	29,8	27,5	19,7	30,4
60_B		4,5	30,8	28,4	20,6	31,3
61_A		1,5	39,4	37,0	29,3	39,9
61_B		4,5	41,2	38,8	31,0	41,7
62_A		1,5	42,8	40,4	32,6	43,3
62_B		4,5	46,2	43,9	36,1	46,7
63_A		1,5	42,5	40,1	32,3	43,0
63_B		4,5	45,6	43,3	35,5	46,2
64_A		1,5	26,9	24,4	16,7	27,4
64_B		4,5	30,8	28,3	20,5	31,3
65_A		1,5	33,4	30,9	23,2	33,8
65_B		4,5	36,9	34,5	26,7	37,4
66_A		1,5	42,5	40,1	32,3	43,0
66_B		4,5	45,4	43,0	35,2	45,9
67_A		1,5	42,1	39,7	32,0	42,6
67_B		4,5	44,7	42,3	34,6	45,2
68_A		1,5	23,0	20,6	12,8	23,5
68_B		4,5	27,7	25,2	17,4	28,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

vanwege Ringweg met afscherming

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer met wal - Broekstraat 2009 - Gebied
Bijdrage van Groep Ringweg op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Omschrijving		Hoogte				Dag				Avond				Nacht				Lden			
Id		-----				-----				-----				-----				-----			
01_A		1,5				42,8				40,3				32,5				43,2			
01_B		4,5				45,3				42,9				35,1				45,8			
02_A		1,5				44,2				41,8				34,0				44,7			
02_B		4,5				48,6				46,2				38,4				49,1			
03_A		1,5				43,3				40,8				33,0				43,7			
03_B		4,5				47,0				44,6				36,8				47,5			
04_A		1,5				31,4				29,0				21,2				31,9			
04_B		4,5				36,6				34,1				26,3				37,0			
05_A		1,5				42,5				40,1				32,3				43,0			
05_B		4,5				45,6				43,2				35,4				46,1			
06_A		1,5				45,2				42,8				35,0				45,7			
06_B		4,5				49,7				47,3				39,5				50,2			
07_A		1,5				39,7				37,2				29,4				40,1			
07_B		4,5				44,9				42,5				34,7				45,4			
08_A		1,5				33,9				31,5				23,7				34,4			
08_B		4,5				38,4				36,0				28,2				38,9			
09_A		1,5				42,2				39,7				32,0				42,7			
09_B		4,5				45,8				43,4				35,6				46,3			
10_A		1,5				45,3				42,9				35,1				45,8			
10_B		4,5				50,0				47,6				39,8				50,5			
11_A		1,5				43,8				41,4				33,6				44,3			
11_B		4,5				48,3				45,9				38,1				48,8			
12_A		1,5				33,7				31,2				23,4				34,1			
12_B		4,5				39,0				36,6				28,8				39,5			
13_A		1,5				42,0				39,5				31,7				42,4			
13_B		4,5				46,2				43,8				36,0				46,7			
14_A		1,5				45,2				42,8				35,0				45,7			
14_B		4,5				49,6				47,2				39,4				50,1			
15_A		1,5				43,7				41,4				33,6				44,3			
15_B		4,5				47,6				45,2				37,5				48,1			
16_A		1,5				34,7				32,2				24,5				35,2			
16_B		4,5				38,7				36,2				28,5				39,2			
17_A		1,5				41,1				38,7				30,9				41,6			
17_B		4,5				41,9				39,4				31,6				42,3			
18_A		1,5				39,4				36,9				29,2				39,9			
18_B		4,5				42,8				40,4				32,6				43,3			
19_A		1,5				37,6				35,1				27,3				38,0			
19_B		4,5				41,4				38,9				31,1				41,8			
20_A		1,5				34,2				31,7				24,0				34,7			

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

vanwege Ringweg met afscherming

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer met wal - Broekstraat 2009 - Gebied
Bijdrage van Groep Ringweg op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle periodes

Id	Omschrijving	Hoogte	-----				Lden
			Dag	Avond	Nacht		
20_B		4,5	36,7	34,2	26,5	37,2	
21_A		1,5	34,6	32,2	24,4	35,1	
21_B		4,5	38,5	36,1	28,3	39,0	
22_A		1,5	41,6	39,2	31,4	42,1	
22_B		4,5	43,9	41,4	33,6	44,4	
23_A		1,5	43,3	41,0	33,2	43,8	
23_B		4,5	45,3	42,8	35,1	45,8	
24_A		1,5	30,5	28,0	20,2	30,9	
24_B		4,5	34,5	32,1	24,3	35,0	
25_A		1,5	40,0	37,7	29,9	40,6	
25_B		4,5	42,7	40,3	32,5	43,2	
26_A		1,5	44,0	41,6	33,8	44,5	
26_B		4,5	46,3	43,9	36,1	46,8	
27_A		1,5	41,7	39,3	31,5	42,2	
27_B		4,5	45,0	42,6	34,8	45,5	
28_A		1,5	31,4	29,0	21,2	31,9	
28_B		4,5	35,6	33,2	25,4	36,1	
29_A		1,5	40,2	37,8	30,0	40,7	
29_B		4,5	40,8	38,4	30,6	41,3	
30_A		1,5	36,3	33,8	26,0	36,7	
30_B		4,5	40,1	37,7	29,9	40,6	
31_A		1,5	36,3	33,9	26,1	36,8	
31_B		4,5	39,3	36,9	29,1	39,8	
32_A		1,5	31,5	29,1	21,3	32,0	
32_B		4,5	34,5	32,1	24,3	35,0	
33_A		1,5	39,3	36,9	29,1	39,8	
33_B		4,5	39,6	37,2	29,4	40,1	
34_A		1,5	39,2	36,8	29,0	39,7	
34_B		4,5	41,9	39,5	31,7	42,4	
35_A		1,5	35,1	32,7	24,9	35,6	
35_B		4,5	38,2	35,7	28,0	38,7	
36_A		1,5	29,7	27,2	19,4	30,1	
36_B		4,5	33,8	31,3	23,5	34,2	
37_A		1,5	39,4	37,0	29,3	39,9	
37_B		4,5	38,8	36,4	28,6	39,3	
38_A		1,5	36,5	34,1	26,3	37,0	
38_B		4,5	39,9	37,5	29,7	40,4	
39_A		1,5	34,8	32,4	24,6	35,3	
39_B		4,5	38,9	36,5	28,7	39,4	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

vanwege Ringweg met afscherming

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer met wal - Broekstraat 2009 - Gebied
Bijdrage van Groep Ringweg op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Wegverkeerslawaii - RMW-2006, Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
40_A		1,5	29,9	27,5	19,7	30,4
40_B		4,5	33,2	30,7	22,9	33,6
41_A		1,5	38,8	36,4	28,6	39,3
41_B		4,5	38,1	35,7	27,9	38,6
42_A		1,5	31,7	29,3	21,5	32,2
42_B		4,5	36,8	34,3	26,5	37,2
43_A		1,5	32,8	30,4	22,6	33,3
43_B		4,5	37,0	34,6	26,8	37,5
44_A		1,5	27,7	25,3	17,5	28,2
44_B		4,5	32,3	29,9	22,1	32,8
45_A		1,5	36,6	34,2	26,4	37,1
45_B		4,5	35,8	33,4	25,6	36,3
46_A		1,5	30,7	28,3	20,5	31,2
46_B		4,5	36,1	33,7	25,9	36,6
47_A		1,5	31,6	29,2	21,4	32,1
47_B		4,5	35,4	32,9	25,1	35,8
48_A		1,5	25,8	23,5	15,7	26,3
48_B		4,5	26,9	24,5	16,7	27,4
49_A		1,5	37,6	35,2	27,4	38,1
49_B		4,5	40,5	38,1	30,3	41,0
50_A		1,5	37,9	35,5	27,7	38,4
50_B		4,5	41,0	38,6	30,8	41,5
51_A		1,5	38,0	35,6	27,8	38,5
51_B		4,5	41,6	39,2	31,4	42,1
52_A		1,5	29,3	26,8	19,0	29,7
52_B		4,5	35,1	32,6	24,8	35,5
53_A		1,5	38,2	35,8	28,0	38,7
53_B		4,5	39,4	37,0	29,2	39,9
54_A		1,5	37,6	35,2	27,4	38,1
54_B		4,5	42,4	40,0	32,2	42,9
55_A		1,5	33,7	31,2	23,5	34,2
55_B		4,5	37,2	34,7	26,9	37,6
56_A		1,5	29,0	26,5	18,8	29,5
56_B		4,5	31,6	29,2	21,4	32,1
57_A		1,5	35,1	32,7	24,9	35,6
57_B		4,5	36,6	34,2	26,4	37,1
58_A		1,5	36,9	34,5	26,7	37,4
58_B		4,5	41,4	39,0	31,2	41,9
59_A		1,5	38,1	35,7	27,9	38,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

vanwege Ringweg met afscherming

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer met wal - Broekstraat 2009 - Gebied
 Bijdrage van Groep Ringweg op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Omschrijving		Hoogte	Dag		Avond	Nacht		Lden
Id								
59_B		4,5	41,5		39,1	31,3		42,0
60_A		1,5	23,9		21,5	13,7		24,4
60_B		4,5	26,2		23,7	15,9		26,7
61_A		1,5	34,4		32,0	24,2		34,9
61_B		4,5	38,1		35,7	27,9		38,6
62_A		1,5	39,1		36,7	28,9		39,6
62_B		4,5	44,5		42,1	34,3		45,0
63_A		1,5	37,6		35,2	27,5		38,1
63_B		4,5	43,1		40,7	32,9		43,6
64_A		1,5	26,6		24,2	16,4		27,1
64_B		4,5	30,7		28,2	20,4		31,2
65_A		1,5	30,5		28,1	20,3		31,0
65_B		4,5	35,4		33,0	25,2		35,9
66_A		1,5	39,7		37,3	29,5		40,2
66_B		4,5	43,5		41,1	33,3		44,0
67_A		1,5	38,9		36,5	28,7		39,4
67_B		4,5	42,1		39,7	31,9		42,6
68_A		1,5	22,7		20,3	12,5		23,2
68_B		4,5	27,5		25,1	17,3		28,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

vanwege de Broekstraat

Model: Vanwege de Broekstraat - Broekstraat 2009 - Gebied
Bijdrage van Groep Broekstraat op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id		Omschrijving		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
48_A				1,5	52,1	50,4	42,5	53,0
48_B				4,5	52,5	50,9	42,9	53,4
60_A				1,5	50,8	49,2	41,2	51,7
60_B				4,5	51,4	49,8	41,8	52,3
68_A				1,5	51,9	50,3	42,3	52,8
68_B				4,5	52,5	50,8	42,9	53,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

vanwege de Landbouwweg

Model: Vanwege de Landbouwweg - Broekstraat 2009 - Gebied
Bijdrage van Groep Landbouwweg op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id		Omschrijving		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
02_A				1,5	30,5	28,1	20,5	31,0
02_B				4,5	34,1	31,7	24,1	34,6
06_A				1,5	31,9	29,5	21,9	32,5
06_B				4,5	35,0	32,7	25,0	35,6
10_A				1,5	32,4	30,1	22,4	33,0
10_B				4,5	35,9	33,5	25,9	36,5
14_A				1,5	32,1	29,8	22,2	32,7
14_B				4,5	35,4	33,0	25,4	35,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

vanwege de Parallelweg

Model: Vanwege de Parallelweg - Broekstraat 2009 - Gebied
Bijdrage van Groep Parallelweg op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id		Omschrijving	Hoogte		Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A			1,5		48,6	46,0	40,5	49,8
01_B			4,5		49,3	46,6	41,2	50,4
17_A			1,5		48,2	45,6	40,1	49,4
17_B			4,5		48,8	46,1	40,7	50,0
29_A			1,5		48,1	45,4	39,9	49,2
29_B								
33_A			4,5		48,6	45,9	40,5	49,7
33_B			1,5		48,0	45,3	39,9	49,1
37_A			4,5		48,5	45,8	40,4	49,6
37_B			1,5		47,9	45,2	39,8	49,0
41_A			4,5		48,4	45,7	40,3	49,5
41_B			1,5		47,8	45,1	39,7	48,9
45_A			4,5		48,3	45,6	40,1	49,4
45_B			1,5		47,5	44,8	39,4	48,6
			4,5		47,8	45,2	39,7	49,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

wegen (ook die niet relevant zijn)

Model:*Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Invoertype	Hbron	Ch	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Intensiteit
02a	rotonde Ringweg Aarle noord (deel NO)	0,00	8,50	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	35	35	35	35	9164,91
02b	rotonde Ringweg Aarle noord (deel ZO)	0,00	8,50	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	35	35	35	35	9242,97
02c	rotonde Ringweg Aarle noord (deel ZW)	0,00	8,50	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	35	35	35	35	8372,60
02d	rotonde Ringweg Aarle noord (deel NW)	0,00	8,50	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	35	35	35	35	8663,58
06a	rotonde Ringweg Aarle zuid (deel NO)	0,00	8,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	35	35	35	35	10734,93
06b	rotonde Ringweg midden	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	35	35	35	35	10856,70
06c	rotonde Ringweg midden	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	35	35	35	35	9591,02
06d	rotonde Ringweg midden	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	35	35	35	35	9867,04
10a	rotonde Ringweg - Oirschotseweg (deel NO)	0,00	7,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	35	35	35	35	15664,66
10b	rotonde Ringweg - Oirschotseweg (deel ZO)	0,00	7,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	35	35	35	35	16404,45
10c	rotonde Ringweg - Oirschotseweg (deel ZW)	0,00	7,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	35	35	35	35	15812,49
10d	rotonde Ringweg - Oirschotseweg (deel NW)	0,00	7,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	35	35	35	35	15812,49
11a	Oirschotseweg (richting oost)	0,00	7,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	14211,84
11b	Oirschotseweg (richting oost)	0,00	7,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	*Klinkers	50	50	50	50	14211,84
01	Ringweg (ten noorden van rotonde Aarle noord)	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	12570,87
01	Ringweg (ten noorden van rotonde Aarle noord)	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	12570,87
03	rotonde Ringweg Aarle noord (afsl Dijkstr)	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	30	30	30	30	3379,95
04	rotonde Ringweg Aarle noord (afslag west)	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	6013,57
05	Ringweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	13249,97
07	rotonde Ringweg Aarle zuid (afsl Dijkstr)	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	30	30	30	30	3110,11
09	Ringweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	18245,96
12	Oirschotseweg (richting west)	0,00	7,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	15639,15
13	Ringweg (ten zuiden van rotonde Oirschotseweg	0,00	7,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	13602,26
14	Veldweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	30	30	30	30	500,00
15	rotonde Ringweg Aarle zuid (afslag Koevelden)	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	6271,42
15	Landbouweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	500,00
16	Landbouweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	500,00
17	Broekstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	500,00
18	Parallelweg	0,00	7,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	--	50	50	50	500,00
19	Broekstraat	0,00	7,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	--	60	60	60	1000,00

wegen (ook die niet relevant zijn)

Model:Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Id	\$Int. (D)	\$Int. (A)	\$Int. (N)	\$Int. (P4)	\$MR (D)	\$MR (A)	\$MR (N)	\$MR (P4)	\$LV (D)	\$LV (A)	\$LV (N)	\$LV (P4)	\$MV (D)	\$MV (A)	\$MV (N)	\$MV (P4)	\$ZV (D)	\$ZV (A)	\$ZV (N)	\$ZV (P4)	MR (D)
02a	6,56	3,99	0,66	--	--	--	--	--	95,92	97,86	97,27	--	2,53	1,32	2,06	--	1,55	0,82	0,67	--	--
02b	6,56	3,99	0,66	--	--	--	--	--	95,87	97,83	97,25	--	2,51	1,31	2,04	--	1,62	0,86	0,70	--	--
02c	6,55	4,02	0,67	--	--	--	--	--	97,59	98,74	98,51	--	1,18	0,61	0,96	--	1,22	0,64	0,53	--	--
02d	6,55	4,02	0,67	--	--	--	--	--	97,63	98,76	98,54	--	1,15	0,60	0,94	--	1,22	0,64	0,53	--	--
06a	6,56	4,00	0,66	--	--	--	--	--	96,11	97,95	97,44	--	2,28	1,19	1,86	--	1,61	0,85	0,70	--	--
06b	6,56	3,99	0,66	--	--	--	--	--	96,01	97,90	97,36	--	2,38	1,24	1,93	--	1,62	0,86	0,70	--	--
06c	6,55	4,02	0,67	--	--	--	--	--	97,51	98,70	98,48	--	1,18	0,61	0,96	--	1,31	0,69	0,57	--	--
06d	6,55	4,02	0,67	--	--	--	--	--	97,57	98,73	98,52	--	1,15	0,59	0,93	--	1,28	0,67	0,55	--	--
10a	6,58	3,95	0,66	--	--	--	--	--	93,08	96,31	95,46	--	3,92	2,08	3,23	--	3,00	1,61	1,32	--	--
10b	6,58	3,95	0,66	--	--	--	--	--	92,98	96,25	95,35	--	4,10	2,18	3,37	--	2,92	1,57	1,28	--	--
10c	6,57	3,96	0,66	--	--	--	--	--	93,77	96,69	95,89	--	3,60	1,90	2,96	--	2,63	1,41	1,15	--	--
10d	6,57	3,96	0,66	--	--	--	--	--	93,77	96,69	95,89	--	3,60	1,90	2,96	--	2,63	1,41	1,15	--	--
11a	6,59	3,92	0,65	--	--	--	--	--	91,57	95,47	94,49	--	4,63	2,48	3,84	--	3,80	2,06	1,68	--	--
11b	6,59	3,92	0,65	--	--	--	--	--	91,57	95,47	94,49	--	4,63	2,48	3,84	--	3,80	2,06	1,68	--	--
01	6,56	4,00	0,66	--	--	--	--	--	96,14	97,97	97,44	--	2,32	1,21	1,89	--	1,54	0,82	0,67	--	--
01	6,56	4,00	0,66	--	--	--	--	--	96,14	97,97	97,44	--	2,32	1,21	1,89	--	1,54	0,82	0,67	--	--
03	6,56	3,99	0,66	--	--	--	--	--	95,87	97,83	97,40	--	2,11	1,10	1,72	--	2,02	1,07	0,88	--	--
04	6,49	4,02	0,76	--	--	--	--	--	99,20	99,56	99,10	--	0,49	0,29	0,54	--	0,31	0,15	0,36	--	--
05	6,56	4,00	0,66	--	--	--	--	--	96,41	98,12	97,69	--	1,99	1,04	1,62	--	1,59	0,84	0,69	--	--
07	6,57	3,97	0,66	--	--	--	--	--	94,49	97,08	96,47	--	2,93	1,54	2,40	--	2,58	1,38	1,13	--	--
09	6,56	4,00	0,66	--	--	--	--	--	96,39	98,11	97,68	--	1,99	1,04	1,62	--	1,62	0,86	0,70	--	--
12	6,52	3,90	0,77	--	--	--	--	--	91,83	95,35	90,85	--	4,86	3,02	5,35	--	3,31	1,63	3,81	--	--
13	6,57	3,96	0,66	--	--	--	--	--	93,74	96,67	96,02	--	3,22	1,70	2,65	--	3,05	1,63	1,33	--	--
14	6,40	4,40	0,70	--	--	--	--	--	89,00	90,70	92,30	--	6,90	7,50	7,00	--	4,10	1,80	0,70	--	--
15	6,53	3,88	0,77	--	--	--	--	--	99,42	99,68	99,35	--	0,35	0,21	0,39	--	0,23	0,11	0,26	--	--
15	6,40	4,40	0,70	--	--	--	--	--	89,00	92,30	90,70	--	6,90	7,70	7,50	--	4,10	--	1,80	--	--
16	6,40	4,40	0,70	--	--	--	--	--	89,00	92,30	90,70	--	6,90	7,70	7,50	--	4,10	--	1,80	--	--
17	6,40	4,40	0,70	--	--	--	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--
18	6,50	3,50	1,00	--	--	--	--	--	94,00	94,00	94,00	--	4,00	4,00	4,00	--	2,00	2,00	2,00	--	--
19	6,40	4,40	0,70	--	--	--	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--

wegen (ook die niet relevant zijn)

Model:*Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW_2006

Id	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE	(D)	63
02a	--	--	--	576,69	357,85	58,84	--	15,21	4,83	1,25	--	9,32	3,00	0,41	--	--	87,50	
02b	--	--	--	581,30	360,79	59,33	--	15,22	4,83	1,24	--	9,82	3,17	0,43	--	--	87,54	
02c	--	--	--	535,19	332,34	55,26	--	6,47	2,05	0,54	--	6,69	2,15	0,30	--	--	86,92	
02d	--	--	--	554,02	343,96	57,20	--	6,53	2,09	0,55	--	6,92	2,23	0,31	--	--	87,07	
06a	--	--	--	676,82	420,59	69,04	--	16,06	5,11	1,32	--	11,34	3,65	0,50	--	--	88,17	
06b	--	--	--	683,78	424,09	69,76	--	16,95	5,37	1,38	--	11,54	3,73	0,50	--	--	88,23	
06c	--	--	--	612,57	380,55	63,28	--	7,41	2,35	0,62	--	8,23	2,66	0,37	--	--	87,53	
06d	--	--	--	630,59	391,62	65,13	--	7,43	2,34	0,61	--	8,27	2,66	0,36	--	--	87,64	
10a	--	--	--	959,41	595,92	98,69	--	40,40	12,87	3,34	--	30,92	9,96	1,36	--	--	90,15	
10b	--	--	--	1003,64	623,68	103,23	--	44,26	14,13	3,65	--	31,52	10,17	1,39	--	--	90,35	
10c	--	--	--	974,16	605,45	100,07	--	37,40	11,90	3,09	--	27,32	8,83	1,20	--	--	90,11	
10d	--	--	--	974,16	605,45	100,07	--	37,40	11,90	3,09	--	27,32	8,83	1,20	--	--	90,11	
11a	--	--	--	857,61	531,87	87,29	--	43,36	13,82	3,55	--	35,59	11,48	1,55	--	--	88,52	
11b	--	--	--	857,61	531,87	87,29	--	43,36	13,82	3,55	--	35,59	11,48	1,55	--	--	88,52	
01	--	--	--	792,82	492,63	80,84	--	19,13	6,08	1,57	--	12,70	4,12	0,56	--	--	87,34	
01	--	--	--	792,82	492,63	80,84	--	19,13	6,08	1,57	--	12,70	4,12	0,56	--	--	87,34	
03	--	--	--	212,57	131,93	21,73	--	4,68	1,48	0,38	--	4,48	1,44	0,20	--	--	83,84	
04	--	--	--	387,16	240,68	45,29	--	1,91	0,70	0,25	--	1,21	0,36	0,16	--	--	83,65	
05	--	--	--	837,99	520,03	85,43	--	17,30	5,51	1,42	--	13,82	4,45	0,60	--	--	87,55	
07	--	--	--	193,08	119,87	19,80	--	5,99	1,90	0,49	--	5,27	1,70	0,23	--	--	83,62	
09	--	--	--	1153,73	716,04	117,63	--	23,82	75,90	1,95	--	19,39	6,28	0,84	--	--	88,95	
12	--	--	--	936,37	581,57	109,40	--	49,56	18,42	6,44	--	33,75	9,94	4,59	--	--	88,82	
13	--	--	--	837,72	520,71	86,20	--	28,78	9,16	2,38	--	27,26	8,78	1,19	--	--	88,07	
14	--	--	--	28,48	19,95	3,23	--	2,21	1,65	0,24	--	1,31	0,40	0,02	--	--	76,05	
15	--	--	--	407,15	242,55	47,98	--	1,43	0,51	0,19	--	0,94	0,27	0,13	--	--	83,62	
15	--	--	--	28,48	20,31	3,17	--	2,21	1,69	0,26	--	1,31	--	0,06	--	--	74,09	
16	--	--	--	28,48	20,31	3,17	--	2,21	1,69	0,26	--	1,31	--	0,06	--	--	74,09	
17	--	--	--	31,04	21,34	3,40	--	0,64	0,44	0,07	--	0,32	0,22	0,04	--	--	73,09	
18	--	--	--	30,55	16,45	4,70	--	1,30	0,70	0,20	--	0,65	0,35	0,10	--	--	73,54	
19	--	--	--	62,08	42,68	6,79	--	1,28	0,88	0,14	--	0,64	0,44	0,07	--	--	75,32	

wegen (ook die niet relevant zijn)

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep: hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Id	LE (D)	125	LE (D)	250	LE (D)	500	LE (D)	1k	LE (D)	2k	LE (D)	4k	LE (D)	8k	LE (A)	63	LE (A)	125	LE (A)	250	LE (A)	500	LE (A)	1k	LE (A)	2k	LE (A)	4k	LE (A)	8k	LE (N)	63
02a	89,78	96,84	98,55	104,46	103,71	96,01	90,55	85,12	86,88	93,09	95,72	102,01	101,35	93,52	87,78	77,36																
02b	89,85	96,91	98,63	104,52	103,76	96,06	90,60	85,16	86,93	93,16	95,78	102,06	101,39	93,57	87,83	77,40																
02c	88,80	95,14	97,73	103,87	103,16	95,37	89,67	84,66	86,16	91,77	95,10	101,54	100,91	93,02	87,13	76,90																
02d	88,94	95,26	97,87	104,01	103,31	95,52	89,81	84,61	86,30	91,91	95,24	101,69	101,06	93,17	87,28	77,05																
06a	90,43	97,40	99,24	105,14	104,39	96,68	91,19	85,81	87,54	93,70	96,41	102,71	102,04	94,21	88,45	78,03																
06b	90,51	97,53	99,31	105,20	104,45	96,75	91,27	85,85	87,61	93,79	96,47	102,75	102,09	94,26	88,51	78,08																
06c	89,44	95,82	98,38	104,48	103,77	95,98	90,30	85,26	86,78	92,43	95,72	102,15	101,51	93,63	87,75	77,50																
06d	89,54	95,88	98,47	104,59	103,89	96,10	90,40	85,38	86,88	92,50	95,83	102,26	101,62	93,74	87,86	77,62																
10a	93,09	100,81	101,86	107,25	106,37	98,84	93,69	87,59	89,81	96,71	98,64	104,57	103,82	96,10	90,58	79,88																
10b	93,30	101,05	102,05	107,45	106,57	99,04	93,90	87,79	90,02	96,94	98,84	104,76	104,02	96,30	90,79	80,09																
10c	92,90	100,50	101,67	107,18	106,33	98,76	93,54	87,59	89,71	96,47	98,54	104,55	103,82	96,08	90,51	79,88																
10d	92,90	100,50	101,67	107,18	106,33	98,76	93,54	87,59	89,71	96,47	98,54	104,55	103,82	96,08	90,51	79,88																
11a	94,52	100,97	104,23	109,41	107,80	100,16	92,96	85,76	91,34	97,31	100,89	106,70	105,25	97,44	90,03	78,00																
11b	96,12	103,25	106,03	116,26	110,26	100,29	93,38	84,70	93,08	99,78	103,10	114,05	107,95	97,52	90,67	76,81																
01	92,85	98,70	102,29	108,29	106,89	99,04	91,59	84,93	90,17	95,62	99,52	105,92	104,60	96,67	89,08	77,14																
01	92,85	98,70	102,29	108,29	106,89	99,04	91,59	84,93	90,17	95,62	99,52	105,92	104,60	96,67	89,08	77,14																
03	84,86	92,59	93,41	99,16	98,66	91,05	86,50	81,48	81,82	88,57	90,48	96,64	96,24	88,48	83,58	73,70																
04	88,68	97,93	104,66	103,40	95,40	87,71	81,51	86,47	91,43	95,69	95,73	102,53	101,29	93,27	85,55	74,35																
05	93,01	98,81	102,49	108,51	107,10	99,25	91,78	85,15	90,36	95,77	99,73	106,14	104,82	96,88	89,28	77,35																
07	85,02	93,18	93,48	99,02	98,46	90,95	86,60	81,17	81,78	88,99	90,38	96,39	95,95	88,25	83,50	73,43																
09	94,41	100,21	103,90	109,90	108,50	100,65	93,17	87,68	93,99	100,67	102,84	108,48	107,02	99,38	92,30	78,74																
12	94,81	101,24	104,42	109,71	108,13	100,47	93,26	86,11	91,73	97,72	101,14	107,05	105,62	97,81	90,41	79,67																
13	93,84	100,06	103,53	108,98	107,45	99,72	92,41	85,45	90,88	96,62	100,39	106,42	105,01	97,15	89,66	77,70																
14	78,46	87,59	86,59	91,63	90,94	83,69	79,90	74,25	76,14	85,24	83,98	89,53	89,00	81,58	77,68	66,12																
15	88,81	93,82	98,06	104,84	103,59	95,58	87,88	81,52	86,46	91,38	95,68	102,54	101,30	93,28	85,55	74,55																
15	80,32	87,01	89,93	94,93	93,27	85,71	78,64	71,78	77,85	84,28	86,58	92,62	91,25	83,51	76,30	64,12																
16	80,32	87,01	89,93	94,93	93,27	85,71	78,64	71,78	77,85	84,28	86,58	92,62	91,25	83,51	76,30	64,12																
17	78,48	84,16	87,81	94,05	92,70	84,81	77,29	71,46	76,86	82,53	86,19	92,42	91,07	83,18	75,67	63,48																
18	79,32	85,51	88,75	94,45	92,98	85,22	77,90	70,85	76,64	82,82	86,06	91,76	90,29	82,53	75,21	65,41																
19	82,49	87,94	92,07	98,35	96,66	88,72	80,28	73,69	80,86	86,32	90,44	96,72	95,03	87,09	78,65	65,71																

wegen (ook die niet relevant zijn)

Model:*Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	LE (N)	125	LE (N)	250	LE (N)	500	LE (N)	1k	LE (N)	2k	LE (N)	4k	LE (N)	8k	LE (P4)	63	LE (P4)	12	LE (P4)	25	LE (P4)	50	LE (P4)	1k	LE (P4)	2k	LE (P4)	4k	LE (P4)	8k
02a	79,23	85,78	87,93	94,23	93,57	85,75	80,10																							
02b	79,28	85,83	87,99	94,27	93,61	85,80	80,15																							
02c	78,44	84,24	87,30	93,76	93,13	85,25	79,41																							
02d	78,58	84,37	87,45	93,91	93,28	85,40	79,55																							
06a	79,87	86,32	88,61	94,90	94,24	86,43	80,75																							
06b	79,94	86,43	88,67	94,96	94,30	86,48	80,82																							
06c	79,05	84,88	87,92	94,36	93,73	85,86	80,01																							
06d	79,15	84,95	88,02	94,48	93,85	85,97	80,12																							
10a	82,24	89,47	90,88	96,82	96,08	88,39	82,98																							
10b	82,46	89,72	91,08	97,02	96,29	88,59	83,20																							
10c	82,12	89,21	90,77	96,80	96,08	88,35	82,89																							
10d	82,12	89,21	90,77	96,80	96,08	88,35	82,89																							
11a	83,73	89,86	93,10	98,91	97,47	89,69	82,34																							
11b	85,53	92,47	95,32	106,22	100,12	89,81	82,88																							
01	82,48	88,06	91,73	98,11	96,79	88,88	81,33																							
01	82,48	88,06	91,73	98,11	96,79	88,88	81,33																							
03	74,11	81,18	82,63	88,84	88,45	80,69	75,87																							
04	79,40	84,52	88,67	95,36	94,09	86,10	78,42																							
05	82,64	88,16	91,92	98,32	97,01	89,08	81,52																							
07	74,13	81,69	82,56	88,61	88,19	80,49	75,85																							
09	84,04	89,56	93,31	99,72	98,40	90,47	82,91																							
12	85,74	92,27	95,41	100,54	98,93	91,31	84,15																							
13	83,23	89,10	92,60	98,64	97,25	89,41	81,96																							
14	67,58	76,51	75,31	81,23	80,79	73,25	69,20																							
15	79,55	84,59	88,80	95,56	94,31	86,31	78,61																							
15	70,29	76,86	79,46	84,96	83,45	75,80	68,66																							
16	70,29	76,86	79,46	84,96	83,45	75,80	68,66																							
17	68,87	74,55	78,20	84,44	83,08	75,20	67,68																							
18	71,19	77,38	80,62	86,32	84,85	77,09	69,77																							
19	72,88	78,33	82,46	88,74	87,05	79,11	70,67																							

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep: hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Gebouw34
Gebouw35
Gebouw43
Gebouw45
Gebouw46

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep: hoofdgroep
Lijst van Gebouwen. voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Geonoise V5.43

14-7-2010 9:24:25

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep: hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2006

Geonoise V5.43

14-7-2010 9:24:25

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep: hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Geonoise V5.43

14-7-2010 9:24:25

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep: hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Geonoise V5.43

14-7-2010 9:24:25

gebouwen

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
 Groep: hoofdgroep
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
52		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
55		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
57		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
59		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
60		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
61		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
61		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
63		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
65		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
66		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
66		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
67		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
67		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
68		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
68		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
69		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
69		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
70		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
70		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
71		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
71		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
72		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
72		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
73		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
73		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
74		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
74		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
75		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep: hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Geonoise V5.43

14-7-2010 9:24:25

gebouwen

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep: hoofdgroep
Lijst van gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp											
					Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k			
128		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
129		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
135		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
136		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
137		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
139		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
140		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
141		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
142		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
144		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
147		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
148		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
149		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
150		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
159		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
160		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
161		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
164		7,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
170		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
174		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
175		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
175		7,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
212		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
226		7,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
227		7,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
263		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
300		13,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
301		16,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
302		16,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
305		16,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
306		13,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
307		13,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
308		13,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
309		13,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
310		13,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
312		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
315		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
341		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
342		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			
344		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80			

gebouwen

Model:*Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep:hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	Hoogte										Maaiveld										HDef.										Cp										Zwevend										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.										Refl.									
----	--------------	--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

gebouwen

Model: *Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
 Groep: hoofdgroep
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Ref1. 63	Ref1. 125	Ref1. 250	Ref1. 500	Ref1. 1k	Ref1. 2k	Ref1. 4k	Ref1. 8k
482		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
483		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
484		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
485		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
489		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
490		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
491		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
492		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1000		4,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1001		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1001		4,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1002		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1003		3,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1003		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1004		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1005		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1006		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1007		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1008		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1009		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1010		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1011		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1012		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1013		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1014		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1015		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1016		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2000		4,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2001		4,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2002		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2003		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2004		4,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2005		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2006		3,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2007		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2008		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2009		4,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2010		4,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

gebouwen

Model:*Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep:hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	Hoogte		Maaiveld	HDef.	Cp Zwevend Refl. 63 Refl. 125 Refl. 250 Refl. 500 Refl. 1k Refl. 2k Refl. 4k Refl. 8k									
		8,00	7,00			0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2011			7,00		Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2012		4,00	7,00		Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

afscherming

Model:*Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
 Groep:hoofdgroep
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	HDef.									
		ISO H	ISO maaiveldhoogte	Cp	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k
1		1,50	7,00 Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2		1,50	7,00 Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6		1,50	7,00 Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7		1,50	7,00 Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9		1,00	-- Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10		--	-- Relatief	2 dB	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
8	aarden wal 1,50 tot 2,00 meter	1,50	7,75 Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,00 Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

afscherming

Model:*Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
 Groep:hoofdgroep
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Id	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
1	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
8	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	0,80	0,80	0,80	0,80

hoogtelijnen

Model:*Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
 Groep:hoofdgroep
 Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Id	Omschrijving	ISO H
01	771_Breuklijn rechts	--
02	771_Breuklijn links	--
03		7,00
04		7,00
05		--
06		--
07		0,00
08		0,00
09		7,00
10		7,00
11		7,00
12		0,00
13		--
14		--
15		--
16		--
17		--
18		--
19		--
20		--
21		--
22		--
23		2,00
24		2,00
25		--
26		--
27		7,00
28		7,00
29		7,00
30		7,00
31		7,00
32		--
33		7,00
34		7,00
35		7,00
36		8,50
37		8,40
38		7,00
39		0,00

bodemgebieden

Model:*Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep:hoofdgroep
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Id	Onachrijving	Bf
1		0,00
3		0,00
4		0,00
5		0,00
6		0,00
6		0,00
7		0,00
8		0,00
8		0,00
9		0,00
9		0,00
10		0,00
10		0,00
11		0,00
11		0,00
12		0,00
12		0,00
13		0,00
13		0,00
14		0,00
14		0,00
15		0,00
15		0,00
15	oirschotseweg	0,00
16		0,00
17		0,00
17	oirschotseweg	0,00
18		0,00
18	oirschotseweg	0,00
22		0,00
23		0,00
24		0,00
25		0,00
26		0,00
27		0,00
28		0,00
29		0,00
30		0,00
31		0,00

bodemgebieden

Model:*Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep:hoofdgroep
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Id	Omschrijving	BF
31		0,00
32		0,00
35		0,00
36		0,00
37		0,00
38		0,00
42		0,00
45		0,00
46		0,00
49		0,00
50		0,00
51		0,00
52		0,00
53		0,00
54		0,00
55		0,00
56		0,00
57		0,00
58		0,00
59		0,00
60		0,00
61		0,00
62		0,00
63		0,00
64		0,00
65		0,00
66		0,00
67		0,00
68		0,00
69		0,00
70		0,00
71		0,00
72		0,00
73		0,00
74		0,00
75		0,00
76		0,00
77		0,00
78		0,00

bodemgebieden

Model:*Broekstraat 2009 wegverkeer met wal
Groep:hoofdgroep
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Id		Omschrijving	Bf
79			0.00
80			0.00
81			0.00
82			0.00
84			0.00
85			0.00
86			0.00
87			0.00
88			0.00
89			0.00
90			0.00
91			0.00
92			0.00
93			0.00

Bijlage 4

Railverkeer



Spoor Boxtel - Eindhoven
zonder extra maatregelen

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - Railmodel Best - Broekstraten, Best
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		1,5	52,3	51,9	47,9	55,7
01_B		4,5	57,9	57,5	53,4	61,2
02_A		1,5	57,3	56,8	52,7	60,6
02_B		4,5	60,5	60,1	56,0	63,8
03_A		1,5	55,5	55,0	50,8	58,7
03_B		4,5	56,2	55,7	51,5	59,4
04_A		1,5	46,7	46,2	42,0	49,9
04_B		4,5	49,6	49,2	45,1	52,9
05_A		1,5	56,4	56,0	51,8	59,7
05_B		4,5	58,1	57,7	53,5	61,4
06_A		1,5	57,4	56,9	52,7	60,6
06_B		4,5	58,8	58,3	54,2	62,1
07_A		1,5	43,4	43,0	39,0	46,8
07_B		4,5	47,2	46,8	42,8	50,6
08_A		1,5	44,0	43,6	39,5	47,3
08_B		4,5	48,8	48,4	44,4	52,2
09_A		1,5	56,7	56,3	52,1	60,0
09_B		4,5	57,8	57,3	53,2	61,1
10_A		1,5	57,1	56,7	52,5	60,4
10_B		4,5	58,1	57,7	53,5	61,4
11_A		1,5	40,7	40,3	36,2	44,1
11_B		4,5	44,2	43,8	39,7	47,5
12_A		1,5	43,7	43,2	39,2	47,0
12_B		4,5	48,2	47,8	43,7	51,6
13_A		1,5	55,8	55,3	51,1	59,0
13_B		4,5	56,7	56,2	52,1	60,0
14_A		1,5	56,1	55,7	51,5	59,4
14_B		4,5	56,9	56,5	52,3	60,2
15_A		1,5	39,8	39,4	35,3	43,2
15_B		4,5	41,3	40,9	36,9	44,7
16_A		1,5	45,2	44,8	40,7	48,6
16_B		4,5	48,1	47,7	43,6	51,5
17_A		1,5	49,3	48,9	44,8	52,7
17_B		4,5	53,9	53,5	49,5	57,3
18_A		1,5	53,0	52,6	48,4	56,3
18_B		4,5	55,7	55,3	51,2	59,1
19_A		1,5	53,9	53,4	49,2	57,1
19_B		4,5	54,6	54,2	50,0	57,9
20_A		1,5	46,0	45,6	41,5	49,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Spoor Bortel - Eindhoven
zonder extra maatregelen

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - Railmodel Best - Broekstraten, Best
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Railverkeerslawaii - RMR-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
20_B		4,5	49,8	49,4	45,3	53,2
21_A		1,5	51,8	51,4	47,2	55,1
21_B		4,5	53,8	53,4	49,2	57,1
22_A		1,5	50,2	49,7	45,5	53,4
22_B		4,5	52,5	52,0	47,9	55,8
23_A		1,5	49,0	48,5	44,3	52,2
23_B		4,5	49,9	49,4	45,3	53,2
24_A		1,5	44,3	43,8	39,7	47,6
24_B		4,5	47,8	47,4	43,4	51,2
25_A		1,5	49,1	48,7	44,5	52,4
25_B		4,5	52,1	51,7	47,6	55,4
26_A		1,5	50,4	50,0	45,8	53,7
26_B		4,5	52,3	51,9	47,8	55,6
27_A		1,5	39,8	39,4	35,3	43,2
27_B		4,5	41,3	40,9	36,9	44,7
28_A		1,5	40,2	39,8	35,8	43,6
28_B		4,5	45,6	45,2	41,1	49,0
29_A		1,5	49,0	48,6	44,5	52,3
29_B		4,5	53,1	52,7	48,7	56,5
30_A		1,5	49,8	49,3	45,2	53,1
30_B		4,5	52,9	52,5	48,4	56,2
31_A		1,5	49,9	49,4	45,2	53,1
31_B		4,5	51,1	50,7	46,5	54,4
32_A		1,5	42,4	42,1	38,0	45,8
32_B		4,5	47,0	46,6	42,6	50,4
33_A		1,5	48,9	48,5	44,4	52,3
33_B		4,5	52,8	52,4	48,4	56,2
34_A		1,5	48,1	47,7	43,6	51,4
34_B		4,5	52,9	52,5	48,5	56,3
35_A		1,5	41,9	41,5	37,5	45,3
35_B		4,5	46,7	46,3	42,3	50,1
36_A		1,5	43,4	43,0	38,9	46,7
36_B		4,5	47,0	46,6	42,5	50,4
37_A		1,5	49,0	48,6	44,5	52,3
37_B		4,5	52,3	51,9	47,9	55,7
38_A		1,5	46,8	46,4	42,3	50,2
38_B		4,5	51,4	51,0	46,9	54,7
39_A		1,5	43,4	43,0	38,8	46,7
39_B		4,5	47,5	47,1	43,0	50,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Spoor Boxtel - Eindhoven
zonder extra maatregelen

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - Railmodel Best - Broekstraten, Best
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2006, Periode: Alle periodes

Omschrijving		Hoogte			Dag	Avond	Nacht	Lden
Id								
40_A		1,5			42,3	41,9	37,8	45,7
40_B		4,5			45,7	45,3	41,3	49,1
41_A		1,5			49,3	48,8	44,8	52,6
41_B		4,5			51,9	51,5	47,5	55,3
42_A		1,5			48,0	47,6	43,6	51,4
42_B		4,5			51,6	51,2	47,2	55,0
43_A		1,5			44,5	44,1	40,0	47,8
43_B		4,5			47,5	47,1	43,1	50,9
44_A		1,5			42,6	42,2	38,1	45,9
44_B		4,5			45,5	45,1	41,1	48,9
45_A		1,5			49,4	49,0	44,9	52,8
45_B		4,5			51,6	51,2	47,2	55,0
46_A		1,5			48,2	47,8	43,8	51,6
46_B		4,5			51,2	50,8	46,8	54,6
47_A		1,5			44,7	44,3	40,2	48,0
47_B		4,5			47,6	47,2	43,1	51,0
48_A		1,5			38,6	38,3	34,1	42,0
48_B		4,5			39,4	39,0	34,9	42,8
49_A		1,5			48,6	48,1	44,0	51,9
49_B		4,5			51,7	51,3	47,2	55,1
50_A		1,5			49,7	49,3	45,1	53,0
50_B		4,5			52,2	51,8	47,7	55,6
51_A		1,5			43,6	43,2	39,1	46,9
51_B		4,5			46,0	45,6	41,5	49,4
52_A		1,5			39,1	38,7	34,7	42,5
52_B		4,5			44,2	43,8	39,8	47,6
53_A		1,5			46,7	46,3	42,2	50,0
53_B		4,5			50,3	49,9	45,8	53,7
54_A		1,5			44,8	44,4	40,3	48,1
54_B		4,5			49,1	48,7	44,7	52,5
55_A		1,5			42,0	41,6	37,5	45,3
55_B		4,5			45,5	45,1	41,0	48,9
56_A		1,5			42,0	41,6	37,5	45,3
56_B		4,5			44,8	44,4	40,4	48,2
57_A		1,5			44,1	43,7	39,6	47,4
57_B		4,5			48,8	48,3	44,3	52,1
58_A		1,5			44,7	44,3	40,3	48,1
58_B		4,5			48,8	48,4	44,4	52,2
59_A		1,5			36,7	36,3	32,4	40,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Spoor Boxtel - Eindhoven
zonder extra maatregelen

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - Railmodel Best - Broekstraten, Best
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
59_B		4,5	40,8	40,5	36,6	44,3
60_A		1,5	35,4	35,0	30,9	38,8
60_B		4,5	37,6	37,2	33,2	41,0
61_A		1,5	45,9	45,5	41,4	49,3
61_B		4,5	49,7	49,3	45,3	53,1
62_A		1,5	42,5	42,1	38,2	46,0
62_B		4,5	48,2	47,8	43,8	51,6
63_A		1,5	37,2	36,8	32,8	40,6
63_B		4,5	41,3	40,9	37,0	44,8
64_A		1,5	38,9	38,5	34,5	42,3
64_B		4,5	44,7	44,3	40,3	48,1
65_A		1,5	39,3	38,9	34,9	42,7
65_B		4,5	45,9	45,5	41,4	49,3
66_A		1,5	42,9	42,5	38,5	46,3
66_B		4,5	47,8	47,4	43,4	51,2
67_A		1,5	39,0	38,6	34,6	42,4
67_B		4,5	43,3	42,9	38,9	46,7
68_A		1,5	32,1	31,7	27,7	35,5
68_B		4,5	33,2	32,8	28,9	36,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Spoor Boxtel - Eindhoven
 volledige afscherming (3,5 meter)

Model: *Gemeente Best Broekstraat - volledige afscherming - Railmodel Best - Broekstraten, Best
 Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Iden

01_A		1,5	46,3	45,9	42,0	49,8
01_B		4,5	50,1	49,7	45,9	53,6
02_A		1,5	48,0	47,6	43,8	51,5
02_B		4,5	51,8	51,4	47,5	55,3
03_A		1,5	44,1	43,7	39,8	47,6
03_B						
04_A		4,5	48,0	47,6	43,6	51,4
04_B		1,5	40,0	39,6	35,7	43,5
05_A		4,5	44,8	44,5	40,6	48,3
05_B		1,5	46,5	46,2	42,3	50,0
06_A		4,5	50,3	49,9	46,0	53,7
06_B						
07_A		1,5	46,7	46,3	42,4	50,2
07_B		4,5	49,5	49,2	45,3	53,0
08_A		1,5	39,1	38,7	34,8	42,5
08_B		4,5	42,7	42,4	38,6	46,3
09_A		1,5	41,3	40,9	36,9	44,7
09_B		4,5				
10_A		4,5	45,6	45,2	41,3	49,1
10_B		1,5	45,8	45,5	41,6	49,3
11_A		4,5	49,1	48,8	44,9	52,6
11_B		1,5	45,9	45,5	41,6	49,4
12_A		4,5	48,2	47,9	44,0	51,7
12_B						
13_A		1,5	37,9	37,5	33,6	41,4
13_B		4,5	41,1	40,7	36,9	44,6
14_A		1,5	40,9	40,5	36,5	44,3
14_B		4,5	44,4	44,0	40,1	47,9
15_A		1,5	45,3	44,9	41,0	48,8
15_B		4,5				
16_A		4,5	48,6	48,2	44,3	52,1
16_B		1,5	44,8	44,4	40,6	48,3
17_A		4,5	47,6	47,2	43,3	51,1
17_B		1,5	35,0	34,6	30,7	38,5
18_A		4,5	38,3	38,0	34,2	41,9
18_B						
19_A		1,5	40,1	39,7	35,8	43,6
19_B		4,5	43,4	43,0	39,1	46,9
20_A		1,5	44,3	43,9	40,0	47,8
20_B		4,5	48,6	48,2	44,3	52,0
20_A		1,5	45,7	45,3	41,3	49,1
20_B		4,5				
19_A		1,5	49,6	49,3	45,3	53,1
19_B		4,5	43,0	42,7	38,7	46,5
20_A		1,5	46,0	45,7	41,7	49,5
20_B		4,5	40,2	39,8	35,8	43,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Spoor Boxtel - Eindhoven
volledige afscherming (3,5 meter)

Model: *Gemeente Best Broekstraat - volledige afscherming - Railmodel Best - Broekstraten, Best
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
20_B		4,5	45,7	45,4	41,4	49,2
21_A		1,5	44,5	44,1	40,2	48,0
21_B		4,5	48,1	47,7	43,8	51,6
22_A		1,5	43,6	43,2	39,3	47,0
22_B		4,5	47,5	47,2	43,3	51,0
23_A		1,5	38,0	37,6	33,7	41,5
23_B		4,5	40,6	40,3	36,5	44,2
24_A		1,5	41,5	41,1	37,1	44,9
24_B		4,5	44,8	44,4	40,5	48,3
25_A		1,5	44,0	43,6	39,7	47,5
25_B		4,5	47,8	47,4	43,5	51,3
26_A		1,5	43,0	42,6	38,7	46,4
26_B		4,5	46,5	46,1	42,3	50,0
27_A		1,5	35,7	35,3	31,4	39,2
27_B		4,5	38,5	38,1	34,3	42,0
28_A		1,5	38,7	38,4	34,4	42,2
28_B		4,5	42,6	42,2	38,3	46,1
29_A		1,5	44,7	44,3	40,3	48,1
29_B		4,5	48,8	48,4	44,4	52,2
30_A		1,5	44,2	43,8	39,8	47,6
30_B		4,5	48,7	48,3	44,4	52,1
31_A		1,5	41,3	40,9	37,0	44,7
31_B		4,5	44,8	44,4	40,5	48,2
32_A		1,5	40,2	39,8	35,8	43,6
32_B		4,5	44,9	44,5	40,5	48,3
33_A		1,5	45,8	45,5	41,4	49,3
33_B		4,5	48,7	48,4	44,4	52,2
34_A		1,5	44,6	44,3	40,3	48,1
34_B		4,5	49,2	48,8	44,9	52,7
35_A		1,5	39,7	39,3	35,4	43,2
35_B		4,5	43,5	43,1	39,3	47,0
36_A		1,5	41,5	41,1	37,1	44,9
36_B		4,5	45,2	44,9	40,9	48,7
37_A		1,5	46,4	46,0	42,0	49,8
37_B		4,5	48,7	48,4	44,4	52,2
38_A		1,5	45,2	44,8	40,8	48,6
38_B		4,5	48,6	48,2	44,2	52,0
39_A		1,5	39,8	39,4	35,5	43,2
39_B		4,5	43,6	43,2	39,4	47,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geonose V5.43

9-7-2010 11:15:30

Spoor Boxtel - Eindhoven
volledige afscherming (3,5 meter)

Model: *Gemeente Best Broekstraat - volledige afscherming - Railmodel Best - Broekstraten, Best
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Iden
40_A		1,5	38,6	38,2	34,3	42,1
40_B		4,5	42,4	42,0	38,2	45,9
41_A		1,5	46,0	45,7	41,6	49,5
41_B		4,5	48,1	47,7	43,7	51,5
42_A		1,5	45,8	45,4	41,4	49,2
42_B		4,5	48,7	48,4	44,4	52,2
43_A		1,5	40,7	40,3	36,4	44,1
43_B		4,5	43,8	43,5	39,6	47,3
44_A		1,5	39,3	39,0	34,9	42,7
44_B		4,5	42,5	42,2	38,3	46,0
45_A		1,5	46,3	46,0	41,9	49,7
45_B		4,5	48,2	47,8	43,8	51,6
46_A		1,5	45,9	45,6	41,5	49,3
46_B		4,5	48,5	48,2	44,2	52,0
47_A		1,5	39,7	39,3	35,4	43,1
47_B		4,5	42,5	42,2	38,4	46,1
48_A		1,5	32,7	32,3	28,3	36,1
48_B		4,5	33,6	33,2	29,3	37,1
49_A		1,5	43,3	42,9	38,9	46,7
49_B		4,5	47,0	46,6	42,7	50,5
50_A		1,5	43,5	43,1	39,1	46,9
50_B		4,5	47,0	46,7	42,8	50,5
51_A		1,5	37,9	37,5	33,7	41,4
51_B		4,5	41,0	40,7	36,9	44,6
52_A		1,5	36,1	35,8	31,8	39,6
52_B		4,5	40,2	39,8	36,0	43,7
53_A		1,5	43,1	42,7	38,7	46,5
53_B		4,5	46,6	46,2	42,4	50,1
54_A		1,5	41,6	41,2	37,2	45,0
54_B		4,5	46,4	46,0	42,2	49,9
55_A		1,5	38,2	37,9	34,0	41,7
55_B		4,5	41,7	41,4	37,6	45,3
56_A		1,5	38,5	38,1	34,1	41,9
56_B		4,5	40,9	40,5	36,6	44,4
57_A		1,5	41,9	41,5	37,6	45,4
57_B		4,5	45,8	45,4	41,5	49,3
58_A		1,5	43,1	42,7	38,7	46,5
58_B		4,5	46,4	46,1	42,2	49,9
59_A		1,5	35,5	35,2	31,3	39,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Spoor Bortel - Eindhoven
volledige afscherming (3,5 meter)

Model: *Gemeente Best Broekstraat - volledige afscherming - Railmodel Best - Broekstraten, Best
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006; Periode: Alle periodes

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
59_B		4,5	38,4	38,1	34,3	42,0
60_A		1,5	35,3	34,9	30,8	38,7
60_B		4,5	36,9	36,5	32,4	40,3
61_A		1,5	42,1	41,7	37,8	45,5
61_B		4,5	46,2	45,9	42,0	49,7
62_A		1,5	41,4	41,0	37,1	44,9
62_B		4,5	45,8	45,4	41,6	49,3
63_A		1,5	35,4	35,1	31,2	38,9
63_B		4,5	38,6	38,3	34,5	42,2
64_A		1,5	37,9	37,5	33,6	41,3
64_B		4,5	41,3	40,9	37,1	44,8
65_A		1,5	38,7	38,3	34,4	42,2
65_B		4,5	43,2	42,8	39,0	46,7
66_A		1,5	42,3	41,9	37,9	45,7
66_B		4,5	45,9	45,5	41,6	49,4
67_A		1,5	38,1	37,7	33,8	41,5
67_B		4,5	41,3	40,9	37,1	44,8
68_A		1,5	30,4	30,0	26,0	33,8
68_B		4,5	31,4	31,0	27,1	34,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Spoor Boxtel - Eindhoven
scherm voor begane grond (2,25 meter)

Model: *Gemeente Best Broekstraat - 2,5 m scherm - Railmodel Best - Broekstraten, Best
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006, Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Iden
01_A		1,5	49,5	49,1	45,2	52,9
01_B		4,5	53,6	53,2	49,2	57,0
02_A		1,5	51,4	51,0	47,1	54,9
02_B		4,5	55,4	55,0	51,0	58,8
03_A		1,5	46,5	46,2	42,2	50,0
03_B		4,5	50,8	50,4	46,2	54,1
04_A		1,5	41,2	40,8	36,8	44,6
04_B		4,5	46,8	46,4	42,4	50,2
05_A		1,5	49,4	49,1	45,1	52,9
05_B		4,5	53,2	52,8	48,8	56,6
06_A		1,5	49,8	49,4	45,5	53,2
06_B		4,5	53,0	52,6	48,6	56,4
07_A		1,5	41,4	40,9	37,0	44,8
07_B		4,5	45,2	44,8	40,9	48,6
08_A		1,5	43,7	43,3	39,2	47,1
08_B		4,5	48,4	47,9	43,9	51,7
09_A		1,5	48,7	48,3	44,3	52,1
09_B		4,5	52,3	51,9	47,9	55,7
10_A		1,5	48,9	48,5	44,6	52,3
10_B		4,5	51,9	51,5	47,4	55,3
11_A		1,5	38,7	38,3	34,3	42,1
11_B		4,5	42,8	42,4	38,5	46,3
12_A		1,5	43,3	42,8	38,8	46,6
12_B		4,5	47,5	47,1	43,1	50,9
13_A		1,5	47,6	47,2	43,3	51,1
13_B		4,5	51,5	51,1	47,1	54,9
14_A		1,5	47,6	47,2	43,3	51,0
14_B		4,5	50,9	50,5	46,5	54,3
15_A		1,5	35,8	35,4	31,5	39,3
15_B		4,5	39,2	38,9	35,1	42,8
16_A		1,5	41,5	41,1	37,1	44,9
16_B		4,5	45,8	45,5	41,5	49,3
17_A		1,5	47,1	46,7	42,7	50,5
17_B		4,5	51,8	51,4	47,3	55,2
18_A		1,5	48,9	48,5	44,5	52,3
18_B		4,5	52,5	52,1	48,1	55,9
19_A		1,5	46,4	46,0	42,0	49,8
19_B		4,5	49,0	48,6	44,5	52,4
20_A		1,5	42,0	41,6	37,6	45,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Spoor Boxtel - Eindhoven
scherm voor begane grond (2,25 meter)

Model: *Gemeente Best Broekstraat - 2,5 m scherm - Railmodel Best - Broekstraten, Best
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
20_B		4,5	47,7	47,3	43,3	51,1
21_A		1,5	46,7	46,3	42,3	50,1
21_B		4,5	50,9	50,5	46,5	54,3
22_A		1,5	44,9	44,5	40,6	48,3
22_B		4,5	49,5	49,1	45,2	52,9
23_A		1,5	40,2	39,9	35,9	43,7
23_B		4,5	43,4	43,0	39,2	46,9
24_A		1,5	42,4	42,0	38,0	45,8
24_B		4,5	46,6	46,2	42,2	50,0
25_A		1,5	45,5	45,1	41,2	48,9
25_B		4,5	50,3	49,9	45,9	53,7
26_A		1,5	45,1	44,7	40,8	48,6
26_B		4,5	49,3	48,9	44,9	52,7
27_A		1,5	37,6	37,2	33,2	41,0
27_B		4,5	40,4	40,1	36,1	43,9
28_A		1,5	40,0	39,6	35,6	43,4
28_B		4,5	44,9	44,5	40,6	48,4
29_A		1,5	46,8	46,4	42,4	50,2
29_B		4,5	51,6	51,2	47,2	55,0
30_A		1,5	46,1	45,7	41,7	49,5
30_B		4,5	51,4	51,0	47,0	54,8
31_A		1,5	43,5	43,1	39,1	46,9
31_B		4,5	47,0	46,6	42,6	50,4
32_A		1,5	40,8	40,4	36,4	44,2
32_B		4,5	46,0	45,6	41,6	49,4
33_A		1,5	47,5	47,1	43,0	50,9
33_B		4,5	51,6	51,2	47,2	55,0
34_A		1,5	46,6	46,1	42,1	49,9
34_B		4,5	52,1	51,7	47,6	55,4
35_A		1,5	41,2	40,8	36,8	44,6
35_B		4,5	45,9	45,5	41,6	49,4
36_A		1,5	41,9	41,5	37,5	45,3
36_B		4,5	45,9	45,6	41,6	49,4
37_A		1,5	48,1	47,7	43,7	51,5
37_B		4,5	51,5	51,1	47,0	54,9
38_A		1,5	46,7	46,3	42,2	50,1
38_B		4,5	51,2	50,8	46,8	54,6
39_A		1,5	41,0	40,6	36,6	44,4
39_B		4,5	46,1	45,7	41,7	49,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Spoor Boxtel - Eindhoven
scherm voor begane grond (2,25 meter)

Model: *Gemeente Best Broekstraat - 2,5 m scherm - Railmodel Best - Broekstraten, Best
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
40_A		1,5	39,7	39,3	35,3	43,1
40_B		4,5	43,7	43,3	39,3	47,1
41_A		1,5	48,5	48,0	44,0	51,8
41_B		4,5	51,1	50,7	46,6	54,5
42_A		1,5	47,9	47,5	43,4	51,3
42_B		4,5	51,5	51,0	47,0	54,8
43_A		1,5	41,6	41,2	37,2	45,0
43_B		4,5	45,6	45,2	41,3	49,0
44_A		1,5	40,4	40,0	35,9	43,8
44_B		4,5	43,8	43,4	39,4	47,2
45_A		1,5	48,7	48,3	44,3	52,1
45_B		4,5	50,9	50,5	46,5	54,3
46_A		1,5	48,1	47,7	43,6	51,5
46_B		4,5	51,1	50,7	46,6	54,5
47_A		1,5	41,5	41,1	37,2	45,0
47_B		4,5	45,6	45,2	41,3	49,0
48_A		1,5	32,7	32,3	28,3	36,1
48_B		4,5	33,6	33,3	29,3	37,1
49_A		1,5	45,4	45,0	41,0	48,8
49_B		4,5	50,1	49,7	45,7	53,5
50_A		1,5	45,5	45,1	41,1	48,9
50_B		4,5	49,9	49,5	45,5	53,3
51_A		1,5	39,0	38,6	34,7	42,5
51_B		4,5	43,0	42,6	38,8	46,5
52_A		1,5	38,4	38,0	34,0	41,8
52_B		4,5	43,4	43,0	39,1	46,8
53_A		1,5	45,6	45,2	41,1	49,0
53_B		4,5	49,6	49,1	45,1	52,9
54_A		1,5	42,7	42,3	38,3	46,1
54_B		4,5	48,3	47,9	43,9	51,7
55_A		1,5	39,8	39,4	35,4	43,2
55_B		4,5	44,0	43,6	39,7	47,5
56_A		1,5	40,6	40,2	36,2	44,0
56_B		4,5	43,7	43,4	39,4	47,2
57_A		1,5	43,1	42,7	38,7	46,5
57_B		4,5	48,0	47,6	43,6	51,4
58_A		1,5	43,9	43,5	39,5	47,3
58_B		4,5	48,1	47,8	43,8	51,6
59_A		1,5	36,3	35,9	32,0	39,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Spoor Boxtel - Eindhoven
scherm voor begane grond (2,25 meter)

Model: *Gemeente Best Broekstraat - 2,5 m scherm - Railmodel Best - Broekstraten, Best
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	-----				Lden
			Dag	Avond	Nacht		
59_B		4,5	40,1	39,7	35,9	43,6	
60_A		1,5	35,3	34,9	30,9	38,7	
60_B		4,5	36,9	36,5	32,5	40,3	
61_A		1,5	43,7	43,3	39,4	47,2	
61_B		4,5	48,5	48,1	44,2	51,9	
62_A		1,5	42,2	41,8	37,9	45,6	
62_B		4,5	47,7	47,3	43,3	51,1	
63_A		1,5	36,4	36,1	32,1	39,9	
63_B		4,5	40,5	40,1	36,3	44,0	
64_A		1,5	38,9	38,5	34,5	42,3	
64_B		4,5	43,8	43,4	39,5	47,2	
65_A		1,5	39,3	38,9	34,9	42,7	
65_B		4,5	45,5	45,1	41,1	48,9	
66_A		1,5	42,7	42,3	38,3	46,1	
66_B		4,5	47,5	47,2	43,2	51,0	
67_A		1,5	38,3	38,0	34,0	41,8	
67_B		4,5	42,6	42,2	38,3	46,1	
68_A		1,5	30,5	30,1	26,1	33,9	
68_B		4,5	31,6	31,2	27,3	35,1	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

rail met huidig scherm en wal Ringweg

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg - Railmodel Best - Broekstraten, Best
 Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006; Periode: Alle periodes

Omschrijving		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Id						
01_A	1,5	52,5	52,1	48,1	55,9	
01_B	4,5	57,9	57,5	53,4	61,2	
02_A	1,5	54,4	54,0	50,0	57,8	
02_B	4,5	60,5	60,1	55,9	63,8	
03_A	1,5	49,7	49,3	45,2	53,1	
03_B	4,5	56,1	55,7	51,4	59,4	
04_A	1,5	44,7	44,3	40,2	48,1	
04_B	4,5	49,6	49,2	45,1	52,9	
05_A	1,5	52,4	52,0	47,9	55,7	
05_B	4,5	58,1	57,6	53,5	61,4	
06_A	1,5	52,8	52,4	48,4	56,2	
06_B	4,5	58,8	58,3	54,2	62,1	
07_A	1,5	42,9	42,5	38,6	46,4	
07_B	4,5	47,2	46,8	42,8	50,6	
08_A	1,5	44,0	43,6	39,5	47,3	
08_B	4,5	48,8	48,4	44,4	52,2	
09_A	1,5	51,7	51,3	47,2	55,0	
09_B	4,5	57,8	57,3	53,1	61,0	
10_A	1,5	51,8	51,4	47,4	55,2	
10_B	4,5	58,1	57,6	53,5	61,4	
11_A	1,5	38,9	38,6	34,6	42,4	
11_B	4,5	44,2	43,8	39,7	47,5	
12_A	1,5	43,7	43,2	39,2	47,0	
12_B	4,5	48,2	47,8	43,7	51,6	
13_A	1,5	50,3	49,8	45,8	53,6	
13_B	4,5	56,7	56,2	52,0	59,9	
14_A	1,5	50,4	50,0	45,9	53,7	
14_B	4,5	56,9	56,4	52,3	60,2	
15_A	1,5	36,5	36,1	32,1	39,9	
15_B	4,5	41,3	40,9	36,9	44,7	
16_A	1,5	44,4	43,9	39,8	47,7	
16_B	4,5	48,1	47,7	43,6	51,5	
17_A	1,5	49,3	48,9	44,9	52,7	
17_B	4,5	53,9	53,5	49,5	57,3	
18_A	1,5	51,5	51,0	47,0	54,8	
18_B	4,5	55,7	55,3	51,2	59,1	
19_A	1,5	51,1	50,7	46,6	54,4	
19_B	4,5	54,6	54,2	50,0	57,9	
20_A	1,5	45,6	45,2	41,0	48,9	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

rail met huidig scherm en wal Ringweg

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg - Railmodel Best - Broekstraten, Best
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006; Periode: Alle perioden

Omschrijving		Hoogte				Dag		Avond		Nacht		Lden	
Id													
20_B		4,5				49,8		49,4		45,3		53,2	
21_A		1,5				50,2		49,8		45,7		53,6	
21_B		4,5				53,8		53,3		49,2		57,1	
22_A		1,5				48,1		47,7		43,7		51,5	
22_B		4,5				52,0		52,0		47,9		55,8	
23_A		1,5				46,1		45,7		41,6		49,4	
23_B		4,5				49,9		49,4		45,2		53,1	
24_A		1,5				44,1		43,7		39,6		47,5	
24_B		4,5				47,8		47,4		43,4		51,2	
25_A		1,5				47,4		47,0		42,9		50,7	
25_B		4,5				52,1		51,7		47,6		55,4	
26_A		1,5				47,7		47,3		43,2		51,1	
26_B		4,5				52,3		51,9		47,8		55,6	
27_A		1,5				38,8		38,4		34,4		42,2	
27_B		4,5				41,3		40,9		36,9		44,7	
28_A		1,5				40,2		39,8		35,8		43,6	
28_B		4,5				45,6		45,2		41,1		49,0	
29_A		1,5				48,8		48,4		44,3		52,1	
29_B		4,5				53,1		52,7		48,7		56,5	
30_A		1,5				49,0		48,6		44,5		52,3	
30_B		4,5				52,9		52,5		48,4		56,2	
31_A		1,5				48,2		47,8		43,7		51,5	
31_B		4,5				51,1		50,7		46,5		54,4	
32_A		1,5				42,4		42,1		38,0		45,8	
32_B		4,5				47,0		46,6		42,6		50,4	
33_A		1,5				48,9		48,5		44,4		52,3	
33_B		4,5				52,8		52,4		48,4		56,2	
34_A		1,5				47,9		47,4		43,4		51,2	
34_B		4,5				52,9		52,5		48,5		56,3	
35_A		1,5				41,9		41,5		37,5		45,3	
35_B		4,5				46,7		46,3		42,3		50,1	
36_A		1,5				43,4		43,0		38,9		46,7	
36_B		4,5				47,0		46,6		42,5		50,4	
37_A		1,5				49,0		48,6		44,5		52,4	
37_B		4,5				52,3		51,9		47,9		55,7	
38_A		1,5				46,8		46,4		42,3		50,2	
38_B		4,5				51,4		51,0		46,9		54,7	
39_A		1,5				43,3		42,9		38,8		46,6	
39_B		4,5				47,5		47,1		43,0		50,8	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

rail met huidig scherm en wal Ringweg

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg - Railmodel Best - Broekstraten, Best
 Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte				Dag				Avond				Nacht				Lden			
		-----				-----				-----				-----				-----			
40_A		1,5				42,3				41,9				37,8				45,7			
40_B		4,5				45,7				45,3				41,3				49,1			
41_A		1,5				49,3				48,8				44,8				52,6			
41_B		4,5				51,9				51,5				47,5				55,3			
42_A		1,5				48,0				47,6				43,6				51,4			
42_B		4,5				51,6				51,2				47,2				55,0			
43_A		1,5				44,5				44,1				40,0				47,8			
43_B		4,5				47,5				47,1				43,1				50,9			
44_A		1,5				42,6				42,2				38,1				45,9			
44_B		4,5				45,5				45,1				41,1				48,9			
45_A		1,5				49,4				49,0				44,9				52,8			
45_B		4,5				51,6				51,2				47,2				55,0			
46_A		1,5				48,2				47,8				43,8				51,6			
46_B		4,5				51,2				50,8				46,8				54,6			
47_A		1,5				44,7				44,2				40,1				48,0			
47_B		4,5				47,6				47,2				43,1				51,0			
48_A		1,5				38,6				38,3				34,1				42,0			
48_B		4,5				39,4				39,0				34,9				42,8			
49_A		1,5				48,3				47,9				43,8				51,6			
49_B		4,5				51,7				51,3				47,2				55,1			
50_A		1,5				48,8				48,4				44,3				52,1			
50_B		4,5				52,2				51,8				47,7				55,6			
51_A		1,5				41,9				41,5				37,5				45,3			
51_B		4,5				46,0				45,6				41,5				49,4			
52_A		1,5				39,1				38,7				34,7				42,5			
52_B		4,5				44,2				43,8				39,8				47,6			
53_A		1,5				46,7				46,2				42,2				50,0			
53_B		4,5				50,3				49,9				45,8				53,7			
54_A		1,5				44,3				43,9				39,8				47,6			
54_B		4,5				49,1				48,7				44,6				52,5			
55_A		1,5				41,8				41,4				37,3				45,1			
55_B		4,5				45,5				45,1				41,0				48,9			
56_A		1,5				42,0				41,6				37,5				45,3			
56_B		4,5				44,8				44,4				40,4				48,2			
57_A		1,5				44,1				43,7				39,6				47,4			
57_B		4,5				48,8				48,3				44,3				52,1			
58_A		1,5				44,7				44,3				40,3				48,1			
58_B		4,5				48,8				48,4				44,4				52,2			
59_A		1,5				36,7				36,3				32,4				40,1			

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

rail met huidig scherm en wal Ringweg

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg - Railmodel Best - Broekstraten, Best
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006; Periode: Alle periodes

Id	Omschrijving	Hoogte				Dag			Avond		Nacht		Lden	
		-----				-----			-----		-----		-----	
59_B		4,5				40,8			40,5		36,6		44,3	
60_A		1,5				35,4			35,0		30,9		38,8	
60_B		4,5				37,6			37,2		33,2		41,0	
61_A		1,5				45,6			45,2		41,2		49,0	
61_B		4,5				49,7			49,3		45,3		53,1	
62_A		1,5				42,5			42,1		38,2		46,0	
62_B		4,5				48,2			47,8		43,8		51,6	
63_A		1,5				37,2			36,8		32,8		40,6	
63_B		4,5				41,3			40,9		37,0		44,8	
64_A		1,5				38,9			38,5		34,5		42,3	
64_B		4,5				44,7			44,3		40,3		48,1	
65_A		1,5				39,3			38,9		34,9		42,7	
65_B		4,5				45,9			45,5		41,4		49,3	
66_A		1,5				42,9			42,5		38,5		46,3	
66_B		4,5				47,8			47,4		43,4		51,2	
67_A		1,5				39,0			38,6		34,6		42,4	
67_B		4,5				43,3			42,9		38,9		46,7	
68_A		1,5				32,1			31,7		27,7		35,5	
68_B		4,5				33,2			32,8		28,9		36,6	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

banen rail

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep: hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id		Omschrijving		ISO H		ISO maaiveldhoogte HDef.		Hbron Invoertype		Voor Cat.1		Voor Cat.2		Voor Cat.3		Voor Cat.4		Voor Cat.5	
771_A		771_A_44087_44344		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		139		140		90		90		90	
771_A		771_A_44344_44356		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-139		140		90		90		90	
771_A		771_A_44356_44400		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-139		140		90		90		90	
771_A		771_A_44400_44420		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-139		140		90		90		90	
771_A		771_A_44420_44644		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-137		140		90		90		90	
771_A		771_A_44644_44656		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-130		140		90		90		90	
771_A		771_A_44656_44700		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-130		140		90		90		90	
771_A		771_A_44700_44717		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-130		140		90		90		90	
771_A		771_A_44717_44758		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-130		140		90		90		90	
771_A		771_A_44758_44825		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		130		140		90		90		90	
771_A		771_A_44825_44973		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		130		140		90		90		90	
771_A		771_A_44973_45500		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		130		140		90		90		90	
771_A		771_A_45500_45644		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		130		140		90		90		90	
771_A		771_A_45644_45656		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-130		140		90		90		90	
771_A		771_A_45656_45700		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-130		140		90		90		90	
771_A		771_A_45700_45717		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-130		140		90		90		90	
771_A		771_A_45717_45740		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-130		140		90		90		90	
771_A		771_A_45740_45798		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-127		140		90		90		90	
771_A		771_A_45798_45900		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-121		140		90		-86		-86	
771_A		771_A_45900_45997		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-121		140		90		-86		-86	
771_A		771_A_45997_46044		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-121		140		90		-86		-86	
771_A		771_A_46044_46098		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-113		140		90		-80		-80	
771_A		771_A_46098_46151		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-112		140		90		80		80	
771_A		771_A_46151_46200		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-106		140		90		80		80	
771_A		771_A_46200_46256		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-106		140		90		80		80	
771_A		771_A_46256_46273		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-106		140		90		80		80	
771_A		771_A_46273_46344		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-106		140		90		80		80	
771_A		771_A_46344_46497		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-96		140		90		80		80	
771_A		771_A_46497_46500		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-96		140		90		80		80	
771_A		771_A_46500_46512		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-96		140		90		80		80	
771_A		771_A_46512_46544		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-93		140		90		80		80	
771_A		771_A_46544_46556		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-85		140		90		80		80	
771_A		771_A_46556_46570		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-85		140		90		80		80	
771_A		771_A_46570_46697		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-85		140		90		80		80	
771_A		771_A_46697_46800		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-85		140		90		80		80	
771_A		771_A_46800_46817		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-85		140		90		80		80	
771_A		771_A_46817_46845		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		-85		140		90		80		80	
771_A		771_A_46845_46856		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		80		140		90		80		80	
771_A		771_A_46856_46883		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		80		140		90		80		80	
771_A		771_A_46883_46930		0,00		7,00 Relatief		0,20 Intensiteit		80		140		90		80		80	

banen rail

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep:hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H	ISO	maaiveldhoogte HDef.	Hbron	Invoertype	Voor Cat.1	Voor Cat.2	Voor Cat.3	Voor Cat.4	Voor Cat.5
771_A	771_A_46930_47041	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47041_47051	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47051_47088	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47088_47242	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47242_47267	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47267_47280	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47280_47281	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47281_47473	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47473_47500	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47500_47542	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47542_47617	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47617_47709	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47709_47742	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47742_47744	0,00		7,51 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47744_47797	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47797_47856	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47856_47862	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47862_47898	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47898_47900	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47900_47917	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47917_47956	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47956_47973	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47973_47997	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	140	90	80	80
771_A	771_A_47997_48000	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	140	90	80	80
771_A	771_A_48000_48044	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	140	90	80	80
771_A	771_A_48044_48056	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	98	140	140	90	80	80
771_A	771_A_48056_48071	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	98	140	140	90	80	80
771_A	771_A_48071_48100	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	102	140	140	90	80	80
771_A	771_A_48100_48117	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	102	140	140	90	80	80
771_A	771_A_48117_48156	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	102	140	140	90	80	80
771_A	771_A_48156_48173	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	102	140	140	90	80	80
771_A	771_A_48173_48200	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	102	140	140	90	80	80
771_A	771_A_48200_48256	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	102	140	140	90	80	80
771_A	771_A_48256_48300	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	102	140	140	90	80	80
771_A	771_A_48300_48346	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	102	140	140	90	80	80
771_A	771_A_48346_48356	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	102	140	140	90	80	80
771_A	771_A_48356_48373	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	102	140	140	90	80	80
771_A	771_A_48373_48400	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	102	140	140	90	80	80
771_A	771_A_48400_48401	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	102	140	140	90	80	80

banen rail

Model: trail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep: hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H		ISO maaiveldhoogte HDef.	Hbron	Invoertype	Voor Cat.				
							1	2	3	4	
771_A	771_A_48401_48444	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	102	140	90	80	
771_A	771_A_48444_48456	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	82	
771_A	771_A_48456_48500	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	82	
771_A	771_A_48500_48506	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	82	
771_A	771_A_48506_48511	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	84	
771_A	771_A_48511_48556	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	84	
771_A	771_A_48556_48573	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	84	
771_A	771_A_48573_48600	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	84	
771_A	771_A_48600_48656	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	84	
771_A	771_A_48656_48671	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	84	
771_A	771_A_48671_48673	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	116	140	90	87	
771_A	771_A_48673_48697	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	116	140	90	87	
771_A	771_A_48697_48717	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	116	140	90	87	
771_A	771_A_48717_48773	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	116	140	90	87	
771_A	771_A_48773_48877	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	116	140	90	87	
771_A	771_A_48877_48933	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	116	140	90	87	
771_A	771_A_48933_48944	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	116	140	90	87	
771_A	771_A_48944_48954	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_48954_48977	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_48977_49033	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_49033_49077	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_49077_49133	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_49133_49138	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_49138_49154	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_49154_49158	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_49158_49177	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_49177_49233	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_49233_49238	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_49238_49258	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_49258_49300	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_49300_49301	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_49301_49333	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_49333_49354	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_49354_49358	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_49358_49375	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	
771_A	771_A_49375_49414	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	
771_A	771_A_49414_49438	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	
771_A	771_A_49438_49458	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	
771_A	771_A_49458_49500	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	
771_A	771_A_49500_49501	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	

banen rail

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep:hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H		ISO maaiveldhoogte HDef.	Hbron	Invoertype	Voor Cat. 1 Vdoor Cat. 2 Vdoor Cat. 3 Vdoor Cat. 4 Vdoor Cat. 5				
771_A	771_A_49501_49554	0,00		0,00 Relatief	0,20 Intensiteit	123	140	90	90	90	90
771_A	771_A_49554_49558	0,00		0,20 Relatief	0,20 Intensiteit	123	140	90	90	90	90
771_A	771_A_49558_49601	0,00		0,00 Relatief	0,20 Intensiteit	123	140	90	90	90	90
771_A	771_A_49601_49633	0,00		0,00 Relatief	0,20 Intensiteit	123	140	90	90	90	90
771_A	771_A_49633_49658	0,00		0,00 Relatief	0,20 Intensiteit	123	140	90	90	90	90
771_A	771_A_49658_49665	0,00		0,00 Relatief	0,20 Intensiteit	123	140	90	90	90	90
771_A	771_A_49665_49700	0,00		0,00 Relatief	0,20 Intensiteit	123	140	90	90	90	90
771_A	771_A_49700_49701	0,00		0,00 Relatief	0,20 Intensiteit	123	140	90	90	90	90
771_A	771_A_49701_49725	0,00		0,00 Relatief	0,20 Intensiteit	123	140	90	90	90	90
771_A	771_A_49725_49801	0,00		0,00 Relatief	0,20 Intensiteit	124	140	90	90	90	90
771_B	771_B_44087_44344	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_44344_44356	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_44356_44400	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_44400_44420	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_44420_44644	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_44644_44656	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_44656_44700	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_44700_44717	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_44717_44758	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_44758_44825	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_44825_44973	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_44973_45500	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_45500_45644	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_45644_45656	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_45656_45700	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_45700_45717	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_45717_45740	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_45740_45798	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_45798_45900	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_45900_45997	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_45997_46044	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_46044_46098	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_46098_46151	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_46151_46200	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_46200_46256	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_46256_46273	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_46273_46344	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_46344_46497	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_46497_46500	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90
771_B	771_B_46500_46512	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90

banen rail

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep:hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Hbron	Invoertype	Voor Cat.								
							1	2	3	4	5	6	7	8	
771_B	771_B_46512_46544	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_46544_46556	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_46556_46570	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_46570_46697	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_46697_46800	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_46800_46817	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_46817_46845	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_46845_46856	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_46856_46883	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_46883_46930	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_46930_47041	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47041_47051	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47051_47088	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47088_47242	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47242_47267	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47267_47280	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47280_47281	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47281_47473	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47473_47500	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47500_47542	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47542_47617	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47617_47709	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47709_47742	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47742_47744	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47744_47797	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47797_47856	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47856_47862	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47862_47898	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47898_47900	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47900_47917	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47917_47956	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47956_47973	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47973_47997	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_47997_48000	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_48000_48044	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_48044_48056	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_48056_48071	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_48071_48100	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_48100_48117	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90
771_B	771_B_48117_48156	0,00		-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90

banen rail

Model:trail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep:hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H		ISO maaiveldhoogte HDef.	Hbron	Invoertype	Voor Cat. 1 Vdoor Cat. 2 Vdoor Cat. 3 Vdoor Cat. 4 Vdoor Cat. 5				
***771_B	771_B_48156_48173	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48173_48200	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	140	90
771_B	771_B_48200_48256	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	140	90
771_B	771_B_48256_48300	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48300_48346	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48346_48356	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48356_48373	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48373_48400	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48400_48401	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48401_48444	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	140	90
771_B	771_B_48444_48456	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48456_48500	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48500_48506	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48506_48511	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48511_48556	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48556_48573	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48573_48600	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48600_48656	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48656_48671	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48671_48673	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48673_48697	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48697_48717	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48717_48773	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48773_48877	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48877_48933	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48933_48944	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48944_48954	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48954_48977	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_48977_49033	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_49033_49077	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_49077_49133	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_49133_49138	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_49138_49154	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_49154_49158	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_49158_49177	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_49177_49233	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_49233_49238	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_49238_49258	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_49258_49300	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_B	771_B_49300_49301	0,00	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90

banen rail

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep: hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H		ISO maaiveldhoogte HDef.	Hbron	Invoertype	Voor Cat. 1					Voor Cat. 2					Voor Cat. 3					Voor Cat. 4					Voor Cat. 5				
		0,00					0,20 Intensiteit					140					140					90					90				
771_B	771_B_49301_49333	0,00		0,00 Relatief	0,20 Intensiteit	0,20 Intensiteit	140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49333_49354	0,00					140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49354_49358	0,00					140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49358_49375	0,00					140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49375_49414	0,00					140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49414_49438	0,00		0,00 Relatief	0,20 Intensiteit	0,20 Intensiteit	140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49438_49458	0,00					140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49458_49500	0,00					140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49500_49501	0,00					140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49501_49554	0,00					140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49554_49558	0,00		0,00 Relatief	0,20 Intensiteit	0,20 Intensiteit	140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49558_49601	0,00					140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49601_49633	0,00					140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49633_49658	0,00					140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49658_49665	0,00					140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49665_49700	0,00		0,00 Relatief	0,20 Intensiteit	0,20 Intensiteit	140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49700_49701	0,00					140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49701_49725	0,00					140					140					90					90					90				
771_B	771_B_49725_49801	0,00					140					140					90					90					90				
771_C	771_C_44087_44344	0,00					139					140					90					90					90				
771_C	771_C_44344_44356	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	0,20 Intensiteit	-139					140					90					90					90				
771_C	771_C_44356_44400	0,00					-139					140					90					90					90				
771_C	771_C_44400_44420	0,00					-137					140					90					90					90				
771_C	771_C_44420_44644	0,00					-130					140					90					90					90				
771_C	771_C_44644_44656	0,00					-130					140					90					90					90				
771_C	771_C_44656_44700	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	0,20 Intensiteit	-130					140					90					90					90				
771_C	771_C_44700_44717	0,00					-130					140					90					90					90				
771_C	771_C_44717_44758	0,00					-130					140					90					90					90				
771_C	771_C_44758_44825	0,00					130					140					90					90					90				
771_C	771_C_44825_44973	0,00					130					140					90					90					90				
771_C	771_C_44973_45500	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	0,20 Intensiteit	130					140					90					90					90				
771_C	771_C_45500_45644	0,00					130					140					90					90					90				
771_C	771_C_45644_45656	0,00					-130					140					90					90					90				
771_C	771_C_45656_45700	0,00					-130					140					90					90					90				
771_C	771_C_45700_45717	0,00					-130					140					90					90					90				
771_C	771_C_45717_45740	0,00		7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	0,20 Intensiteit	-130					140					90					90					90				
771_C	771_C_45740_45798	0,00					-127					140					90					90					90				
771_C	771_C_45798_45900	0,00					-121					140					90					90					90				
771_C	771_C_45900_45997	0,00					121					140					90					90					90				
771_C	771_C_45997_46044	0,00					-121					140					90					90					90				

banen rail

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep:hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte HDef.	Hbrn Invoertype	Voor Cat.1 Vdoor Cat.2 Vdoor Cat.3 Vdoor Cat.4 Vdoor Cat.5				
771_C	771_C_46044_46098	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	-113	140	90	-80	-80
771_C	771_C_46098_46151	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	-112	140	90	80	80
771_C	771_C_46151_46200	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	-106	140	90	80	80
771_C	771_C_46200_46256	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	-106	140	90	80	80
771_C	771_C_46256_46273	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	-106	140	90	80	80
771_C	771_C_46273_46344	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	-106	140	90	80	80
771_C	771_C_46344_46497	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	-96	140	90	80	80
771_C	771_C_46497_46500	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	-96	140	90	80	80
771_C	771_C_46500_46512	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	-96	140	90	80	80
771_C	771_C_46512_46544	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	-93	140	90	80	80
771_C	771_C_46544_46556	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	-85	140	90	80	80
771_C	771_C_46556_46570	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	-85	140	90	80	80
771_C	771_C_46570_46597	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	-85	140	90	80	80
771_C	771_C_46597_46800	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	-85	140	90	80	80
771_C	771_C_46800_46817	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	-85	140	90	80	80
771_C	771_C_46817_46845	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	-85	140	90	80	80
771_C	771_C_46845_46856	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	90	80	80
771_C	771_C_46856_46883	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	90	80	80
771_C	771_C_46883_46930	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	90	80	80
771_C	771_C_46930_47041	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	90	80	80
771_C	771_C_47041_47051	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	90	80	80
771_C	771_C_47051_47088	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	90	80	80
771_C	771_C_47088_47242	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	90	80	80
771_C	771_C_47242_47267	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	90	80	80
771_C	771_C_47267_47280	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	90	80	80
771_C	771_C_47280_47281	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	90	80	80
771_C	771_C_47281_47473	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	90	80	80
771_C	771_C_47473_47500	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	90	80	80
771_C	771_C_47500_47542	0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	90	80	80
771_C	771_C_47542_47617	0,00	-- Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	90	80	80
771_C	771_C_47617_47709	0,00	-- Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	90	80	80
771_C	771_C_47709_47742	0,00	-- Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	90	80	80
771_C	771_C_47742_47744	0,00	-- Relatief	0,20 Intensiteit	80	140	90	80	80
771_C	771_C_47744_47797	0,00	-- Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	90	80	80
771_C	771_C_47797_47856	0,00	-- Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	90	80	80
771_C	771_C_47856_47862	0,00	-- Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	90	80	80
771_C	771_C_47862_47898	0,00	-- Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	90	80	80
771_C	771_C_47898_47900	0,00	7,99 Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	90	80	80
771_C	771_C_47900_47917	0,00	-- Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	90	80	80
771_C	771_C_47917_47956	0,00	-- Relatief	0,20 Intensiteit	90	140	90	80	80

banen rail

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep:hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id		Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte HDef.	Hbron	Invoertype	Voor Cat.1	Voor Cat.2	Voor Cat.3	Voor Cat.4	Voor Cat.5
771_C	771_C	771_C_47956_47973	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	90	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_47973_47997	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	90	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_47997_48000	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	90	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_48000_48044	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	90	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_48044_48056	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	98	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_48056_48071	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	98	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_48071_48100	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	102	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_48100_48117	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	102	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_48117_48156	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	102	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_48156_48173	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	102	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_48173_48200	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	102	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_48200_48256	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	102	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_48256_48300	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	102	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_48300_48346	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	102	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_48346_48356	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	102	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_48356_48373	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	102	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_48373_48400	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	102	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_48400_48401	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	102	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_48401_48444	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	102	140	90	80	80
771_C	771_C	771_C_48444_48456	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	82	82
771_C	771_C	771_C_48456_48500	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	82	82
771_C	771_C	771_C_48500_48506	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	82	82
771_C	771_C	771_C_48506_48511	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	84	84
771_C	771_C	771_C_48511_48556	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	84	84
771_C	771_C	771_C_48556_48573	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	84	84
771_C	771_C	771_C_48573_48600	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	84	84
771_C	771_C	771_C_48600_48656	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	84	84
771_C	771_C	771_C_48656_48671	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	112	140	90	84	84
771_C	771_C	771_C_48671_48673	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	116	140	90	87	87
771_C	771_C	771_C_48673_48697	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	116	140	90	87	87
771_C	771_C	771_C_48697_48717	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	116	140	90	87	87
771_C	771_C	771_C_48717_48773	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	116	140	90	87	87
771_C	771_C	771_C_48773_48877	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	116	140	90	87	87
771_C	771_C	771_C_48877_48933	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	116	140	90	87	87
771_C	771_C	771_C_48933_48944	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	116	140	90	87	87
771_C	771_C	771_C_48944_48954	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90
771_C	771_C	771_C_48954_48977	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90
771_C	771_C	771_C_48977_49033	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90
771_C	771_C	771_C_49033_49077	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90
771_C	771_C	771_C_49077_49133	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90

banen rail

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep:hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte HDef.	Hbron	Invoertype	Voor Cat.1				Voor Cat.2				Voor Cat.3				Voor Cat.4				Voor Cat.5
						0,20	Intensiteit	121	140	0,20	Intensiteit	121	140	0,20	Intensiteit	121	140	0,20	Intensiteit	121	140	
771_C	771_C_49133_49138	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49138_49154	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49154_49158	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49158_49177	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49177_49233	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49233_49238	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	

771_C	771_C_49238_49258	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49258_49300	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49300_49301	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49301_49333	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49333_49354	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	

771_C	771_C_49354_49358	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49358_49375	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	121	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49375_49414	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49414_49438	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49438_49458	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	

771_C	771_C_49458_49500	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49500_49501	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49501_49554	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49554_49558	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49558_49601	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	

771_C	771_C_49601_49633	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49633_49658	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49658_49665	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49665_49700	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49700_49701	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	

771_C	771_C_49701_49725	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	123	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_C	771_C_49725_49801	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	124	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_D	771_D_44087_44344	0,00	7,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_D	771_D_44344_44356	0,00	7,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_D	771_D_44356_44400	0,00	7,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	

771_D	771_D_44400_44420	0,00	7,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_D	771_D_44420_44644	0,00	7,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_D	771_D_44644_44656	0,00	7,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_D	771_D_44656_44700	0,00	7,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_D	771_D_44700_44717	0,00	7,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	

771_D	771_D_44717_44758	0,00	7,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_D	771_D_44758_44825	0,00	7,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_D	771_D_44825_44973	0,00	7,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
771_D	771_D_44973_45500	0,00	7,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	

banen rail

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep:hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H		ISO maaiveldhoogte HDef.	Hbron Invoertype	Voor Cat.1 Vdoor Cat.2 Vdoor Cat.3 Vdoor Cat.4 Vdoor Cat.5				
771_D	771_D_45500_45644		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_45644_45656		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_45656_45700		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_45700_45717		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_45717_45740		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_45740_45798		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_45798_45900		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_45900_45997		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_45997_46044		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46044_46098		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46098_46151		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46151_46200		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46200_46256		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46256_46273		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46273_46344		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46344_46497		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46497_46500		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46500_46512		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46512_46544		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46544_46556		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46556_46570		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46570_46697		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46697_46800		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46800_46817		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46817_46845		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46845_46856		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46856_46883		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46883_46930		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_46930_47041		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_47041_47051		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_47051_47088		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_47088_47242		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_47242_47267		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_47267_47280		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_47280_47281		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_47281_47473		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_47473_47500		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_47500_47542		0,00	7,00 Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_47542_47617		0,00	-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_47617_47709		0,00	-- Relatief	0,20 Intensiteit	140	140	90	90	90

banen rail

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep:hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte HDef.	Hbron Invoertype					Voor Cat. 1 Vdoor Cat. 2 Vdoor Cat. 3 Vdoor Cat. 4 Vdoor Cat. 5				
				-- Relatief					0,20 Intensiteit				
771_D	771_D_47709_47742	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_47742_47744	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_47744_47797	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_47797_47856	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_47856_47862	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_47862_47898	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_47898_47900	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_47900_47917	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_47917_47956	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_47956_47973	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_47973_47997	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_47997_48000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48000_48044	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48044_48056	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48056_48071	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48071_48100	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48100_48117	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48117_48156	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48156_48173	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48173_48200	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48200_48256	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48256_48300	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48300_48346	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48346_48356	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48356_48373	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48373_48400	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48400_48401	0,00	1,74	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48401_48444	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48444_48456	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48456_48500	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48500_48506	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48506_48511	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48511_48556	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48556_48573	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48573_48600	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48600_48656	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48656_48671	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48671_48673	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48673_48697	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90
771_D	771_D_48697_48717	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90	90	90

banen rail

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep:hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte HDef.	Hbron Invoertype		Vdoor Cat.1	Vdoor Cat.2	Vdoor Cat.3	Vdoor Cat.4	Vdoor Cat.5
771_D	771_D_48717_48773	0,00	-- Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_48773_48877	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_48877_48933	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_48933_48944	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_48944_48954	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_48954_48977	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_48977_49033	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49033_49077	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49077_49133	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49133_49138	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49138_49154	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49154_49158	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49158_49177	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49177_49233	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49233_49238	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49238_49258	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49258_49300	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49300_49301	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49301_49333	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49333_49354	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49354_49358	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49358_49375	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49375_49414	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49414_49438	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49438_49458	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49458_49500	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49500_49501	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49501_49554	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49554_49558	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49558_49601	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49601_49633	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49633_49658	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49658_49665	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49665_49700	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49700_49701	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49701_49725	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90
771_D	771_D_49725_49801	0,00	0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	140	140	90	90	90

banen rail

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
 Groep:hoofdgroep
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2006

Id	Vdoor Cat.6	Vdoor Cat.7	Vdoor Cat.8	Vdoor Cat.9/1	Vdoor Cat.1	Vdoor Cat.2	Vdoor Cat.3	Vdoor Cat.4	Vdoor Cat.5	Vdoor Cat.6	Vdoor Cat.7	Vdoor Cat.8	Vdoor Cat.9/1
771_A	90	0	140	0	138	140	0	0	0	0	0	136	0
771_A	90	0	140	0	138	140	0	0	0	0	0	136	0
771_A	90	0	140	0	138	140	0	0	0	0	0	-138	0
771_A	90	0	140	0	-136	140	0	0	0	0	0	-135	0
771_A	90	0	-137	0	-136	140	0	0	0	0	0	-135	0
771_A	90	0	-132	0	-136	140	0	0	0	0	0	-135	0
771_A	90	0	-132	0	-132	140	0	0	0	0	0	130	0
771_A	90	0	-132	0	130	140	0	0	0	0	0	130	0
771_A	90	0	-132	0	130	140	0	0	0	0	0	130	0
771_A	90	0	130	0	130	140	0	0	0	0	0	130	0
771_A	90	0	130	0	130	140	0	0	0	0	0	130	0
771_A	90	0	130	0	130	140	0	0	0	0	0	130	0
771_A	90	0	130	0	130	140	0	0	0	0	0	130	0
771_A	90	0	130	0	-126	140	0	0	0	0	0	-126	0
771_A	90	0	130	0	-126	140	0	0	0	0	0	-126	0
771_A	90	0	-129	0	-126	140	0	0	0	0	0	-126	0
771_A	-86	0	-124	0	-126	140	0	0	0	0	0	-116	0
771_A	-86	0	-124	0	-115	140	0	0	0	0	0	-116	0
771_A	-86	0	-124	0	-115	140	0	0	0	0	0	-116	0
771_A	-80	0	-117	0	-115	140	0	0	0	0	0	-116	0
771_A	80	0	-116	0	-115	140	0	0	0	0	0	-116	0
771_A	80	0	-110	0	-115	140	0	0	0	0	0	-109	0
771_A	80	0	-110	0	-105	140	0	0	0	0	0	-100	0
771_A	80	0	-110	0	-99	140	0	0	0	0	0	-100	0
771_A	80	0	-110	0	-99	140	0	0	0	0	0	-100	0
771_A	80	0	-101	0	-99	140	0	0	0	0	0	-100	0
771_A	80	0	-101	0	-99	140	0	0	0	0	0	-94	0
771_A	80	0	-101	0	-90	140	0	0	0	0	0	-94	0
771_A	80	0	-95	0	-90	140	0	0	0	0	0	-94	0
771_A	80	0	-88	0	-90	140	0	0	0	0	0	-94	0
771_A	80	0	-88	0	-85	140	0	0	0	0	0	-86	0
771_A	80	0	-88	0	-85	140	0	0	0	0	0	-86	0
771_A	80	0	-88	0	-85	140	0	0	0	0	0	-86	0
771_A	80	0	-88	0	-85	140	0	0	0	0	0	-81	0
771_A	80	0	-88	0	80	140	0	0	0	0	0	-81	0
771_A	80	0	-88	0	80	140	0	0	0	0	0	-81	0
771_A	80	0	80	0	80	140	0	0	0	0	0	80	0
771_A	80	0	80	0	80	140	0	0	0	0	0	80	0
771_A	80	0	80	0	80	140	0	0	0	0	0	80	0

banen rail

Model: trail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
 Groep: hoofdgroep
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Id	Vdoor Cat.6										Vdoor Cat.7										Vdoor Cat.8										Vdoor Cat.9/1										Vdoor Cat.1										Vdoor Cat.2										Vdoor Cat.3										Vdoor Cat.4										Vdoor Cat.5										Vdoor Cat.6										Vdoor Cat.7										Vdoor Cat.8										Vdoor Cat.9/1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
	771_A					771_B					771_C					771_D					771_E					771_F					771_G					771_H					771_I					771_J					771_K					771_L					771_M					771_N					771_O					771_P					771_Q					771_R					771_S					771_T					771_U					771_V					771_W					771_X					771_Y					771_Z																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
771_A	80	80	80	80	80	0	0	0	0	80	80	140	0	0	0	80	80	140	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

banen rail

Model: trail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep: hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	-----														-----													
	Vdoor Cat.6	Vdoor Cat.7	Vdoor Cat.8	Vdoor Cat.9/1	Vdoor Cat.1	Vdoor Cat.2	Vdoor Cat.3	Vdoor Cat.4	Vdoor Cat.5	Vdoor Cat.6	Vdoor Cat.7	Vdoor Cat.8	Vdoor Cat.9/1															
771_A	80	0	93	0	-44	-51	0	0	0	0	0	-76	0															
771_A	82	0	99	0	-44	-51	0	0	0	0	0	-76	0															
771_A	82	0	99	0	-44	-47	0	0	0	0	0	-60	0															
771_A	82	0	99	0	-40	-42	0	0	0	0	0	-60	0															
771_A	84	0	103	0	-40	-42	0	0	0	0	0	-60	0															
771_A	84	0	103	0	-40	-42	0	0	0	0	0	-60	0															
771_A	84	0	103	0	-40	-40	0	0	0	0	0	-53	0															
771_A	84	0	103	0	-40	-40	0	0	0	0	0	-53	0															
771_A	84	0	103	0	-40	-40	0	0	0	0	0	-44	0															
771_A	84	0	103	0	-40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	-40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	-40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	-40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	-40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-40	0															
771_A	87	0	109	0	40	-40	0	0	0	0	0	-4																

banen rail

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep: hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Vdoor Cat.6	Vdoor Cat.7	Vdoor Cat.8	Vdoor Cat.9/1	Vdoor Cat.1	Vdoor Cat.2	Vdoor Cat.3	Vdoor Cat.4	Vdoor Cat.5	Vdoor Cat.6	Vdoor Cat.7	Vdoor Cat.8	Vdoor Cat.9/1
771_A	90	0	118	0	87	71	0	0	0	0	0	72	0
771_A	90	0	118	0	88	75	0	0	0	0	0	75	0
771_A	90	0	118	0	88	75	0	0	0	0	0	75	0
771_A	90	0	118	0	88	75	0	0	0	0	0	75	0
771_A	90	0	118	0	91	78	0	0	0	0	0	79	0
771_A	90	0	118	0	91	78	0	0	0	0	0	79	0
771_A	90	0	118	0	91	78	0	0	0	0	0	79	0
771_A	90	0	118	0	95	87	0	0	0	0	0	82	0
771_A	90	0	118	0	95	87	0	0	0	0	0	82	0
771_B	90	0	140	0	139	140	0	0	0	0	0	138	0
771_B	90	0	140	0	139	140	0	0	0	0	0	138	0
771_B	90	0	140	0	139	140	0	0	0	0	0	138	0
771_B	90	0	140	0	139	140	0	0	0	0	0	138	0
771_B	90	0	140	0	139	140	0	0	0	0	0	138	0
771_B	90	0	140	0	139	140	0	0	0	0	0	138	0
771_B	90	0	140	0	136	136	0	0	0	0	0	122	0
771_B	90	0	140	0	136	136	0	0	0	0	0	122	0
771_B	90	0	140	0	136	136	0	0	0	0	0	122	0
771_B	90	0	140	0	136	136	0	0	0	0	0	122	0
771_B	90	0	140	0	132	132	0	0	0	0	0	119	0
771_B	90	0	140	0	127	132	0	0	0	0	0	119	0
771_B	90	0	140	0	127	132	0	0	0	0	0	119	0
771_B	90	0	140	0	127	132	0	0	0	0	0	119	0
771_B	90	0	140	0	125	128	0	0	0	0	0	115	0
771_B	90	0	140	0	125	128	0	0	0	0	0	115	0
771_B	90	0	140	0	125	128	0	0	0	0	0	115	0
771_B	90	0	140	0	125	128	0	0	0	0	0	115	0
771_B	90	0	140	0	125	120	0	0	0	0	0	109	0
771_B	90	0	140	0	122	120	0	0	0	0	0	109	0
771_B	90	0	140	0	122	120	0	0	0	0	0	109	0
771_B	90	0	140	0	119	120	0	0	0	0	0	109	0
771_B	90	0	140	0	119	120	0	0	0	0	0	109	0

banen rail

Model: trail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep: hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2006

Id	Vdoor Cat.6	Vdoor Cat.7	Vdoor Cat.8	Vdoor Cat.9/1	Vdoor Cat.1	Vdoor Cat.2	Vdoor Cat.3	Vdoor Cat.4	Vdoor Cat.5	Vdoor Cat.6	Vdoor Cat.7	Vdoor Cat.8	Vdoor Cat.9/1
771_B	90	0	140	0	119	120	0	0	0	0	0	109	0
771_B	90	0	140	0	119	120	0	0	0	0	0	109	0
771_B	90	0	140	0	119	116	0	0	0	0	0	107	0
771_B	90	0	140	0	119	116	0	0	0	0	0	107	0
771_B	90	0	140	0	116	116	0	0	0	0	0	107	0
771_B	90	0	140	0	116	112	0	0	0	0	0	102	0
771_B	90	0	140	0	114	112	0	0	0	0	0	102	0
771_B	90	0	140	0	114	112	0	0	0	0	0	102	0
771_B	90	0	140	0	114	102	0	0	0	0	0	95	0
771_B	90	0	140	0	114	102	0	0	0	0	0	95	0
771_B	90	0	140	0	114	102	0	0	0	0	0	95	0
771_B	90	0	140	0	114	102	0	0	0	0	0	95	0
771_B	90	0	140	0	109	102	0	0	0	0	0	88	0
771_B	90	0	140	0	109	92	0	0	0	0	0	88	0
771_B	90	0	140	0	109	92	0	0	0	0	0	88	0
771_B	90	0	140	0	102	87	0	0	0	0	0	83	0
771_B	90	0	140	0	102	87	0	0	0	0	0	83	0
771_B	90	0	140	0	97	87	0	0	0	0	0	83	0
771_B	90	0	140	0	97	79	0	0	0	0	0	79	0
771_B	90	0	140	0	97	79	0	0	0	0	0	79	0
771_B	90	0	140	0	93	79	0	0	0	0	0	79	0
771_B	90	0	140	0	93	79	0	0	0	0	0	79	0
771_B	90	0	140	0	93	79	0	0	0	0	0	79	0
771_B	90	0	140	0	93	75	0	0	0	0	0	75	0
771_B	90	0	140	0	91	75	0	0	0	0	0	75	0
771_B	90	0	140	0	91	68	0	0	0	0	0	71	0
771_B	90	0	140	0	87	68	0	0	0	0	0	71	0
771_B	90	0	140	0	85	68	0	0	0	0	0	71	0
771_B	90	0	140	0	85	68	0	0	0	0	0	71	0
771_B	90	0	140	0	85	68	0	0	0	0	0	71	0
771_B	90	0	140	0	85	68	0	0	0	0	0	71	0
771_B	90	0	140	0	85	68	0	0	0	0	0	71	0
771_B	90	0	140	0	85	68	0	0	0	0	0	71	0
771_B	90	0	140	0	85	63	0	0	0	0	0	65	0
771_B	90	0	140	0	80	63	0	0	0	0	0	65	0

Model: rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast liggingspoor - incl scherm langs Ringweg
Groep: hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Geonoise V5.43

13-7-2010 15:54:11

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep: hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

13-7-2010 15:54:11

Model: rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast liggings spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep: hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Geonoise V5.43

13-7-2010 15:54:11

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep: hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Geonoise V5.43

13-7-2010 15:54:11

Model: rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast liggings spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep: hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Geonoise V5.43

13-7-2010 15:54:11

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast liggings spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep: hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Geonoise V5.43

13-7-2010 15:54:11

Model: rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast liggingspoor - incl scherm langs Ringweg
Groep: noordgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Geonoise V5.43

13-7-2010 15:54:11

Model: rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep: hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2006

13-7-2010 15:54:11

bodemgebieden rail

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep:hoofdgroep
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	Bf
771_G	771_Bodemgebied	1,00
2		0,00
3		0,00
4		0,00
6		0,00
7		0,00
8		0,00
9		0,00
10		0,00
11		0,00
12		0,00
13		0,00
14		0,00
15		0,00
16		0,00
20		0,00
22		0,00
31		0,00
44		0,00
49		0,00
50		0,00
51		0,00
52		0,00
53		0,00
54		0,00
55		0,00
56		0,00
57		0,00
58		0,00
59		0,00
60		0,00
61		0,00
62		0,00
63		0,00
64		0,00
65		0,00
66		0,00
67		0,00
68		0,00
69		0,00

bodemgebieden rail

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep:hoofdgroep
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Omschrijving	Bf
70		0,00
71		0,00
72		0,00
73		0,00
74		0,00
75		0,00
76		0,00
77		0,00
78		0,00
79		0,00
80		0,00
81		0,00
82		0,00
84		0,00
85		0,00
86		0,00
87		0,00
88		0,00
89		0,00
15		0,00
45		0,00
11		0,00
10		0,00
46		0,00
14		0,00
13		0,00
9		0,00
12		0,00
1		0,00
22		0,00
23		0,00
24		0,00
36		0,00
49		0,00
91		0,00

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep: hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Geonoise V5.43

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep: hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Geonoise V5.43

13-7-2010 15:56:03

Model: rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg Groep: hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Geonoise V5.43

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010)angepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep: hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Geonoise V5.43

13-7-2010 15:56:03

Model: rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg Groep: hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Geonoise V5.43

gebouwen rail

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
 Groep:hoofdgroep
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
55		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
57		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
59		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
60		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
61		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
63		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
65		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
66		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
67		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
68		3,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
69		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
70		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
71		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
72		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
73		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
74		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
75		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
76		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
77		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
78		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
79		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
80		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
81		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
82		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
83		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
84		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
85		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
86		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
87		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
88		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
89		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
90		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
91		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
92		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
93		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
94		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast liggingspoor - incl scherm langs Ringweg
Groep:hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Geonoise V5.43

13-7-2010 15:56:03

gebouwen rail

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
 Groep:hoofdgroep
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
150		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
159		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
160		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
161		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
164		7,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
174		8,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
175		7,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
226		7,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
227		7,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
263		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
300		13,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
301		16,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
302		16,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
305		16,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
306		13,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
307		13,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
308		13,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
309		13,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
310		13,50	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
312		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
315		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
341		8,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
342		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
344		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
346		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
393		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
396		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
397		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
398		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
409		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
410		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
411		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
421		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
425		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
426		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
427		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
428		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
429		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
454		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
455		9,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model+rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast liggng spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep:hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Geonoise V5.43

gebouwen rail

Model: *rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
 Groep: hoofdgroep
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1006		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1007		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1008		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1009		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1010		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1011		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1012		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1013		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1014		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1015		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1016		6,00	7,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

hoogtelijnen rail

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
Groep:hoofdgroep
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekemethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H
01	771_Breuklijn rechts	--
02	771_Breuklijn links	--
03		7,00
04		7,00
05		--
06		--
07		0,00
08		0,00
09		7,00
10		7,00
11		7,00
12		0,00
13		--
14		--
15		--
16		--
17		--
18		--
19		--
20		--
21		--
22		--
23		2,00
24		2,00
25		--
26		--
27		7,00
28		7,00
29		7,00
30		7,00
31		7,00
32		--
33		7,00
34		7,00
35		7,00
36		8,50
37		8,40
38		7,00
39		0,00

schermen rail

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
 Groep:hoofdgroep
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H		HDef.	Cp Refl.L 63 Refl.L 125 Refl.L 250 Refl.L 500 Refl.L 1k Refl.L 2k Refl.L 4k									
		ISO	H		ISO	H	maaiveldhoogte	Relatief	0 dB	0 dB	0 dB	0 dB	0 dB	0 dB
771_S	771_Breuklijn links	0,00		--	Relatief	0 dB	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
771_S	771_Breuklijn rechts	0,00		--	Relatief	0 dB	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1		1,50		7,00	Relatief	0 dB	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2		1,50		7,00	Relatief	0 dB	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6		1,50		7,00	Relatief	0 dB	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7		1,50		7,00	Relatief	0 dB	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8		1,50		--	Relatief	0 dB	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9		1,00		--	Relatief	0 dB	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	geluidswal langs Ringweg 1,50 tot 2,00 meter	--		--	Relatief	2 dB	0 dB	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

schermen rail

Model:*rail model van Gemeente Best (januari 2010) aangepast ligging spoor - incl scherm langs Ringweg
 Groep:hoofdgroep
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
771_S	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
771_S	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00