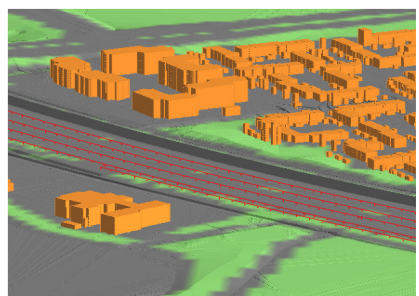
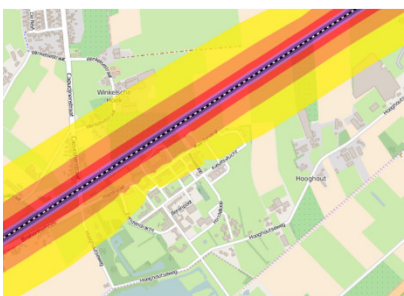


Rapport akoestisch onderzoek

Botterdreef - Zwartbroekweg, 's-Hertogenbosch

Gemeente 's-Hertogenbosch



Rapport akoestisch onderzoek

Botterdreef – Zwartbroekweg, 's-Hertogenbosch

Gemeente 's-Hertogenbosch

Bijlage:

Computeroutput/kaarten SRM II

Datum:

31 oktober 2018

Projectgegevens:

RAO01-0254449-01C

Datum vrijgave	Opsteller(s)	Projectleider	Vrijgave
31-10-2018	R. Dekker	C. Stolzenbach	

Inhoud

1	Organisatorische en algemene gegevens	1
2	Beknopt wettelijk kader	3
2.1	De Wet geluidhinder	3
2.2	Algemene normen	3
2.3	Geluidbeleid gemeente 's-Hertogenbosch	4
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	Cumulatie	6
3.5	30 km-zone	6
3.6	Railverkeerslawaaï	6
4	Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek	7
4.1	Onderzoeksgebied	7
4.2	Verkeersgegevens	7
5	Resultaten van de berekeningen	11
5.1	Wegverkeerslawaaï	11
5.2	Railverkeerslawaaï	13
5.3	Cumulatie	15
6	Conclusies	17

Bijlagen computeroutput Geomilieu SRM II

1. Model wegverkeerslawaaï
2. Model railverkeerslawaaï
3. Cumulatieberekening

1 Organisatorische en algemene gegevens

Door CroonenBuro5 is voorliggend akoestisch onderzoek behorende bij de locatie Botterdreef - Zwartbroekweg te 's-Hertogenbosch verricht. Op deze locatie wordt de bouw van een appartementencomplex, met in totaal 16 woonzorgappartementen en 1 zelfstandige woning, mogelijk gemaakt. De te ontwikkelen appartementen zijn geluidgevoelige objecten als bedoeld in de Wet geluidhinder. Conform de Wet geluidhinder (verder Wgh) dient een akoestisch onderzoek te worden verricht indien er sprake is van het projecteren van geluidgevoelige bebouwing die binnen de zone van een bron is gelegen.

Conform de Wet geluidhinder heeft iedere (spoor)weg een zone. Uitzonderingen daarop zijn wegen die in een 30 km-zone zijn opgenomen en wegen die als woonerf bestemd zijn.

Van deze uitzonderingen is geen sprake vanwege de Larenweg (50 km/uur). De zone van de weg is 200 meter aan weerszijde van de weg. de toekomstige appartementencomplexen zijn binnen deze zone geprojecteerd. Derhalve dient voor de woningen vanwege de genoemde wegen een akoestisch onderzoek te worden opgesteld. Eveneens is het plangebied gelegen binnen de zone (600 m) van de spoorbaan tussen 's-Hertogenbosch en Utrecht. Het akoestisch onderzoek heeft tot doel de geluidbelasting vanwege de Larenweg en de spoorbaan 's-Hertogenbosch – Utrecht op de gevels van de te projecteren geluidgevoelige bebouwing te bepalen en te toetsen aan de grenswaarden die in de Wet geluidhinder zijn gesteld.

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening dient aangetoond te worden dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Derhalve kunnen 30 km wegen waarvan verwacht wordt dat zij een substantiële bijdrage leveren aan de geluidbelasting op de gevels van de te projecteren woningen in het onderzoek te worden betrokken. In onderhavig geval worden de wegen Botterdreef (30 km/uur), Zwartbroekweg (30 km/uur) en Braspenningslaan (30 km/uur) in het onderzoek betrokken. Omdat verwacht kan worden dat die wegen een substantiële bijdrage aan de geluidbelasting op de gevels kunnen leveren, zijn deze wegen nader beschouwd en derhalve in het akoestisch onderzoek opgenomen. Voor de berekening van de geluidbelasting op de gevels van de toekomstige woningen en de beschouwing van de genoemde wegen zijn dezelfde uitgangspunten en berekeningsmethode gehanteerd als in de Wet geluidhinder.



Ligging plangebied t.o.v. de spoorlijn en de omliggende wegen

2 Beknopt wettelijk kader

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) dan wel 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 (spoor)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 geluidbeperkende maatregelen worden onderscheiden.

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

2.2 Algemene normen

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

Nieuwe situaties

Onder nieuwe situaties vallen:

- nieuw te projecteren woningen (en andere geluidsgevoelige bebouwing);
- 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 voorkeursgrenswaarde van 48 dB vanwege wegverkeer en 55 dB vanwege railverkeer.

Wanneer deze waarden worden overschreden en geluidbeperkende maatregelen niet mogelijk en/of doelmatig zijn kunnen Burgemeester en Wethouders, onder voorwaarden, een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vaststellen. De waarden zijn aan de in de Wet geluidhinder opgenomen maxima gebonden. Voorop staat dat er in ieder geval dat er sprake moet zijn van een goed woon- en leefklimaat. Daartoe zijn in het verzoek hogere waarde aanvullende eisen c.q. inspanningsverplichtingen opgenomen. Bovendien moet, middels de toelichting bij het bestemmingsplan, worden aangetoond dat er sprake is van de wenselijkheid tot het bouwen van woningen of andere geluidgevoelige objecten op genoemde locatie.

2.3 Geluidbeleid gemeente 's-Hertogenbosch

De gemeente heeft geluidbeleid opgesteld voor nieuwe situaties. Het beleid is hierbij afhankelijk van de locatie en heeft als doel het realiseren van een goed woon- en leefklimaat, waarbij rekening wordt gehouden met de beperkingen van die locatie.

De huidige locatie betreft een stromingszone. De ambitiewaarde valt in de geluidklasse 'onrustig' (48-53 dB) en de bovengrens betreft de geluidklasse 'lawaaig' (58-63 dB).

Voor het bepalen van de geluidwering om te komen tot een binnenniveau van 33 dB stelt de gemeente dat dient te worden uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting (dit is derhalve een zwaardere eis dan het Bouwbesluit stelt). Onderdeel is ook dat de woning een geluidluwe gevel heeft en een buitenruimte die valt in de ambitiewaarde van de geluidklasse.

3 Reken- en meetvoorschriften

Voor het bepalen van de geluidbelasting is het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 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. Ook kan de methode gehanteerd worden als de woning op een grote afstand van een relatief kleine weg wordt gesitueerd.

De rekenmethode II wordt toegepast voor situaties waarbij reflecties, afschermingen van verschillende hoogtes, hellingen, bochten, verschillen in wegdek en intensiteiten etc. een belangrijke invloed hebben op de geluidbelasting. In voorliggend onderzoek zijn de berekeningen middels het programma Geomilieu V4.30 uitgevoerd met SRM II.

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. Voor wegen waarop met een snelheid van 70 km/uur en meer wordt gereden (buitenstedelijk gebied) is deze aftrek:

- 2 dB;
- 3 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh 56 dB is;
- 4 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh 57 dB is;

Voor de overige wegen geldt een aftrek van 5 dB (stedelijk gebied).

In onderhavig geval is er sprake van 30 km/uur en 50 km/uur wegen in stedelijk gebied, waardoor een aftrek van 5 dB gehanteerd kan worden.

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. Het te beschouwen gebied is gelegen in het stedelijk gebied.

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:

Aantal rijstro- ken	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
Maximaal 2	200 meter	250 meter
3 of 4	350 meter	400 meter
Meer dan 4	350 meter	600 meter

3.4 Cumulatie

Indien vanwege meerdere geluidsbronnen de geluidbelasting op de gevels van de toekomstige woningen wordt berekend en de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dient aan de hand van de gecumuleerde geluidbelasting 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. Ter beoordeling van het woon- en leefklimaat wordt de aftrek ingevolge artikel 110g eveneens niet toegepast. Zodoende kunnen de resultaten van de berekeningen dienen voor de toetsing aan de binnenwaarde conform het Bouwbesluit.

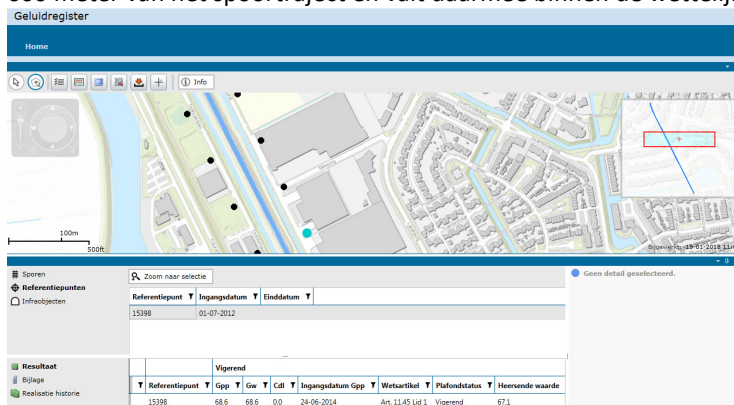
3.5 30 km-zone

Conform de Wet geluidhinder heeft, zoals eerder is aangegeven, iedere weg een zone. Uitzonderingen daarop zijn wegen die in een 30 km-zone zijn opgenomen en wegen die als woonerf bestemd zijn. Van deze uitzonderingen is sprake vanwege bijna alle in de directe omgeving van het plangebied gelegen wegen en vallen zij daarom buiten het regime van de Wet geluidhinder. In het kader van de Wet ruimtelijke ordening dient echter aangetoond te worden dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Omdat de Botterdreef, Zwartbroekweg en Braspenninglaan in de directe omgeving van het plangebied gelegen zijn en omdat verwacht kan worden dat deze wegen een substantiële bijdrage aan de geluidbelasting op de gevels kunnen leveren, worden deze wegen nader beschouwd en derhalve in het akoestisch onderzoek opgenomen.

Voor de berekening van de geluidbelasting op de gevels van de toekomstige woningen en de beschouwing van de genoemde wegen zullen dezelfde uitgangspunten en berekeningsmethode worden gehanteerd zoals in de Wet geluidhinder is opgenomen.

3.6 Railverkeerslawaaï

Het plangebied is gelegen in de nabijheid van het traject 's-Hertogenbosch – Utrecht. Nabij het plangebied is referentiepunt '15398' gelegen waar het geluidproductieplafond 68.6 dB bedraagt. Dit is weergegeven in onderstaande afbeelding. Op basis van artikel 1.4a lid 1 van het Besluit geluidhinder bedraagt de zonebreedte voor dit traject 600 meter. Het plangebied is gelegen binnen 600 meter van het spoortraject en valt daarmee binnen de wettelijke geluidzone.



Overzicht geluidproductie plafond

4 Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten opgenomen welke ten grondslag liggen aan het akoestisch onderzoek. De gemeente 's-Hertogenbosch streeft naar een zo goed mogelijk woon- en leefklimaat. Uitgangspunt daarbij is dat op de gevels van de te projecteren woningen en andere geluidgevoelige bebouwing de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer en 55 dB voor railverkeer niet wordt overschreden. Indien deze waarde, ondanks het afwegen van geluidbeperkende maatregelen, overschreden wordt dient deze 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. Daarnaast zijn er aanvullende eisen en inspanningsverplichtingen zoals het situeren van een geluidluwe gevel en/of buitenruimte, een akoestisch gunstige indeling van de woning en het voldoen aan de binnenwaarde (geluidwering van de gevel) conform het Bouwbesluit.

4.1 Onderzoeksgebied

De berekeningen in het kader van de Wet geluidhinder vinden plaats voor de geluidsgevoelige bebouwing gelegen in de zone van de Larenweg. Vanwege de Wet ruimtelijke ordening worden de gedezoneerde wegen Botterdreef, Zwartbroekweg en Braspenninglaan in de berekening opgenomen. Voorts ligt de locatie in de zone van de spoorlijn 's-Hertogenbosch – Utrecht.

Voor de (bij het indienen van het bouwplan noodzakelijke) berekening van de binnenwaarde zal een cumulatieberekening worden gemaakt, deze cumulatieberekening is weergegeven in paragraaf 5.3.

4.2 Verkeersgegevens

Railverkeer

Voor de berekening vanwege de spoorlijn 's-Hertogenbosch - Utrecht zijn alle gegevens afkomstig uit het Geluidregister (Versie 1.33.3). De gegevens zijn gedownload op 14 februari 2018. De gegevens bestaan uit de geografische situatie, geluidproductieplafonds en alle achterliggende akoestisch relevante gegevens en informatie die in het Geomilieu-model zijn verwerkt.

Wegverkeer

De verkeersgegevens zijn afkomstig van de gemeente 's-Hertogenbosch, welke in de vorm van een shape-bestand en Excel-lijst voor het jaar 2028 is aangeleverd. In de Excel-lijst zijn de verkeersintensiteiten, de snelheid en het wegdektype opgenomen. In het shape-bestand is de verdeling naar motorvoertuigcategorieën en de verdeling over het totaal van de dag, avond en nacht opgenomen. Het gehanteerde horizonjaar is 2028. In onderstaande tabel zijn de gegevens globaal weergegeven. In de bijlage van het akoestisch onderzoek zijn de (uitgebreide) gegevens voor alle weggedelen opgenomen.

Weg	Etmaal	Dag 6,89%			Avond 2,93%			Nacht 0,70%		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Larenweg	%	91.84	5.47	2.68	90.60	5.95	3.45	91.55	4.85	3.60
Florijnstraat - rotonde	5600	354.36	21.11	10.34	148.66	9.76	5.66	35.89	1.90	1.41
Weg	Etmaal	Dag 6.89%			Avond 2.95%			Nacht 0.70%		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Larenweg	%	89.59	7.13	3.29	88.02	7.77	4.21	89.24	6.35	4.41
Rotonde - Messing	4100	253.08	20.14	9.29	106.46	9.40	5.09	25.61	1.82	1.27
Weg	Etmaal	Dag 7.09%			Avond 2.70%			Nacht 0.51%		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Zwartbroekweg	%	97.58	1.32	1.10	97.54	1.16	1.30	96.31	1.48	2.21

Rotonde - kruispunt	1900	131.45	1.78	1.48	50.04	0.60	0.67	9.33	0.14	0.21
Weg	Etmaal	Dag 7.10%			Avond 2.70%			Nacht 0.50%		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Zwartbroekweg	%	97.89	1.46	0.66	97.94	1.28	0.78	97.03	1.64	1.33
Kruispunt - Zilverpark	4400	305,81	4,56	2,06	116,35	1,52	0,93	21,35	0,36	0,29
Weg	Etmaal	Dag 7.10%			Avond 2.70%			Nacht 0.51%		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Botterdreef	%	97.40	1.77	0.84	97.45	1.55	1.00	96.33	1.98	1.69
	2900	200,55	3,64	1,73	76,30	1,21	0,78	14,25	0,29	0,25
Weg	Etmaal	Dag 7.10%			Avond 2.70%			Nacht 0.50%		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Braspenninglaan	%	99.21	0.57	0.22	99.23	0.50	0.27	98.80	0.65	0.45
	1600	112,70	0,65	0,25	42,87	0,22	0,12	7,91	0,05	0,04

Snelheid

De geluidberekening op de Larenweg is gebaseerd op een snelheid van 50 km/uur. De snelheid op de Botterdreef, Zwartbroekweg en Braspenninglaan is 30 km/uur.

Verharding

Op de Larenweg ligt een SMA-NL5 verharding. De Zwartbroekweg, Botterdreef en de Braspenninglaan hebben een elementenverharding in keperverband.

Maatgevende periode

Voor de bepaling van de waarden zoals genoemd in de Wet geluidhinder (in Lden), 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).

Artikel 110g Wgh

Conform artikel 110g van de Wet geluidhinder is voor de geluidbelastingen vanwege de wegen een aftrek van 2, 3, 4 of 5 dB toegestaan. Vanwege de 30 km wegen kan voor de vergelijking met de gezonde wegen dezelfde aftrek worden gehanteerd. Voor de geluidbelasting die als basis dient voor de berekening van de binnenwaarde wordt geen aftrek gehanteerd.

Waarneemhoogte

In de regels behorende bij het bestemmingsplan zijn de hoogtes en goothoogtes van de toekomstige woonbebouwing opgenomen. Daaruit volgt een maximaal aantal woonlagen met bijbehorende waarneemhoogte.

<u>bouwlagen</u>	<u>waarneemhoogte in meters</u>
1	1,5
2	4,5
3	7,5

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 weg. De verharde gedeelten zijn als akoestisch hard ingevoerd.

Afschermingen en reflecties

De bijdrage van afschermingen en reflecties, met de bijbehorende correctiefactor, is in de berekeningen opgenomen.

Maaiveld

Model wegverkeerslawaa:

De maaiveldhoogte van de wegen is maatgevend en op 0 gesteld. De hoogten van alle relevante objecten zijn daaraan gerelateerd.

Model railverkeerslawaa:

De hoogteverschillen van de spoorbanen zijn afkomstig uit het Geluidregister spoor. Het gebied buiten de directe omgeving van het spoor is afgeleid van de Algemene Hoogtekaart Nederland (AHN.nl) en is op 4 meter gesteld. De hoogte van alle relevante objecten zijn daaraan gerelateerd.

5 Resultaten van de berekeningen

5.1 Wegverkeerslawaaï

Conform de Wet geluidhinder is de geluidbelasting op de gevels van de toekomstige woningen berekend. Het gaat daarbij om de geluidbelasting vanwege de Larenweg. Vanwege de Wet ruimtelijke ordening zijn de Zwartbroekweg, Botterdreef en Braspenninglaan in de berekeningen opgenomen. Voor de (bij het indienen van het bouwplan noodzakelijke) berekening van de binnenwaarde is een cumulatieberekening vanwege alle wegen gemaakt. In de onderstaande tabellen zijn per weg de gevelbelastingen vanaf 48 dB (na afronding en aftrek art 110g), dan wel de hoogste gevelbelastingen opgenomen. In de bijlage zijn alle gevelbelastingen (voor art. 110g) opgenomen.

Geluidbelasting vanwege de Larenweg

	Hoogte 1,5 meter		Hoogte 4,5 meter	
Wp	1	2	1	2
05	41,6	37	41,9	37

1. geluidbelasting voor aftrek en afronding art 110g Wgh

2. geluidbelasting na aftrek en afronding art 110g Wgh

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (na toepassing van art 110g) vanwege de Larenweg niet wordt overschreden. Er zijn derhalve geen akoestische beperkingen voor de bouw van de woningen.

Woon- en leefklimaat

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening worden de 30 km wegen, ter toetsing aan het woon- en leefklimaat, beschouwd. Als beoordelingscriterium worden daarbij de waarden uit de Wet geluidhinder gehanteerd.

Geluidbelasting vanwege de Zwartbroekweg

	Hoogte 1,5 meter		Hoogte 4,5 meter		Hoogte 7,5 meter	
Wp	1	2	1	2	1	2
04	52,5	48	53,2	48	n.v.t.	n.v.t.
05	58,2	53	58,4	53	n.v.t.	n.v.t.
11	62,2	57	62,1	57	61,5	56
12	61,4	56	61,5	56	61,0	56
13	61,1	56	61,2	56	60,7	56
14	60,9	56	61,1	56	60,6	56
15	56,6	52	56,8	52	56,5	52

1. geluidbelasting voor aftrek en afronding art 110g Wgh

2. geluidbelasting na aftrek en afronding art 110g Wgh

Geluidbelasting vanwege de Botterdreef

	Hoogte 1,5 meter		Hoogte 4,5 meter	
Wp	1	2	1	2
01	59,3	54	59,3	54
02	59,2	54	59,3	54
03	59,2	54	59,2	54
04	59,1	54	59,1	54
05	55,2	50	55,2	50
10	54,3	49	54,6	50

1. geluidbelasting voor aftrek en afronding art 110g Wgh

2. geluidbelasting na aftrek en afronding art 110g Wgh

Geluidbelasting vanwege de Braspenninglaan

	Hoogte 1,5 meter		Hoogte 4,5 meter	
Wp	1	2	1	2
05	49,0	44	50,1	45

1. geluidbelasting voor aftrek en afronding art 110g Wgh

2. geluidbelasting na aftrek en afronding art 110g Wgh

Uit de resultaten van de berekening blijkt dat de woningen vanwege de Braspenninglaan voldoen aan de grenswaarde van 48 dB.

Uit de resultaten vanwege de Zwartbroekweg en Botterdreef blijkt dat de woningen niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en daarmee ook niet aan de grens van de geluidwering gevels. Daarom dienen geluidbeperkende maatregelen om de geluidbelasting op de gevels van de woningen te verminderen naar de voorkeursgrenswaarde te worden overwogen.

Overweging maatregelen

Bij de overweging van geluidbeperkende maatregelen gaat het om:

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

Bij de afwegingen spelen stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige/technische en financiële aspecten een rol. De maatregelen moeten haalbaar en doelmatig zijn.

Bronmaatregelen

De aanleg van een stillere verharding, vermindering van verkeersintensiteiten en het verlagen van snelheid zijn voorbeelden van maatregelen aan de bron. Het verminderen van de verkeersintensiteiten is gezien de aard en ontsluitende functie van de weg niet haalbaar.

Om de snelheid van het verkeer te matigen is de weg voorzien van een elementverharding. Indien een asfaltverharding wordt gerealiseerd zal dit uitnodigen om harder te gaan rijden. Daarnaast is het realiseren van een ander type wegdek stedenbouwkundig, gelet op het straatbeeld, niet wenselijk.

Daarnaast levert het vervangen van de elementenverharding door een asfaltverharding (referentiewegdek) maximaal 2,5 dB reductie op, maar daarmee zal niet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Tevens zijn hier aanzienlijke kosten mee gemoeid (lengte 200 m X breedte 5.00 m = 1000 m² a €20,00 m² = €20.000). In totaal worden 17 appartementen gerealiseerd, waardoor de kosten per woning €1.176,- bedragen. Dit bedraagt minder dan het normbedrag van €1.250,- per woning. Na realisatie zal van een asfaltverharding zal echter nog niet voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde.

Omdat het realiseren van maatregelen aan de bron om de beschreven redenen niet wenselijk, dan wel bijdraagt aan een substantiële verbetering, zullen geen maatregelen aan de weg worden uitgevoerd.

Overdrachtsmaatregelen

Afstandsvergroting tussen de bron en de geluidgevoelige objecten, het realiseren van afschermdende niet geluidgevoelige bebouwing en het plaatsen van geluidschermen of -wallen zijn overdrachtsmaatregelen. Er is, aangezien het een beperkte inbreidingslocatie betreft, geen ruimte voor een dergelijke maatregel.

Het oprichten van afschermdende aaneengesloten niet geluidgevoelige bebouwing is om stedenbouwkundige redenen niet mogelijk. Het plaatsen van een scherm is, vanwege de ontsluiting van

de woningen op de weg, verkeerstechnisch, stedenbouwkundig en financieel niet wenselijk. Derhalve worden geen geluidreducerende maatregelen in het overdrachtgebied uitgevoerd.

Maatregelen voor en aan de gevel

Maatregelen zoals het realiseren van balkonschermen, vliesgevels etc., zijn een mogelijkheid om aan de gevel maatregelen te treffen. De balkons op de verdieping worden uitgerust met metalen spijlen. Om ongewenste reflecties te voorkomen op het balkon wordt geadviseerd geluidsabsorberende plafonds te realiseren.

De appartementen op de begane grond hebben geen balkon, maar een kleine tuin. Daarnaast wordt een deel van de ruimte achter het appartementencomplex ingericht als gezamenlijke buitenruimte.

Indien de woningen met een geluidbelasting van meer dan 48 dB binnen het regime van de Wet geluidhinder zouden vallen, zou een hogere waarde kunnen worden verleend en zou voldaan moeten worden aan eisen en inspanningsverplichtingen. Dit is echter niet aan de orde omdat de geluidbelasting wordt veroorzaakt door een 30 km/uur weg.

Het zou daarbij gaan om het creëren van een geluidluwe gevel (waaraan getracht moet worden zoveel mogelijk geluidgevoelige ruimten te situeren), een geluidluwe buitenruimte en het voldoen aan de binnenwaarde conform het Bouwbesluit.

Uit de resultaten van de berekening blijkt dat alle woningen een gevelbelasting hebben van meer dan 48 dB afkomstig van wegverkeerslawaai. Alle woningen hebben aan de achterzijde een geluidluwe gevel en door de aanwezigheid van een gezamenlijke buitenruimte ook een geluidluwe buitenruimte.

Conform het gemeentelijke beleid dient een buitenruimte van een woning of appartement te voldoen aan de ambitiewaarde van het betreffende gebied. In dit geval betekent dit een maximale geluidbelasting van 48 – 53 dB. Alle woningen voldoen door de aanwezigheid van de gezamenlijke buitenruimte aan dit beleid.

5.2 Railverkeerslawaai

Met behulp van het berekeningsmodel is op alle toetspunten de geluidbelasting vanwege het railverkeer op de spoorweg berekend voor het vigerende geluidproductieplafond. In onderstaande tabel zijn enkele maatgevende rekenresultaten weergegeven voor de geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer op de gevel van de appartementen. De rekenresultaten per toetspunt en – hoogte zijn opgenomen in de bijlage van het akoestisch rapport.

Geluidbelasting vanwege de spoorlijn 's-Hertogenbosch – Utrecht

WP	Hoogte 1,5 m	Hoogte 4,5 m	Hoogte 7,5 m
15	42,0	47,9	50,9
16	44,4	50,4	54,9
17	44,3	50,4	55,3
18	43,3	49,9	54,8
19	42,1	48,4	54,3
20	37,3	42,0	53,4

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer ten hoogste 55,3 dB (afgerond 55 dB) bedraagt op de gevel van de appartementen. Deze geluidbelasting treedt op bij de bovenste etage van het deel parallel aan de Zwartbroekweg. Deze geluidbelasting overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB op woningen ten gevolge van railverkeer niet. Een verdere toetsing kan daarom achterwege blijven.

5.3 Cumulatie

In onderstaande tabel wordt de cumulatieve geluidbelasting (zonder aftrek van art 110g Wgh) op alle gevels van de toekomstige woningen opgenomen. Uit de berekening blijkt dat er geen significante toename is ten opzichte van de berekeningen per (spoor)weg. De geluidbelasting (excl. art. 110g) is de basis voor de beoordeling van het woon- en leefklimaat, de berekening van geluidbeperkende maatregelen en kunnen dienen als basis voor de berekening van de geluidwering van de gevels (binnenwaarde conform het Bouwbesluit).

De eindresultaten van de cumulatieve berekening.

WP	LVL (dB)	LRL (dB)	L*VL (dB)	L*RL(dB)	Lcum (dB)
01_A	59,5	44,9	59,50	41,26	59,56
01_B	59,7	48,9	59,70	45,06	59,85
02_A	59,6	44,6	59,60	40,97	59,66
02_B	59,8	48,4	59,80	44,58	59,93
03_A	59,8	44,6	59,80	40,97	59,86
03_B	60	48,9	60,00	45,06	60,14
04_A	60,1	44,7	60,10	41,07	60,15
04_B	60,4	49,4	60,40	45,53	60,54
05_A	60,3	39,2	60,30	35,84	60,32
05_B	60,6	43,1	60,60	39,55	60,63
06_A	35	39	35,00	35,65	38,35
06_B	37,3	44,1	37,30	40,50	42,20
07_A	33,7	41	33,70	37,55	39,05
07_B	36,3	46,6	36,30	42,87	43,73
08_A	34,2	41,8	34,20	38,31	39,73
08_B	36,8	47,1	36,80	43,35	44,21
09_A	33,9	41	33,90	37,55	39,11
09_B	36,8	46,4	36,80	42,68	43,68
10_A	54,3	43,6	54,30	40,02	54,46
10_B	54,7	48,2	54,70	44,39	55,09
11_A	62,4	40,4	62,40	36,98	62,41
11_B	62,4	45,6	62,40	41,92	62,44
11_C	61,8	48,1	61,80	44,30	61,88
12_A	61,6	39,9	61,60	36,51	61,61
12_B	61,7	44,7	61,70	41,07	61,74
12_C	61,2	47,4	61,20	43,63	61,28
13_A	61,2	39,7	61,20	36,32	61,21
13_B	61,3	45,3	61,30	41,64	61,35
13_C	60,9	47,3	60,90	43,54	60,98
14_A	61	39,6	61,00	36,22	61,01
14_B	61,2	45	61,20	41,35	61,24
14_C	60,8	46,7	60,80	42,97	60,87
15_A	56,6	42	56,60	38,50	56,67
15_B	56,9	47,9	56,90	44,11	57,12
15_C	56,5	50,9	56,50	46,96	56,96
16_A	35,6	44,4	35,60	40,78	41,93

Correctiefactoren RMG-2012		
	Factor	Toeslag
Weg	1	0
Rail	0,95	-1,4

- LVL (dB): Wegverkeerslawaai
- LRL (dB): Railverkeerslawaai
- L*VL (dB): Wegverkeerslawaai x correctiefactor (1)
- L*RL (dB): Railverkeerslawaai x correctiefactor (0,95)
- toeslag (-1,4)
- Lcum: Cumulatie

16_B	38	50,4	38,00	46,48	47,06
16_C	39,6	54,9	39,60	50,76	51,08
17_A	35,5	44,3	35,50	40,69	41,83
17_B	38	50,4	38,00	46,48	47,06
17_C	40,2	55,3	40,20	51,14	51,47
18_A	33,3	43,3	33,30	39,74	40,62
18_B	36,2	49,9	36,20	46,01	46,44
18_C	39,1	54,8	39,10	50,66	50,95
19_A	33	42,1	33,00	38,60	39,65
19_B	36,8	48,4	36,80	44,58	45,25
19_C	40,4	54,3	40,40	50,19	50,62
20_A	36,1	37,3	36,10	34,04	38,20
20_B	39,1	42	39,10	38,50	41,82
20_C	45,5	53,4	45,50	49,33	50,83
21_A	47,6	44,6	47,60	40,97	48,45
22_A	44,1	44,8	44,10	41,16	45,88
23_A	39,8	43,9	39,80	40,31	43,07
24_A	43,6	45,2	43,60	41,54	45,70
25_A	39,8	45,1	39,80	41,45	43,71

Gecumuleerde geluidbelasting

In het kader van de beoordeling van de akoestische inpasbaarheid moet, naast toetsing aan de normen die afzonderlijk voor verschillende activiteiten van toepassing zijn, ook de gecumuleerde geluidbelasting meegewogen worden. Hierbij is met name van belang in hoeverre sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat bij de nieuwe woningen. De maximaal gecumuleerde geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woningen bedraagt 62 dB (exclusief de aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh voor wegverkeer).

Geluidwering

Bij de aanvraag om omgevingsvergunning moet worden aangetoond dat aan de geluideisen van afdeling 3.1 van het Bouwbesluit wordt voldaan. De karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructies moet worden bepaald conform NEN 5077. Hierbij wordt uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting. Bij toepassing van de juiste geluidwerende materialen en maatregelen is een binnenniveau van 33 dB gewaarborgd. In deze situatie betekent dit dat de hoogst berekende geluidbelasting voor het bepalen van de geluidwering van de gevel 60 dB bedraagt. Bij deze geluidbelasting moet de minimale geluidwering 29 dB bedragen. Als hieraan wordt voldaan is uit akoestisch oogpunt sprake van een goed woon- en leefklimaat.

6 Conclusies

Door CroonenBuro5 is voorliggend akoestisch onderzoek behorende bij de locatie Botterdreef - Zwartbroekweg te 's-Hertogenbosch verricht. Op deze locatie wordt de bouw van een appartementencomplex mogelijk gemaakt. De te ontwikkelen appartementen zijn geluidgevoelige objecten als bedoeld in de Wet geluidhinder.

Conform de Wet geluidhinder heeft iedere (spoor)weg een zone. Uitzonderingen daarop zijn wegen die in een 30 km-zone zijn opgenomen en wegen die als woonerf bestemd zijn. Deze uitzonderingen is niet van toepassing op de Larenweg. Deze weg heeft een zone van 200 meter aan weerszijde van de weg. Derhalve is deze weg gezoneerd en, omdat de geluidgevoelige bebouwing binnen de zone van de weg mogelijk wordt gemaakt, is in het kader van de Wet geluidhinder voorliggend akoestisch onderzoek te worden verricht. Voorts ligt de locatie in de zone van de spoorlijn 's-Hertogenbosch – Utrecht. Het akoestisch onderzoek heeft tot doel de geluidbelasting op de gevels van de woningen te bepalen en te toetsen aan de grenswaarden die in de Wet geluidhinder zijn gesteld.

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat, conform de Wet geluidhinder, de appartementen vanwege de Larenweg en de spoorweg 's-Hertogenbosch - Utrecht voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van respectievelijk 48 dB en 55 dB. De hoogst berekende geluidbelasting vanwege de Larenweg is 37 dB (incl. afronding en aftrek conform art 110g Wgh) en vanwege de spoorweg 's-Hertogenbosch – Utrecht 55,3 dB (afgerond 55 dB). Er zijn derhalve geen akoestische belemmeringen voor de bouw van de woningen.

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening zijn de 30 km wegen, ter toetsing aan het woon- en leefklimaat, beschouwd. Als beoordelingscriterium worden daarbij de waarden uit de Wet geluidhinder gehanteerd. Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat de woningen vanwege de Braspenninglaan voldoen aan de grenswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidbelasting vanwege de Braspenninglaan bedraagt 45 dB (incl. afronding en aftrek conform art 110g Wgh).

Uit de resultaten vanwege de Botterdreef en Zwartbroekweg blijkt dat de woningen niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en daarmee ook niet aan grens van de geluidwering gevels. Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat alle appartementen een gevelbelasting hebben van meer dan 48 dB. Vanwege de Botterdreef bedraagt de hoogst berekende geluidbelasting 54 dB (incl. afronding en aftrek conform art 110g Wgh). Vanwege de Zwartbroekweg bedraagt de hoogst berekende geluidbelasting 57 dB, inclusief afronding en aftrek conform art. 110g Wgh.

Indien de woningen aan de vereisten uit de Wet geluidhinder dienden te voldoen, zou een hogere waarden kunnen worden verleend. Dit is echter niet aan de orde omdat de geluidsbelasting wordt veroorzaakt door een 30 km weg.

Wel zijn geluidbeperkende maatregelen om de geluidbelasting op de gevels te verminderen naar de voorkeursgrenswaarde overwogen. Uit de beschouwing van de maatregelen aan de bron en in het overdrachtsgebied blijkt dat deze vanwege stedenbouwkundige, verkeerstechnische en financiële redenen niet doelmatig en haalbaar zijn. Het vervangen van de elementenverharding is gelijk aan het normbedrag per woning, echter is er geen sprake van een substantiële verbetering, waardoor geen maatregelen aan de weg worden uitgevoerd.

Maatregelen zoals het realiseren van balkonschermen, vliesgevels etc., zijn een mogelijkheid om aan de gevel maatregelen te treffen. De balkons op de verdieping worden uitgerust met metalen spijlen. Om ongewenste reflecties te voorkomen op het balkon wordt geadviseerd geluidsabsorberende plafonds te realiseren.

De appartementen op de begane grond hebben geen balkon, maar een kleine tuin. Daarnaast wordt een deel van de ruimte achter het appartementencomplex ingericht als gezamenlijke buitenruimte.

Indien de woningen met een geluidbelasting van meer dan 48 dB binnen het regime van de Wet geluidhinder zouden vallen, zou een hogere waarde kunnen worden verleend en zou voldaan moeten worden aan eisen en inspanningsverplichtingen. Dit is echter niet aan de orde omdat de geluidbelasting wordt veroorzaakt door een 30 km/uur weg.

Het zou daarbij gaan om het creëren van een geluidluwe gevel (waaraan getracht moet worden zoveel mogelijk geluidgevoelige ruimten te situeren), een geluidluwe buitenruimte en het voldoen aan de binnenwaarde conform het Bouwbesluit.

Uit de resultaten van de berekening blijkt dat alle woningen een gevelbelasting hebben van meer dan 48 dB afkomstig van wegverkeerslawaai. Alle woningen hebben aan de achterzijde een geluidluwe gevel en door de aanwezigheid van een gezamenlijke buitenruimte ook een geluidluwe buitenruimte.

Conform het gemeentelijke beleid dient een buitenruimte van een woning of appartement te voldoen aan de ambitiewaarde van het betreffende gebied. In dit geval betekent dit een maximale geluidbelasting van 48 – 53 dB. Alle woningen voldoen door de aanwezigheid van de gezamenlijke buitenruimte aan dit beleid.

Daarnaast zal middels een nader onderzoek aangetoond moeten worden dat de woningen voldoen aan de geëiste binnenwaarde van de woning conform het Bouwbesluit.

Bijlage: Computeroutput Geomilieu SRM II

Computeroutput Geomilieu SRM II

Model wegverkeerslawaa

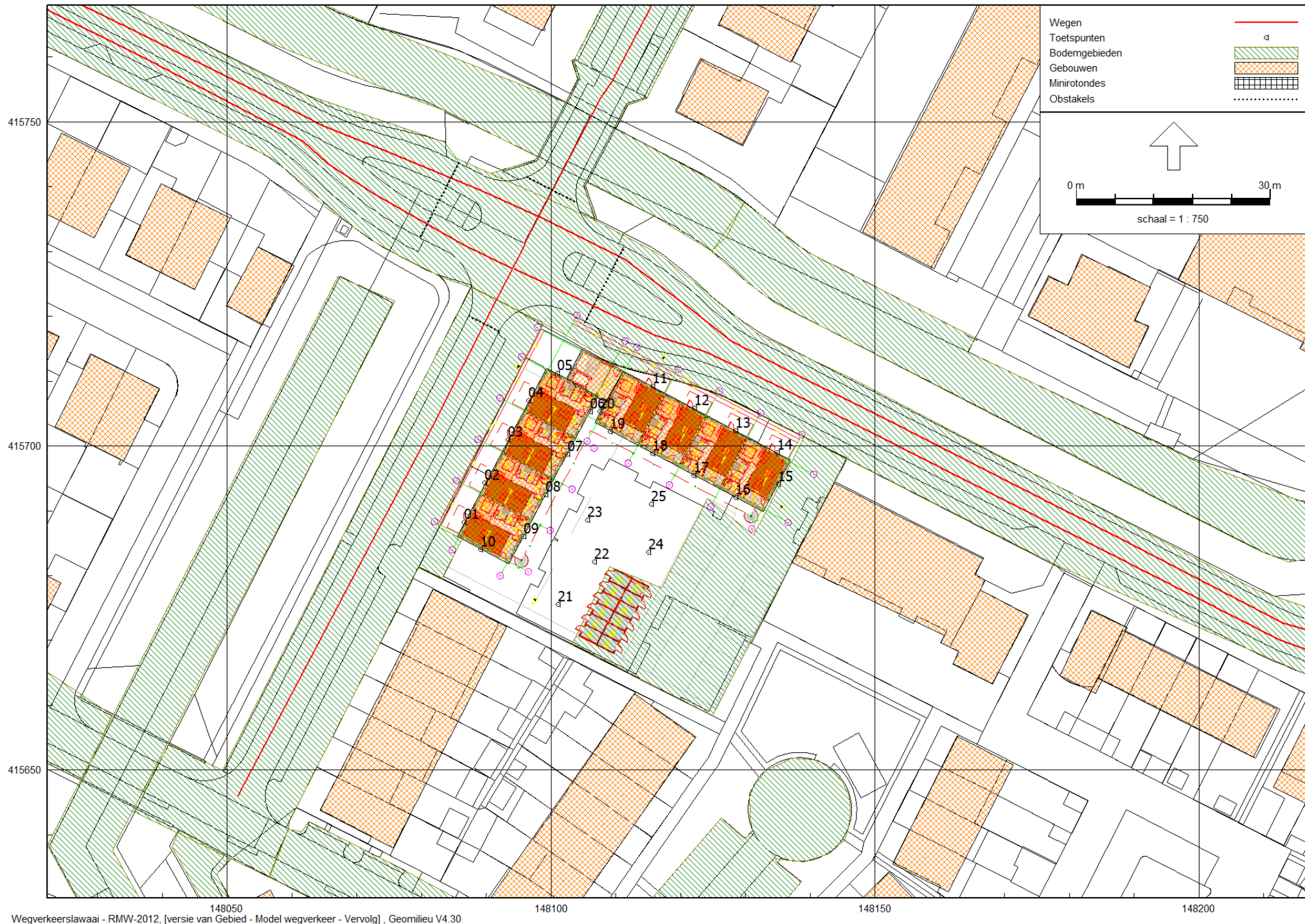
415600



147600

148000

148400



Toetspunten

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

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
06		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
07		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
08		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
09		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
10		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
11		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
12		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
13		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
14		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
15		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
16		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
17		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
18		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
19		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
20		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
21		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
22		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
23		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
25		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
24		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja

Larenweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Model wegverkeer - Vervolg
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Larenweg
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		1,50	32,1	28,7	22,4	32,5
01_B		4,50	33,9	30,5	24,2	34,3
02_A		1,50	35,0	31,5	25,2	35,3
02_B		4,50	36,4	33,0	26,6	36,8
03_A		1,50	37,4	33,9	27,6	37,8
03_B		4,50	38,3	34,8	28,5	38,7
04_A		1,50	39,2	35,8	29,5	39,6
04_B		4,50	40,1	36,6	30,3	40,5
05_A		1,50	41,2	37,7	31,4	41,6
05_B		4,50	41,6	38,1	31,8	41,9
06_A		1,50	26,0	22,6	16,2	26,4
06_B		4,50	28,1	24,7	18,3	28,5
07_A		1,50	25,5	22,1	15,7	25,9
07_B		4,50	28,4	25,0	18,7	28,8
08_A		1,50	25,8	22,4	16,1	26,2
08_B		4,50	28,4	25,0	18,7	28,8
09_A		1,50	25,8	22,4	16,1	26,2
09_B		4,50	30,5	27,1	20,8	30,9
10_A		1,50	30,8	27,4	21,1	31,2
10_B		4,50	32,7	29,3	22,9	33,1
11_A		1,50	38,7	35,2	28,9	39,1
11_B		4,50	38,7	35,2	28,9	39,1
11_C		7,50	39,0	35,6	29,3	39,4
12_A		1,50	37,9	34,4	28,1	38,2
12_B		4,50	37,9	34,5	28,2	38,3
12_C		7,50	38,3	34,8	28,5	38,7
13_A		1,50	37,4	33,9	27,6	37,7
13_B		4,50	37,6	34,1	27,8	37,9
13_C		7,50	37,8	34,4	28,1	38,2
14_A		1,50	37,0	33,5	27,2	37,3
14_B		4,50	37,3	33,8	27,5	37,6
14_C		7,50	37,7	34,2	27,9	38,1
15_A		1,50	25,3	21,9	15,5	25,7
15_B		4,50	29,2	25,8	19,5	29,6
15_C		7,50	30,2	26,8	20,5	30,6
16_A		1,50	26,7	23,3	16,9	27,1
16_B		4,50	29,6	26,2	19,9	30,0
16_C		7,50	32,5	29,0	22,7	32,8
17_A		1,50	27,5	24,1	17,7	27,9
17_B		4,50	30,4	27,0	20,7	30,8
17_C		7,50	34,4	30,9	24,6	34,8
18_A		1,50	27,4	24,0	17,7	27,8
18_B		4,50	29,8	26,4	20,1	30,2
18_C		7,50	32,6	29,2	22,8	33,0
19_A		1,50	26,9	23,5	17,1	27,3
19_B		4,50	29,5	26,1	19,8	29,9
19_C		7,50	32,6	29,2	22,9	33,0
20_A		1,50	23,0	19,6	13,3	23,4
20_B		4,50	26,3	23,0	16,6	26,7
20_C		7,50	37,4	33,9	27,6	37,7
21_A		1,50	31,4	28,0	21,6	31,8
22_A		1,50	29,5	26,1	19,7	29,9
23_A		1,50	29,2	25,8	19,5	29,6
24_A		1,50	29,3	25,9	19,5	29,7
25_A		1,50	29,7	26,3	19,9	30,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Zwartbroekweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Model wegverkeer - Vervolg
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Zwartbroekweg
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		1,50	46,1	42,0	35,2	46,0
01_B		4,50	48,1	43,9	37,2	48,0
02_A		1,50	47,7	43,5	36,8	47,6
02_B		4,50	49,5	45,3	38,6	49,3
03_A		1,50	50,0	45,8	39,0	49,8
03_B		4,50	51,2	47,0	40,3	51,1
04_A		1,50	52,7	48,5	41,7	52,5
04_B		4,50	53,4	49,2	42,5	53,2
05_A		1,50	58,3	54,1	47,3	58,2
05_B		4,50	58,6	54,4	47,6	58,4
06_A		1,50	33,0	28,8	22,1	32,9
06_B		4,50	34,8	30,6	23,9	34,7
07_A		1,50	32,3	28,1	21,4	32,1
07_B		4,50	35,0	30,8	24,2	34,9
08_A		1,50	32,6	28,4	21,8	32,5
08_B		4,50	35,5	31,3	24,6	35,4
09_A		1,50	32,2	28,0	21,2	32,0
09_B		4,50	34,7	30,5	23,8	34,6
10_A		1,50	33,6	29,5	22,8	33,5
10_B		4,50	35,7	31,5	24,9	35,6
11_A		1,50	62,3	58,1	51,3	62,2
11_B		4,50	62,2	58,0	51,2	62,1
11_C		7,50	61,6	57,4	50,6	61,5
12_A		1,50	61,6	57,4	50,6	61,4
12_B		4,50	61,6	57,4	50,6	61,5
12_C		7,50	61,1	56,9	50,1	61,0
13_A		1,50	61,2	57,0	50,2	61,1
13_B		4,50	61,3	57,1	50,3	61,2
13_C		7,50	60,9	56,7	49,8	60,7
14_A		1,50	61,1	56,9	50,1	60,9
14_B		4,50	61,2	57,0	50,2	61,1
14_C		7,50	60,8	56,6	49,8	60,6
15_A		1,50	56,7	52,5	45,7	56,6
15_B		4,50	57,0	52,8	46,0	56,8
15_C		7,50	56,6	52,5	45,6	56,5
16_A		1,50	29,9	25,7	19,0	29,8
16_B		4,50	31,6	27,4	20,7	31,5
16_C		7,50	33,0	28,8	22,2	32,9
17_A		1,50	28,7	24,6	17,9	28,6
17_B		4,50	30,5	26,4	19,7	30,4
17_C		7,50	32,3	28,2	21,5	32,2
18_A		1,50	26,0	21,8	15,1	25,8
18_B		4,50	28,0	23,8	17,2	27,9
18_C		7,50	30,1	25,9	19,3	30,0
19_A		1,50	24,7	20,5	13,8	24,6
19_B		4,50	26,9	22,8	16,2	26,9
19_C		7,50	29,1	24,9	18,3	29,0
20_A		1,50	32,7	28,6	21,8	32,6
20_B		4,50	34,6	30,4	23,8	34,5
20_C		7,50	40,7	36,6	30,0	40,6
21_A		1,50	39,7	35,5	28,7	39,5
22_A		1,50	39,7	35,5	28,7	39,6
23_A		1,50	36,1	31,9	25,3	36,0
24_A		1,50	41,6	37,4	30,6	41,4
25_A		1,50	36,5	32,3	25,6	36,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Botterdreef

Rapport: Resultatentabel
 Model: Model wegverkeer - Vervolg
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Botterdreef
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A			1,50	59,4	55,2	48,5	59,3
01_B			4,50	59,4	55,3	48,6	59,3
02_A			1,50	59,3	55,1	48,5	59,2
02_B			4,50	59,4	55,2	48,6	59,3
03_A			1,50	59,3	55,1	48,5	59,2
03_B			4,50	59,3	55,2	48,5	59,2
04_A			1,50	59,2	55,0	48,3	59,1
04_B			4,50	59,2	55,0	48,4	59,1
05_A			1,50	55,3	51,1	44,4	55,2
05_B			4,50	55,3	51,1	44,5	55,2
06_A			1,50	28,8	24,6	18,1	28,7
06_B			4,50	32,2	28,0	21,5	32,2
07_A			1,50	24,4	20,2	13,6	24,3
07_B			4,50	26,0	21,8	15,2	25,9
08_A			1,50	25,9	21,7	15,0	25,8
08_B			4,50	27,3	23,1	16,4	27,2
09_A			1,50	25,9	21,7	15,0	25,8
09_B			4,50	27,3	23,1	16,4	27,2
10_A			1,50	54,4	50,2	43,5	54,3
10_B			4,50	54,7	50,5	43,9	54,6
11_A			1,50	46,8	42,7	36,0	46,7
11_B			4,50	47,7	43,5	36,9	47,6
11_C			7,50	47,9	43,7	37,0	47,8
12_A			1,50	44,1	39,9	33,2	44,0
12_B			4,50	45,6	41,4	34,7	45,5
12_C			7,50	45,9	41,7	35,0	45,8
13_A			1,50	41,0	36,8	30,1	40,9
13_B			4,50	42,9	38,7	32,0	42,8
13_C			7,50	43,2	39,0	32,4	43,1
14_A			1,50	38,4	34,2	27,4	38,2
14_B			4,50	40,6	36,4	29,7	40,5
14_C			7,50	40,8	36,6	29,9	40,7
15_A			1,50	28,2	24,0	17,3	28,1
15_B			4,50	30,3	26,2	19,5	30,2
15_C			7,50	25,1	20,9	14,3	25,0
16_A			1,50	33,5	29,4	22,6	33,4
16_B			4,50	35,9	31,7	25,1	35,8
16_C			7,50	37,3	33,1	26,5	37,2
17_A			1,50	33,4	29,3	22,6	33,3
17_B			4,50	36,0	31,8	25,2	35,9
17_C			7,50	37,7	33,5	26,9	37,6
18_A			1,50	30,5	26,3	19,8	30,4
18_B			4,50	34,0	29,8	23,3	33,9
18_C			7,50	37,0	32,8	26,3	36,9
19_A			1,50	30,5	26,3	19,8	30,5
19_B			4,50	35,1	30,9	24,4	35,0
19_C			7,50	39,1	34,9	28,4	39,0
20_A			1,50	32,7	28,5	22,0	32,6
20_B			4,50	36,5	32,3	25,9	36,5
20_C			7,50	42,3	38,1	31,6	42,2
21_A			1,50	46,9	42,7	36,0	46,8
22_A			1,50	42,0	37,8	31,1	41,8
23_A			1,50	36,6	32,4	25,7	36,5
24_A			1,50	38,8	34,6	27,9	38,7
25_A			1,50	36,2	32,0	25,3	36,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Braspenninglaan

Rapport: Resultatentabel
 Model: Model wegverkeer - Vervolg
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Braspenninglaan
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		1,50	40,5	36,3	29,2	40,3
01_B		4,50	42,5	38,3	31,1	42,2
02_A		1,50	41,8	37,6	30,5	41,6
02_B		4,50	43,7	39,5	32,4	43,5
03_A		1,50	43,6	39,4	32,2	43,3
03_B		4,50	45,3	41,1	33,9	45,0
04_A		1,50	45,6	41,4	34,3	45,3
04_B		4,50	46,9	42,7	35,6	46,7
05_A		1,50	49,3	45,1	38,0	49,0
05_B		4,50	50,3	46,2	39,0	50,1
06_A		1,50	18,4	14,2	7,2	18,2
06_B		4,50	20,8	16,6	9,6	20,6
07_A		1,50	14,5	10,3	3,3	14,3
07_B		4,50	16,7	12,5	5,5	16,5
08_A		1,50	16,6	12,4	5,3	16,3
08_B		4,50	19,7	15,5	8,4	19,5
09_A		1,50	17,9	13,7	6,7	17,7
09_B		4,50	20,5	16,3	9,3	20,3
10_A		1,50	20,2	16,0	9,0	20,0
10_B		4,50	24,5	20,3	13,3	24,3
11_A		1,50	45,6	41,4	34,2	45,3
11_B		4,50	47,0	42,8	35,7	46,8
11_C		7,50	47,1	42,9	35,8	46,8
12_A		1,50	43,6	39,4	32,3	43,4
12_B		4,50	45,4	41,2	34,1	45,2
12_C		7,50	45,6	41,4	34,3	45,3
13_A		1,50	41,7	37,5	30,4	41,5
13_B		4,50	43,7	39,5	32,4	43,5
13_C		7,50	43,9	39,8	32,6	43,7
14_A		1,50	40,2	36,0	28,9	40,0
14_B		4,50	42,3	38,1	30,9	42,0
14_C		7,50	42,7	38,5	31,4	42,5
15_A		1,50	33,4	29,2	22,1	33,1
15_B		4,50	35,0	30,8	23,7	34,8
15_C		7,50	11,7	7,5	0,5	11,5
16_A		1,50	12,9	8,7	1,6	12,6
16_B		4,50	14,3	10,1	3,0	14,0
16_C		7,50	15,0	10,8	3,8	14,8
17_A		1,50	14,2	10,0	2,9	13,9
17_B		4,50	16,1	11,9	4,9	15,9
17_C		7,50	17,0	12,8	5,8	16,8
18_A		1,50	17,6	13,4	6,3	17,3
18_B		4,50	20,1	15,9	8,9	19,9
18_C		7,50	22,5	18,3	11,2	22,3
19_A		1,50	18,7	14,5	7,5	18,5
19_B		4,50	22,1	17,9	10,9	21,9
19_C		7,50	25,2	21,0	14,0	25,0
20_A		1,50	22,5	18,3	11,2	22,3
20_B		4,50	25,5	21,3	14,3	25,3
20_C		7,50	29,9	25,7	18,7	29,7
21_A		1,50	22,2	18,0	11,0	22,0
22_A		1,50	25,9	21,7	14,6	25,7
23_A		1,50	23,3	19,1	12,1	23,1
24_A		1,50	27,6	23,5	16,3	27,4
25_A		1,50	21,7	17,5	10,4	21,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Wegen

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek
Braspennin	09-Braspenninglaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a
Botterdree	08-Botterdreef	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a
Larenweg	01-Larenweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W4a
Larenweg	04-Larenweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W4a
Larenweg	02-Larenweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W4a
Larenweg	03-Larenweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W4a
Zwartbroek	07-Zwartbroekweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a
Zwartbroek	07-Zwartbroekweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a
Zwartbroek	10-Zwartbroekweg - noord	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a
Zwartbroek	11-Zwartbroekweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a
Zwartbroek	11-Zwartbroekweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a
Zwartbroek	10-Zwartbroekweg - zuid	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a
Zwartbroek	07-Zwartbroekweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a

Wegen

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

Naam	V (MR (D))	V (MR (A))	V (MR (N))	V (MR (P4))	V (LV (D))	V (LV (A))	V (LV (N))	V (LV (P4))	V (MV (D))	V (MV (A))
Braspennin	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Botterdree	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Larenweg	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Larenweg	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Larenweg	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Larenweg	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Zwartbroek	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Zwartbroek	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Zwartbroek	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Zwartbroek	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Zwartbroek	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Zwartbroek	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Zwartbroek	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Zwartbroek	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Zwartbroek	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Zwartbroek	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30

Wegen

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

Naam	V (MV (N))	V (MV (P4))	V (ZV (D))	V (ZV (A))	V (ZV (N))	V (ZV (P4))	Totaal aantal	%Int (D)	%Int (A)	%Int (N)
Braspennin	30	--	30	30	30	--	1600,00	7,10	2,70	0,50
Botterdree	30	--	30	30	30	--	2900,00	7,10	2,70	0,51
Larenweg	50	--	50	50	50	--	6000,00	6,89	2,93	0,70
Larenweg	50	--	50	50	50	--	4700,00	6,88	2,95	0,70
Larenweg	50	--	50	50	50	--	5600,00	6,89	2,93	0,70
Larenweg	50	--	50	50	50	--	4100,00	6,89	2,95	0,70
Zwartbroek	30	--	30	30	30	--	1900,00	7,09	2,70	0,51
Zwartbroek	30	--	30	30	30	--	950,00	7,09	2,70	0,51
Zwartbroek	30	--	30	30	30	--	2200,00	7,10	2,70	0,50
Zwartbroek	30	--	30	30	30	--	5300,00	7,10	2,70	0,50
Zwartbroek	30	--	30	30	30	--	5300,00	7,10	2,70	0,50
Zwartbroek	30	--	30	30	30	--	2200,00	7,10	2,70	0,50
Zwartbroek	30	--	30	30	30	--	950,00	7,09	2,70	0,51

Wegen

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

Naam	%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)
Braspennin	--	--	--	--	--	99,21	99,23	98,90	--	0,57	0,50	0,65	--
Botterdree	--	--	--	--	--	97,40	97,45	96,33	--	1,77	1,55	1,98	--
Larenweg	--	--	--	--	--	91,94	90,71	91,65	--	5,41	5,88	4,79	--
Larenweg	--	--	--	--	--	88,57	86,96	88,18	--	7,52	8,04	6,57	--
Larenweg	--	--	--	--	--	91,84	90,60	91,55	--	5,47	5,95	4,85	--
Larenweg	--	--	--	--	--	89,59	88,02	89,24	--	7,13	7,77	6,35	--
Zwartbroek	--	--	--	--	--	97,58	97,54	96,31	--	1,32	1,16	1,48	--
Zwartbroek	--	--	--	--	--	97,58	97,54	96,31	--	1,32	1,16	1,48	--
Zwartbroek	--	--	--	--	--	97,89	97,94	97,03	--	1,46	1,28	1,64	--
Zwartbroek	--	--	--	--	--	98,07	98,11	97,27	--	1,32	1,16	1,49	--
Zwartbroek	--	--	--	--	--	98,07	98,11	97,27	--	1,32	1,16	1,49	--
Zwartbroek	--	--	--	--	--	97,89	97,94	97,03	--	1,46	1,28	1,64	--
Zwartbroek	--	--	--	--	--	97,58	97,54	96,31	--	1,32	1,16	1,48	--

Wegen

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

Naam	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)
Braspennin	0,22	0,27	0,45	--	--	--	--	--	112,70	42,87	7,91	--
Botterdree	0,84	1,00	1,69	--	--	--	--	--	200,55	76,30	14,25	--
Larenweg	2,65	3,41	3,56	--	--	--	--	--	380,08	159,47	38,49	--
Larenweg	3,91	5,00	5,25	--	--	--	--	--	286,40	120,57	29,01	--
Larenweg	2,68	3,45	3,60	--	--	--	--	--	354,36	148,66	35,89	--
Larenweg	3,29	4,21	4,41	--	--	--	--	--	253,08	106,46	25,61	--
Zwartbroek	1,10	1,30	2,21	--	--	--	--	--	131,45	50,04	9,33	--
Zwartbroek	1,10	1,30	2,21	--	--	--	--	--	65,73	25,02	4,67	--
Zwartbroek	0,66	0,78	1,33	--	--	--	--	--	152,90	58,18	10,67	--
Zwartbroek	0,61	0,73	1,24	--	--	--	--	--	369,04	140,40	25,78	--
Zwartbroek	0,61	0,73	1,24	--	--	--	--	--	369,04	140,40	25,78	--
Zwartbroek	0,66	0,78	1,33	--	--	--	--	--	152,90	58,18	10,67	--
Zwartbroek	1,10	1,30	2,21	--	--	--	--	--	65,73	25,02	4,67	--

Wegen

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

Naam	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125
Braspennin	0,65	0,22	0,05	--	0,25	0,12	0,04	--	81,39	85,20
Botterdree	3,64	1,21	0,29	--	1,73	0,78	0,25	--	85,00	89,45
Larenweg	22,36	10,34	2,01	--	10,96	5,99	1,50	--	82,75	89,13
Larenweg	24,32	11,15	2,16	--	12,64	6,93	1,73	--	82,38	89,08
Larenweg	21,11	9,76	1,90	--	10,34	5,66	1,41	--	82,47	88,86
Larenweg	20,14	9,40	1,82	--	9,29	5,09	1,27	--	81,56	88,19
Zwartbroek	1,78	0,60	0,14	--	1,48	0,67	0,21	--	83,09	87,61
Zwartbroek	0,89	0,30	0,07	--	0,74	0,33	0,11	--	80,08	84,59
Zwartbroek	2,28	0,76	0,18	--	1,03	0,46	0,15	--	83,55	87,86
Zwartbroek	4,97	1,66	0,39	--	2,30	1,04	0,33	--	87,27	91,52
Zwartbroek	4,97	1,66	0,39	--	2,30	1,04	0,33	--	87,27	91,52
Zwartbroek	2,28	0,76	0,18	--	1,03	0,46	0,15	--	83,55	87,86
Zwartbroek	0,89	0,30	0,07	--	0,74	0,33	0,11	--	80,08	84,59

Wegen

Model: Model wegverkeer - Vervolg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	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
Braspennin	90,75	94,10	97,68	90,79	85,59	77,56	77,18	81,02	86,52
Botterdree	96,80	97,23	100,57	93,86	88,74	82,53	80,79	85,29	92,55
Larenweg	96,41	101,69	105,24	101,37	95,14	86,95	79,35	85,84	93,18
Larenweg	96,51	101,14	104,57	100,86	94,60	86,81	79,06	85,85	93,31
Larenweg	96,15	101,40	104,95	101,09	94,85	86,68	79,08	85,57	92,91
Larenweg	95,59	100,36	103,84	100,09	93,84	85,94	78,23	84,96	92,41
Zwartbroek	94,76	95,48	98,76	92,02	86,92	80,65	78,93	83,52	90,65
Zwartbroek	91,75	92,47	95,75	89,01	83,91	77,63	75,91	80,51	87,64
Zwartbroek	94,90	95,89	99,29	92,53	87,39	80,80	79,33	83,68	90,64
Zwartbroek	98,42	99,66	103,08	96,30	91,16	84,40	83,05	87,35	94,18
Zwartbroek	98,42	99,66	103,08	96,30	91,16	84,40	83,05	87,35	94,18
Zwartbroek	94,90	95,89	99,29	92,53	87,39	80,80	79,33	83,68	90,64
Zwartbroek	91,75	92,47	95,75	89,01	83,91	77,63	75,91	80,51	87,64

Wegen

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

Naam	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500
Braspennin	89,93	93,49	86,59	81,40	73,37	70,07	74,09	80,09	82,74
Botterdree	93,10	96,39	89,67	84,57	78,35	74,10	78,93	86,63	86,28
Larenweg	98,24	101,71	97,90	91,66	83,63	73,02	79,36	86,64	91,98
Larenweg	97,79	101,12	97,47	91,19	83,56	72,69	79,34	86,75	91,50
Larenweg	97,95	101,42	97,62	91,37	83,36	72,74	79,10	86,38	91,70
Larenweg	96,97	100,37	96,68	90,42	82,69	71,84	78,43	85,82	90,68
Zwartbroek	91,38	94,60	87,88	82,79	76,58	72,30	77,28	84,88	84,65
Zwartbroek	88,37	91,59	84,87	79,78	73,57	69,29	74,27	81,87	81,64
Zwartbroek	91,73	95,11	88,34	83,21	76,60	72,48	77,14	84,58	84,77
Zwartbroek	95,51	98,90	92,11	86,98	80,23	76,18	80,79	88,11	88,52
Zwartbroek	95,51	98,90	92,11	86,98	80,23	76,18	80,79	88,11	88,52
Zwartbroek	91,73	95,11	88,34	83,21	76,60	72,48	77,14	84,58	84,77
Zwartbroek	88,37	91,59	84,87	79,78	73,57	69,29	74,27	81,87	81,64

Wegen

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

Naam	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k
Braspennin	86,24	79,37	74,20	66,64	--	--	--	--	--
Botterdree	89,39	82,76	77,71	72,23	--	--	--	--	--
Larenweg	95,44	91,58	85,34	77,20	--	--	--	--	--
Larenweg	94,82	91,11	84,84	77,10	--	--	--	--	--
Larenweg	95,16	91,30	85,06	76,93	--	--	--	--	--
Larenweg	94,06	90,31	84,05	76,20	--	--	--	--	--
Zwartbroek	87,64	81,02	76,00	70,58	--	--	--	--	--
Zwartbroek	84,63	78,01	72,99	67,57	--	--	--	--	--
Zwartbroek	87,97	81,29	76,21	70,31	--	--	--	--	--
Zwartbroek	91,75	85,05	79,96	73,90	--	--	--	--	--
Zwartbroek	91,75	85,05	79,96	73,90	--	--	--	--	--
Zwartbroek	87,97	81,29	76,21	70,31	--	--	--	--	--
Zwartbroek	84,63	78,01	72,99	67,57	--	--	--	--	--

Wegen

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

Naam	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Braspennin	--	--	--
Botterdree	--	--	--
Larenweg	--	--	--
Larenweg	--	--	--
Larenweg	--	--	--
Larenweg	--	--	--
Zwartbroek	--	--	--
Zwartbroek	--	--	--
Zwartbroek	--	--	--
Zwartbroek	--	--	--
Zwartbroek	--	--	--
Zwartbroek	--	--	--
Zwartbroek	--	--	--
Zwartbroek	--	--	--

Gebouw

Model: Model wegverkeer - Vervolg
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
02		11,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
03		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
04		9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
05		11,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
06		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
07		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
08		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
09		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
10		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
11		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
12		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
15		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
16		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
17		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
18		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
19		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
20		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
21		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
22		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
23		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
24		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
25		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
26		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
27		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
28		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
29		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
30		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
31		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
32		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
33		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
34		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
35		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
36		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
37		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
38		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
39		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
40		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
41		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
42		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
43		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
44		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
45		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
46		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
47		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
48		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
49		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
50		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
51		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
52		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
53		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
54		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
55		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
56		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
57		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
58		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
59		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
60		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
61		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
62		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
63		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
64		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
65		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Gebouw

Model: Model wegverkeer - Vervolg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
02	0,80	0,80	0,80	0,80
03	0,80	0,80	0,80	0,80
04	0,80	0,80	0,80	0,80
05	0,80	0,80	0,80	0,80
06	0,80	0,80	0,80	0,80
07	0,80	0,80	0,80	0,80
08	0,80	0,80	0,80	0,80
09	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0,80	0,80	0,80	0,80
11	0,80	0,80	0,80	0,80
12	0,80	0,80	0,80	0,80
13	0,80	0,80	0,80	0,80
14	0,80	0,80	0,80	0,80
15	0,80	0,80	0,80	0,80
16	0,80	0,80	0,80	0,80
17	0,80	0,80	0,80	0,80
18	0,80	0,80	0,80	0,80
19	0,80	0,80	0,80	0,80
20	0,80	0,80	0,80	0,80
21	0,80	0,80	0,80	0,80
22	0,80	0,80	0,80	0,80
23	0,80	0,80	0,80	0,80
24	0,80	0,80	0,80	0,80
25	0,80	0,80	0,80	0,80
26	0,80	0,80	0,80	0,80
27	0,80	0,80	0,80	0,80
28	0,80	0,80	0,80	0,80
29	0,80	0,80	0,80	0,80
30	0,80	0,80	0,80	0,80
31	0,80	0,80	0,80	0,80
32	0,80	0,80	0,80	0,80
33	0,80	0,80	0,80	0,80
34	0,80	0,80	0,80	0,80
35	0,80	0,80	0,80	0,80
36	0,80	0,80	0,80	0,80
37	0,80	0,80	0,80	0,80
38	0,80	0,80	0,80	0,80
39	0,80	0,80	0,80	0,80
40	0,80	0,80	0,80	0,80
41	0,80	0,80	0,80	0,80
42	0,80	0,80	0,80	0,80
43	0,80	0,80	0,80	0,80
44	0,80	0,80	0,80	0,80
45	0,80	0,80	0,80	0,80
46	0,80	0,80	0,80	0,80
47	0,80	0,80	0,80	0,80
48	0,80	0,80	0,80	0,80
49	0,80	0,80	0,80	0,80
50	0,80	0,80	0,80	0,80
51	0,80	0,80	0,80	0,80
52	0,80	0,80	0,80	0,80
53	0,80	0,80	0,80	0,80
54	0,80	0,80	0,80	0,80
55	0,80	0,80	0,80	0,80
56	0,80	0,80	0,80	0,80
57	0,80	0,80	0,80	0,80
58	0,80	0,80	0,80	0,80
59	0,80	0,80	0,80	0,80
60	0,80	0,80	0,80	0,80
61	0,80	0,80	0,80	0,80
62	0,80	0,80	0,80	0,80
63	0,80	0,80	0,80	0,80
64	0,80	0,80	0,80	0,80
65	0,80	0,80	0,80	0,80

Gebouw

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
66		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
67		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
68		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
69		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
70		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
71		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
72		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
73		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
74		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
75		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
76		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
77		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
78		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
79		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
80		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
81		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
82		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
83		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
84		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
85		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
86		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
87		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
88		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
89		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
90		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
91		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
92		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
93		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
94		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
95		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
96		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
97		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
98		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
99		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
100		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
101		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
102		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
103		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
104		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
105		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
106		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
107		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
108		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
109		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
110		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
111		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
112		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
113		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
114		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
115		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
116		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
117		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
118		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
119		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
120		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
121		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
122		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
123		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
124		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
125		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
126		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
127		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
128		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
129		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Gebouw

Model: Model wegverkeer - Vervolg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
66	0,80	0,80	0,80	0,80
67	0,80	0,80	0,80	0,80
68	0,80	0,80	0,80	0,80
69	0,80	0,80	0,80	0,80
70	0,80	0,80	0,80	0,80
71	0,80	0,80	0,80	0,80
72	0,80	0,80	0,80	0,80
73	0,80	0,80	0,80	0,80
74	0,80	0,80	0,80	0,80
75	0,80	0,80	0,80	0,80
76	0,80	0,80	0,80	0,80
77	0,80	0,80	0,80	0,80
78	0,80	0,80	0,80	0,80
79	0,80	0,80	0,80	0,80
80	0,80	0,80	0,80	0,80
81	0,80	0,80	0,80	0,80
82	0,80	0,80	0,80	0,80
83	0,80	0,80	0,80	0,80
84	0,80	0,80	0,80	0,80
85	0,80	0,80	0,80	0,80
86	0,80	0,80	0,80	0,80
87	0,80	0,80	0,80	0,80
88	0,80	0,80	0,80	0,80
89	0,80	0,80	0,80	0,80
90	0,80	0,80	0,80	0,80
91	0,80	0,80	0,80	0,80
92	0,80	0,80	0,80	0,80
93	0,80	0,80	0,80	0,80
94	0,80	0,80	0,80	0,80
95	0,80	0,80	0,80	0,80
96	0,80	0,80	0,80	0,80
97	0,80	0,80	0,80	0,80
98	0,80	0,80	0,80	0,80
99	0,80	0,80	0,80	0,80
100	0,80	0,80	0,80	0,80
101	0,80	0,80	0,80	0,80
102	0,80	0,80	0,80	0,80
103	0,80	0,80	0,80	0,80
104	0,80	0,80	0,80	0,80
105	0,80	0,80	0,80	0,80
106	0,80	0,80	0,80	0,80
107	0,80	0,80	0,80	0,80
108	0,80	0,80	0,80	0,80
109	0,80	0,80	0,80	0,80
110	0,80	0,80	0,80	0,80
111	0,80	0,80	0,80	0,80
112	0,80	0,80	0,80	0,80
113	0,80	0,80	0,80	0,80
114	0,80	0,80	0,80	0,80
115	0,80	0,80	0,80	0,80
116	0,80	0,80	0,80	0,80
117	0,80	0,80	0,80	0,80
118	0,80	0,80	0,80	0,80
119	0,80	0,80	0,80	0,80
120	0,80	0,80	0,80	0,80
121	0,80	0,80	0,80	0,80
122	0,80	0,80	0,80	0,80
123	0,80	0,80	0,80	0,80
124	0,80	0,80	0,80	0,80
125	0,80	0,80	0,80	0,80
126	0,80	0,80	0,80	0,80
127	0,80	0,80	0,80	0,80
128	0,80	0,80	0,80	0,80
129	0,80	0,80	0,80	0,80

Gebouw

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
130		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
131		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
132		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
133		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
134		10,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
135		9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
136		9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
137		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
138		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
139		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
140		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
141		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
142		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
143		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
144		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
145		12,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
146		12,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
147		12,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
148		9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
149		9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
150		9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
151		9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
152		9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
153		9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
154		9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
155		9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
156		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
157		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
158		5,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
159		5,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
160		6,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
160		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
161		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
162		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
163		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
164		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
165		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
166		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
167		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
168		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
169		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
170		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
171		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
172		10,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
173		15,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
174		5,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
175		9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
176		8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
01		10,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
02		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
02		10,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Gebouw

Model: Model wegverkeer - Vervolg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
130	0,80	0,80	0,80	0,80
131	0,80	0,80	0,80	0,80
132	0,80	0,80	0,80	0,80
133	0,80	0,80	0,80	0,80
134	0,80	0,80	0,80	0,80
135	0,80	0,80	0,80	0,80
136	0,80	0,80	0,80	0,80
137	0,80	0,80	0,80	0,80
138	0,80	0,80	0,80	0,80
139	0,80	0,80	0,80	0,80
140	0,80	0,80	0,80	0,80
141	0,80	0,80	0,80	0,80
142	0,80	0,80	0,80	0,80
143	0,80	0,80	0,80	0,80
144	0,80	0,80	0,80	0,80
145	0,80	0,80	0,80	0,80
146	0,80	0,80	0,80	0,80
147	0,80	0,80	0,80	0,80
148	0,80	0,80	0,80	0,80
149	0,80	0,80	0,80	0,80
150	0,80	0,80	0,80	0,80
151	0,80	0,80	0,80	0,80
152	0,80	0,80	0,80	0,80
153	0,80	0,80	0,80	0,80
154	0,80	0,80	0,80	0,80
155	0,80	0,80	0,80	0,80
156	0,80	0,80	0,80	0,80
157	0,80	0,80	0,80	0,80
158	0,80	0,80	0,80	0,80
159	0,80	0,80	0,80	0,80
160	0,80	0,80	0,80	0,80
160	0,80	0,80	0,80	0,80
161	0,80	0,80	0,80	0,80
162	0,80	0,80	0,80	0,80
163	0,80	0,80	0,80	0,80
164	0,80	0,80	0,80	0,80
165	0,80	0,80	0,80	0,80
166	0,80	0,80	0,80	0,80
167	0,80	0,80	0,80	0,80
168	0,80	0,80	0,80	0,80
169	0,80	0,80	0,80	0,80
170	0,80	0,80	0,80	0,80
171	0,80	0,80	0,80	0,80
172	0,80	0,80	0,80	0,80
173	0,80	0,80	0,80	0,80
174	0,80	0,80	0,80	0,80
175	0,80	0,80	0,80	0,80
176	0,80	0,80	0,80	0,80
01	0,80	0,80	0,80	0,80
02	0,80	0,80	0,80	0,80
02	0,80	0,80	0,80	0,80

Bodemgebieden

Model: Model wegverkeer - Vervolg

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
01		0,00
02		0,00
03		0,00
04		0,00
05		0,00
06		0,00
07		0,00
08		0,00
09		0,00
10		0,00
11		0,00
12		0,00
13		0,00
14		0,00
15		0,00
17		0,00
18		0,00
19		0,00
20		0,00
21		0,00
22		0,00
23		0,00
24	24	0,00

Minirotonde

Model: Model wegverkeer - Vervolg

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Minirotondes, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.
------	---------

01	
----	--

Obstakels

Model: Model wegverkeer - Vervolg

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Obstakels, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.
------	---------

01	
----	--

02	
----	--

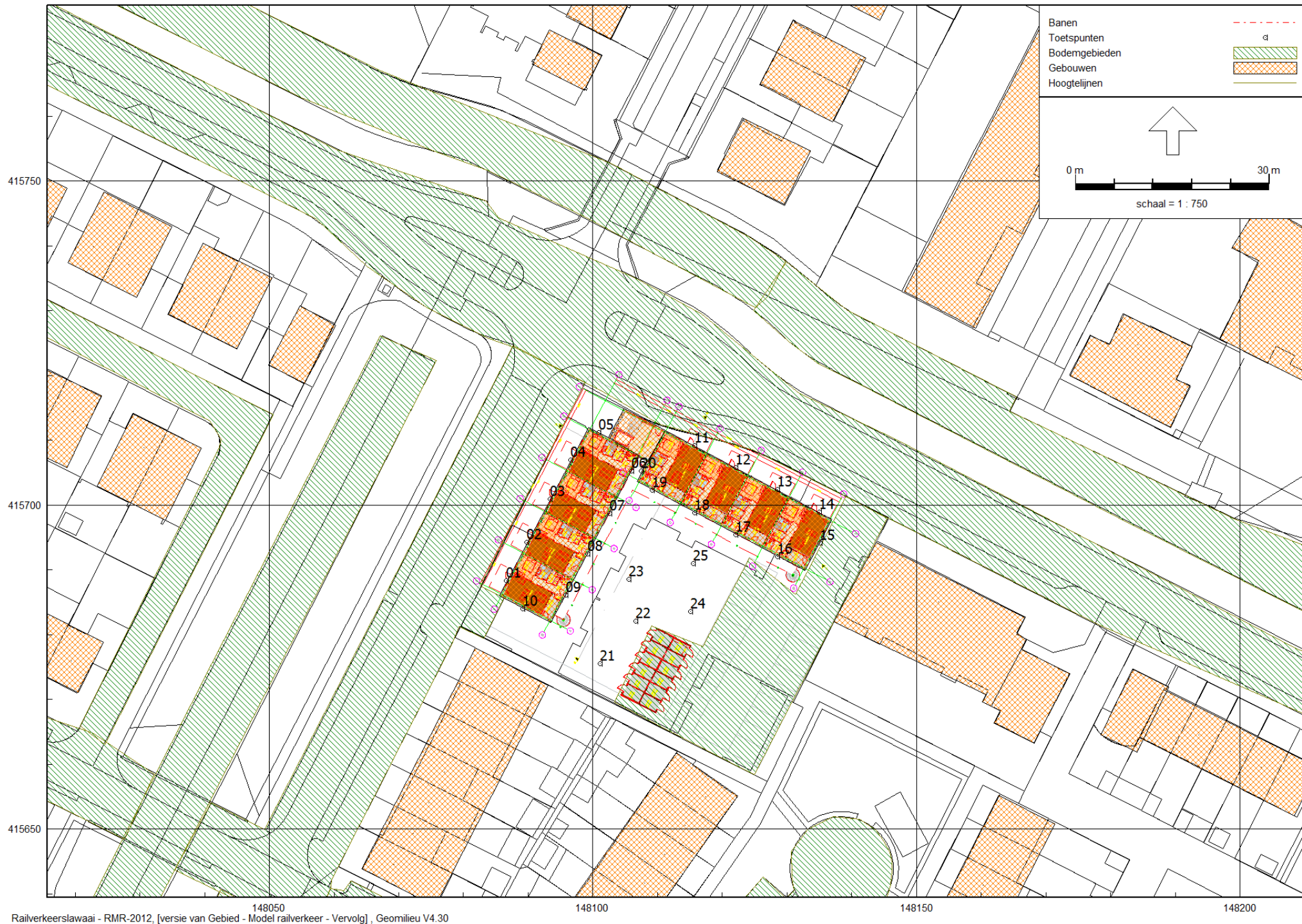
03	
----	--

04	
----	--

Computeroutput Geomilieu SRM II

Model railverkeerslawaa





Toetspunten

Model: Model railverkeer - Vervolg

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01		4,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02		4,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03		4,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04		4,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05		4,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
06		4,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
07		4,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
08		4,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
09		4,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
10		4,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
11		4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
12		4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
13		4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
14		4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
15		4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
16		4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
17		4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
18		4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
19		4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
20		4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
21		4,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
22		4,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
23		4,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
25		4,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
24		4,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja

Rekenresultaten spoorbanen

Rapport: Resultatentabel
Model: Model railverkeer - Vervolg
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		1,50	41,9	41,4	36,7	44,9
01_B		4,50	45,8	45,4	40,7	48,9
02_A		1,50	41,5	41,1	36,4	44,6
02_B		4,50	45,4	45,0	40,3	48,4
03_A		1,50	41,6	41,2	36,5	44,6
03_B		4,50	45,9	45,4	40,7	48,9
04_A		1,50	41,7	41,3	36,6	44,7
04_B		4,50	46,3	45,9	41,2	49,4
05_A		1,50	36,2	35,8	31,1	39,2
05_B		4,50	40,0	39,6	34,9	43,1
06_A		1,50	36,0	35,5	30,8	39,0
06_B		4,50	41,1	40,7	36,0	44,1
07_A		1,50	38,0	37,6	32,9	41,0
07_B		4,50	43,6	43,2	38,5	46,6
08_A		1,50	38,8	38,4	33,7	41,8
08_B		4,50	44,0	43,6	38,9	47,1
09_A		1,50	38,0	37,6	32,8	41,0
09_B		4,50	43,4	43,0	38,3	46,4
10_A		1,50	40,6	40,1	35,4	43,6
10_B		4,50	45,2	44,7	40,0	48,2
11_A		1,50	37,4	37,0	32,3	40,4
11_B		4,50	42,5	42,1	37,5	45,6
11_C		7,50	45,0	44,6	40,0	48,1
12_A		1,50	36,9	36,5	31,8	39,9
12_B		4,50	41,7	41,3	36,6	44,7
12_C		7,50	44,3	43,9	39,3	47,4
13_A		1,50	36,7	36,3	31,6	39,7
13_B		4,50	42,2	41,8	37,2	45,3
13_C		7,50	44,3	43,9	39,2	47,3
14_A		1,50	36,6	36,2	31,5	39,6
14_B		4,50	42,0	41,6	36,9	45,0
14_C		7,50	43,7	43,3	38,6	46,7
15_A		1,50	39,0	38,5	33,8	42,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten spoorbanen

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
15_B		4,50	44,9	44,4	39,8	47,9
15_C		7,50	47,8	47,4	42,8	50,9
16_A		1,50	41,4	41,0	36,3	44,4
16_B		4,50	47,3	46,9	42,2	50,4
16_C		7,50	51,8	51,4	46,8	54,9
17_A		1,50	41,2	40,8	36,1	44,3
17_B		4,50	47,4	47,0	42,3	50,4
17_C		7,50	52,2	51,8	47,1	55,3
18_A		1,50	40,3	39,9	35,2	43,3
18_B		4,50	46,9	46,5	41,8	49,9
18_C		7,50	51,7	51,3	46,7	54,8
19_A		1,50	39,1	38,6	33,9	42,1
19_B		4,50	45,4	45,0	40,3	48,4
19_C		7,50	51,2	50,8	46,1	54,3
20_A		1,50	34,3	33,8	29,1	37,3
20_B		4,50	39,0	38,6	33,9	42,0
20_C		7,50	50,3	49,9	45,2	53,4
21_A		1,50	41,6	41,2	36,5	44,6
22_A		1,50	41,7	41,3	36,6	44,8
23_A		1,50	40,9	40,5	35,8	43,9
24_A		1,50	42,2	41,8	37,1	45,2
25_A		1,50	42,0	41,6	36,9	45,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Spoorbanen

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel	Cbb, 63	Cbb, 125	Cbb, 250
01	Rechts - aflopend	--	6,00	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	0	0,0	0,0	0,0
02	Links - oplopend	--	6,00	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	0	0,0	0,0	0,0

Spoorbanen

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel	Cbb, 63	Cbb, 125	Cbb, 250
01	Rechts - aflopend	--	6,00	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	0	0,0	0,0	0,0
02	Links - oplopend	--	6,00	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	0	0,0	0,0	0,0

Spoorbanen

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

Naam	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1	Profiel1	Aantal (D) 1	Aantal (A) 1	Aantal (N) 1	Aantal (P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2
01	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,080	0,080	0,000	0,000	100	100	0	0	0,00	MAT'64-V
02	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,080	0,080	0,000	0,000	115	115	0	0	0,00	MAT'64-V

Spoorbanen

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

Naam	Profiel2	Aantal (D) 2	Aantal (A) 2	Aantal (N) 2	Aantal (P4) 2	V (D) 2	V (A) 2	V (N) 2	V (P4) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3	Aantal (D) 3	Aantal (A) 3	Aantal (N) 3
01	Stoppend	11,200	10,000	3,560	0,000	100	100	100	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,380	0,420	0,030
02	Doorgaand	8,120	10,000	3,560	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,390	0,350	0,060

Spoorbanen

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

Naam	Aantal (P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Corr. 3	Trein 4	Profiel4	Aantal (D) 4	Aantal (A) 4	Aantal (N) 4	Aantal (P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Corr. 4
01	0,000	100	100	100	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	0,000	0,060	0,000	0,000	0	130	0	0	0,00
02	0,000	115	115	115	0	0,00	ICM-3	Stoppend	13,590	12,000	4,290	0,000	115	115	115	0	0,00

Spoorbanen

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

Naam	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Corr. 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6
01	ICM-3	Stoppend	13,590	12,000	4,290	0,000	100	100	100	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,090	0,120	0,020
02	IC-R	Doorgaand	0,010	0,010	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Stoppend	18,910	12,890	1,370

Spoorbanen

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

Naam	Aantal (P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Corr. 6	Trein 7	Profiel7	Aantal (D) 7	Aantal (A) 7	Aantal (N) 7	Aantal (P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Corr. 7
01	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Stoppend	18,340	12,440	2,560	0,000	100	100	100	0	0,00
02	0,000	115	115	115	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,040	0,000	130	130	130	0	0,00

Spoorbanen

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

Naam	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Corr. 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9
01	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,030	0,000	0,000	130	130	0	0	0,00	E-LOC	Stoppend	2,340	1,620	0,320
02	E-LOC	Stoppend	2,410	1,660	0,180	0,000	115	115	115	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,040	0,000	0,000

Spoorbanen

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

Naam	Aantal (P4) 9	V (D) 9	V (A) 9	V (N) 9	V (P4) 9	Corr. 9	Trein 10	Profiel10	Aantal (D) 10	Aantal (A) 10	Aantal (N) 10	Aantal (P4) 10	V (D) 10	V (A) 10	V (N) 10	V (P4) 10
01	0,000	100	100	100	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,030	0,040	0,000	0,000	100	100	0	0
02	0,000	115	0	0	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	9,550	10,400	8,670	0,000	95	95	95	0

Spoorbanen

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

Naam	Corr. 10	Trein 11	Profiel11	Aantal (D) 11	Aantal (A) 11	Aantal (N) 11	Aantal (P4) 11	V (D) 11	V (A) 11	V (N) 11	V (P4) 11	Corr. 11	Trein 12	Profiel12	Aantal (D) 12
01	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	9,550	15,340	6,500	0,000	95	95	95	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030
02	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,020	0,010	0,000	95	95	95	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,220

Spoorbanen

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

Naam	Aantal (A) 12	Aantal (N) 12	Aantal (P4) 12	V (D) 12	V (A) 12	V (N) 12	V (P4) 12	Corr. 12	Trein 13	Profiel13	Aantal (D) 13	Aantal (A) 13	Aantal (N) 13	Aantal (P4) 13
01	0,030	0,020	0,000	95	95	95	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,220	0,520	0,210	0,000
02	0,250	0,320	0,000	95	95	95	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,170	0,000	0,000	0,000

Spoorbanen

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

Naam	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Corr. 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Corr. 14
01	95	95	95	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,120	0,170	0,000	0,000	100	100	0	0	0,00
02	115	0	0	0	0,00	ICM-4	Stoppend	35,040	32,000	11,440	0,000	115	115	115	0	0,00

Spoorbanen

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

Naam	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Corr. 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16
01	ICM-4	Doorgaand	0,000	0,060	0,000	0,000	0	130	0	0	0,00	ICM-4	Stoppend	35,040	32,000
02	IC-R-SR	Doorgaand	0,030	0,000	0,010	0,000	130	0	130	0	0,00	IC-R-SR	Stoppend	0,270	0,110

Spoorbanen

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

Naam	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Corr. 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17
01	11,440	0,000	100	100	100	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,040	0,010	0,000	0,000	130	130
02	0,000	0,000	115	115	0	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,030	0,000	0,000	0	115

Spoorbanen

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

Naam	V(N) 17	V(P4) 17	Corr. 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18	V(N) 18	V(P4) 18	Corr. 18	Trein 19
01	0	0	0,00	IC-R-SR	Stoppend	0,250	0,090	0,030	0,000	100	100	100	0	0,00	INT-R
02	0	0	0,00	IRM-4	Stoppend	10,880	9,560	1,960	0,000	115	115	115	0	0,00	VIRM-6

Spoorbanen

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

Naam	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Corr. 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20
01	Stoppend	0,010	0,000	0,000	0,000	100	0	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,040	0,040
02	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	0	0	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	6,180	5,340

Spoorbanen

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

Naam	Aantal (N) 20	Aantal (P4) 20	V (D) 20	V (A) 20	V (N) 20	V (P4) 20	Corr. 20	Trein 21	Profiel21	Aantal (D) 21	Aantal (A) 21	Aantal (N) 21	Aantal (P4) 21	V (D) 21	V (A) 21
01	0,040	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	11,160	9,440	1,840	0,000	100	100
02	1,260	0,000	115	115	115	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Spoorbanen

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

Naam	V(N) 21	V(P4) 21	Corr. 21	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Corr. 22	Trein 23
01	100	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	6,360	4,980	1,320	0,000	100	100	100	0	0,00	0
02	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0

Spoorbanen

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

Naam	Profiel23	Aantal (D) 23	Aantal (A) 23	Aantal (N) 23	Aantal (P4) 23	V (D) 23	V (A) 23	V (N) 23	V (P4) 23	Corr. 23	Trein 24	Profiel24	Aantal (D) 24	Aantal (A) 24
01	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
02	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Spoorbanen

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

Naam	Aantal (N) 24	Aantal (P4) 24	V (D) 24	V (A) 24	V (N) 24	V (P4) 24	Corr. 24	Trein 25	Profiel25	Aantal (D) 25	Aantal (A) 25	Aantal (N) 25	Aantal (P4) 25	V (D) 25	V (A) 25
01	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
02	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Spoorbanen

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

Naam	V(N) 25	V(P4) 25	Corr. 25	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Corr. 26	Trein 27
01	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
02	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0

Spoorbanen

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

Naam	Profiel27	Aantal (D) 27	Aantal (A) 27	Aantal (N) 27	Aantal (P4) 27	V (D) 27	V (A) 27	V (N) 27	V (P4) 27	Corr. 27	Trein 28	Profiel28	Aantal (D) 28	Aantal (A) 28
01	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
02	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Spoorbanen

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

Naam	Aantal (N) 28	Aantal (P4) 28	V (D) 28	V (A) 28	V (N) 28	V (P4) 28	Corr. 28	Trein 29	Profiel29	Aantal (D) 29	Aantal (A) 29	Aantal (N) 29	Aantal (P4) 29	V (D) 29	V (A) 29
01	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
02	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Spoorbanen

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

Naam	V(N) 29	V(P4) 29	Corr. 29	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	Corr. 30	RRgebr
01	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False
02	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False

Spoorbanen

Model: Model railverkeer - Vervolg

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[1]	Lrtr;feit[2]	Lrtr;feit[3]	Lrtr;feit[4]	Lrtr;feit[5]	Lrtr;feit[6]	Lrtr;feit[7]	Lrtr;feit[8]	Lrtr;feit[9]	Lrtr;feit[10]	Lrtr;feit[11]	Lrtr;feit[12]
01	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Spoorbanen

Model: Model railverkeer - Vervolg

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[13]	Lrtr;feit[14]	Lrtr;feit[15]	Lrtr;feit[16]	Lrtr;feit[17]	Lrtr;feit[18]	Lrtr;feit[19]	Lrtr;feit[20]	Lrtr;feit[21]	Lrtr;feit[22]	Lrtr;feit[23]
01	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Spoorbanen

Model: Model railverkeer - Vervolg

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[24]	Lrtr;feit[25]	Lrtr;feit[26]	Lrtr;feit[27]	Lrtr;feit[28]	Lrtr;feit[29]	Lrtr;feit[30]	Lrtr;feit[31]	Lrtr;feit[32]	Lrtr;feit[33]	Lrtr;feit[34]
01	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Spoorbanen

Model: Model railverkeer - Vervolg

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[35]	Lrtr;feit[36]	Brugcorrectie	$\Delta Le;brug,63$	$\Delta Le;brug,125$	$\Delta Le;brug,250$	$\Delta Le;brug,500$	$\Delta Le;brug,1k$	$\Delta Le;brug,2k$	$\Delta Le;brug,4k$	$\Delta Le;brug,8k$	Schaal,63
01	0	0	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
02	0	0	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Spoorbanen

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

Naam	Schaal,125	Schaal,250	Schaal,500	Schaal,1k	Schaal,2k	Schaal,4k	Schaal,8k	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k
01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	81,34	94,49	109,56	115,97	116,81	115,58	108,98
02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	82,00	94,66	109,52	116,32	118,16	117,68	110,57

Spoorbanen

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

Naam	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250
01	96,06	76,00	89,78	105,15	110,82	112,01	110,89	104,62	91,76	--	--	--
02	97,25	76,59	90,09	105,29	111,12	113,12	112,55	105,92	92,91	--	--	--

Spoorbanen

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

Naam	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k
01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Spoorbanen

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

Naam	LE(D)5.0 63	LE(D)5.0 125	LE(D)5.0 250	LE(D)5.0 500	LE(D)5.0 1k	LE(D)5.0 2k	LE(D)5.0 4k	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k
01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Spoorbanen

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

Naam	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500	LE(A)0.0 1k	LE(A)0.0 2k	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125
01	--	--	--	80,78	93,88	109,08	115,35	116,37	115,15	108,64	95,67	75,84	89,62
02	--	--	--	81,45	93,95	108,86	115,57	117,71	117,20	110,08	96,77	76,11	89,41

Spoorbanen

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

Naam	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125	LE(A)1.0 250	LE(A)1.0 500	LE(A)1.0 1k	LE(A)1.0 2k	LE(A)1.0 4k
01	105,27	110,74	112,26	111,14	104,99	91,94	--	--	--	--	--	--	--
02	104,73	110,54	112,80	112,18	105,53	92,41	--	--	--	--	--	--	--

Spoorbanen

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

Naam	LE(A)1.0 8k	LE(A)2.0 63	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250	LE(A)2.0 500	LE(A)2.0 1k	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)5.0 63	LE(A)5.0 125	LE(A)5.0 250
01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Spoorbanen

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

Naam	LE (A) 5.0 500	LE (A) 5.0 1k	LE (A) 5.0 2k	LE (A) 5.0 4k	LE (A) 5.0 8k	LE (A) Br 63	LE (A) Br 125	LE (A) Br 250	LE (A) Br 500	LE (A) Br 1k	LE (A) Br 2k	LE (A) Br 4k	LE (A) Br 8k
01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Spoorbanen

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

Naam	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500
01	75,74	88,77	104,09	110,24	111,46	110,23	103,78	90,72	71,12	84,77	100,61	106,02
02	76,48	88,90	104,15	110,45	112,91	112,27	105,36	92,04	71,94	85,28	101,19	106,59

Spoorbanen

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

Naam	LE(N) 0.5 1k	LE(N) 0.5 2k	LE(N) 0.5 4k	LE(N) 0.5 8k	LE(N) 1.0 63	LE(N) 1.0 125	LE(N) 1.0 250	LE(N) 1.0 500	LE(N) 1.0 1k	LE(N) 1.0 2k	LE(N) 1.0 4k	LE(N) 1.0 8k	LE(N) 2.0 63
01	107,77	106,63	100,52	87,29	--	--	--	--	--	--	--	--	--
02	109,14	108,33	101,96	88,59	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Spoorbanen

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

Naam	LE(N) 2.0 125	LE(N) 2.0 250	LE(N) 2.0 500	LE(N) 2.0 1k	LE(N) 2.0 2k	LE(N) 2.0 4k	LE(N) 2.0 8k	LE(N) 5.0 63	LE(N) 5.0 125	LE(N) 5.0 250	LE(N) 5.0 500	LE(N) 5.0 1k
01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Spoorbanen

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

Naam	LE(N)5.0 2k	LE(N)5.0 4k	LE(N)5.0 8k	LE(N)Br 63	LE(N)Br 125	LE(N)Br 250	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125
01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Spoorbanen

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

Naam	LE(P4)0.0 250	LE(P4)0.0 500	LE(P4)0.0 1k	LE(P4)0.0 2k	LE(P4)0.0 4k	LE(P4)0.0 8k	LE(P4)0.5 63	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k
01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Spoorbanen

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

Naam	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125	LE(P4)1.0 250	LE(P4)1.0 500	LE(P4)1.0 1k	LE(P4)1.0 2k	LE(P4)1.0 4k	LE(P4)1.0 8k	LE(P4)2.0 63	LE(P4)2.0 125
01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Spoorbanen

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

Naam	LE(P4)2.0 250	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)5.0 63	LE(P4)5.0 125	LE(P4)5.0 250	LE(P4)5.0 500	LE(P4)5.0 1k	LE(P4)5.0 2k
01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Spoorbanen

Model: Model railverkeer - Vervolg

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(P4)5.0 4k	LE(P4)5.0 8k	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k	LE(P4)Br 8k
01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Gebouwen

Model: Model railverkeer - Vervolg
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
02		11,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
04		9,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
05		11,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
06		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
07		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
08		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
09		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
25		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
29		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
33		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
35		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
37		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
39		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Gebouwen

Model: Model railverkeer - Vervolg
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
40		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
41		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
42		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
43		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
44		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
45		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
47		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
48		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
49		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
55		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
57		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
59		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
60		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
61		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
63		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
65		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
66		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
67		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
68		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
69		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
70		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
71		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
72		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
73		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
74		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
75		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
76		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
77		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Gebouwen

Model: Model railverkeer - Vervolg
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
78		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
79		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
80		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
81		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
82		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
83		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
84		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
85		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
86		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
87		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
88		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
89		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
90		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
91		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
92		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
93		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
94		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
95		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
96		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
97		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
98		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
99		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
100		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
101		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
103		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
104		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
105		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
106		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
107		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
108		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
109		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
110		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
111		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
112		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
113		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
114		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
115		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Gebouwen

Model: Model railverkeer - Vervolg
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
116		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
118		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
119		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
120		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
121		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
122		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
123		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
124		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
125		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
126		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
127		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
128		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
129		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
130		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
131		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
132		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
133		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
134		10,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
135		9,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
136		9,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
137		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
138		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
139		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
140		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
141		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
142		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
143		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
144		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
145		12,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
146		12,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
147		12,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
148		9,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
149		9,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
150		9,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
151		9,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
152		9,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
153		9,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Gebouwen

Model: Model railverkeer - Vervolg
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
154		9,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
155		9,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
156		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
157		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
158		5,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
159		5,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
160		6,50	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
160		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
161		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
162		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
163		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
164		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
165		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
166		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
167		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
168		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
169		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
170		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
171		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
172		10,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
173		15,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
174		5,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
175		9,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
176		8,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
01		10,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02		10,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Bodemgebieden

Model: Model railverkeer - Vervolg

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	Bf
01		0,00
02		0,00
03		0,00
04		0,00
05		0,00
06		0,00
07		0,00
08		0,00
09		0,00
10		0,00
11		0,00
12		0,00
13		0,00
14		0,00
15		0,00
16		0,00
17		0,00
18		0,00
19		0,00
20		0,00
21		0,00
22		0,00
23		0,00
24		0,00
25		0,00
26		0,00
24	24	0,00

Hoogtelijnen

Model: Model railverkeer - Vervolg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
01		4,00
01		4,00
02		6,00

Computeroutput Geomilieu SRM II

Cumulatieberekening

Cumulatie wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï

Cumulatieve Lden voor wegverkeerslawaai

Naam	Omschrijvi	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		1,5	59,6	55,5	48,8	59,5
01_B		4,5	59,8	55,7	49	59,7
02_A		1,5	59,7	55,5	48,8	59,6
02_B		4,5	59,9	55,8	49,1	59,8
03_A		1,5	59,9	55,7	49	59,8
03_B		4,5	60,1	56	49,3	60
04_A		1,5	60,2	56,1	49,4	60,1
04_B		4,5	60,5	56,3	49,6	60,4
05_A		1,5	60,5	56,3	49,5	60,3
05_B		4,5	60,7	56,5	49,8	60,6
06_A		1,5	35,1	31	24,4	35
06_B		4,5	37,3	33,2	26,7	37,3
07_A		1,5	33,7	29,6	23	33,7
07_B		4,5	36,4	32,3	25,7	36,3
08_A		1,5	34,2	30,2	23,5	34,2
08_B		4,5	36,9	32,8	26,2	36,8
09_A		1,5	34	29,9	23,2	33,9
09_B		4,5	36,8	32,8	26,2	36,8
10_A		1,5	54,4	50,3	43,6	54,3
10_B		4,5	54,8	50,6	44	54,7
11_A		1,5	62,5	58,4	51,6	62,4
11_B		4,5	62,5	58,3	51,5	62,4
11_C		7,5	62	57,8	51	61,8
12_A		1,5	61,8	57,6	50,7	61,6
12_B		4,5	61,9	57,7	50,9	61,7
12_C		7,5	61,4	57,2	50,4	61,2
13_A		1,5	61,3	57,1	50,3	61,2
13_B		4,5	61,5	57,3	50,5	61,3
13_C		7,5	61	56,8	50	60,9
14_A		1,5	61,2	57	50,2	61
14_B		4,5	61,3	57,2	50,3	61,2
14_C		7,5	60,9	56,7	49,9	60,8
15_A		1,5	56,7	52,5	45,7	56,6
15_B		4,5	57	52,8	46	56,9
15_C		7,5	56,7	52,5	45,6	56,5
16_A		1,5	35,7	31,6	25	35,6
16_B		4,5	38	33,9	27,3	38
16_C		7,5	39,6	35,6	29	39,6
17_A		1,5	35,5	31,5	24,8	35,5
17_B		4,5	38	33,9	27,4	38
17_C		7,5	40,2	36,2	29,7	40,2
18_A		1,5	33,3	29,3	22,8	33,3
18_B		4,5	36,2	32,2	25,7	36,2
18_C		7,5	39,1	35,1	28,6	39,1
19_A		1,5	33	29	22,5	33
19_B		4,5	36,8	32,8	26,3	36,8
19_C		7,5	40,4	36,4	29,9	40,4
20_A		1,5	36,1	32	25,4	36,1
20_B		4,5	39,1	35	28,4	39,1
20_C		7,5	45,5	41,4	34,9	45,5
21_A		1,5	47,8	43,6	36,9	47,6
22_A		1,5	44,2	40,1	33,3	44,1
23_A		1,5	39,9	35,8	29,1	39,8
24_A		1,5	43,7	39,5	32,8	43,6

LVL

Cumulatieve Lden voor railverkeerslawaai

Naam	Omschrijvi	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		1,5	41,9	41,4	36,7	44,9
01_B		4,5	45,8	45,4	40,7	48,9
02_A		1,5	41,5	41,1	36,4	44,6
02_B		4,5	45,4	45	40,3	48,4
03_A		1,5	41,6	41,2	36,5	44,6
03_B		4,5	45,9	45,4	40,7	48,9
04_A		1,5	41,7	41,3	36,6	44,7
04_B		4,5	46,3	45,9	41,2	49,4
05_A		1,5	36,2	35,8	31,1	39,2
05_B		4,5	40	39,6	34,9	43,1
06_A		1,5	36	35,5	30,8	39
06_B		4,5	41,1	40,7	36	44,1
07_A		1,5	38	37,6	32,9	41
07_B		4,5	43,6	43,2	38,5	46,6
08_A		1,5	38,8	38,4	33,7	41,8
08_B		4,5	44	43,6	38,9	47,1
09_A		1,5	38	37,6	32,8	41
09_B		4,5	43,4	43	38,3	46,4
10_A		1,5	40,6	40,1	35,4	43,6
10_B		4,5	45,2	44,7	40	48,2
11_A		1,5	37,4	37	32,3	40,4
11_B		4,5	42,5	42,1	37,5	45,6
11_C		7,5	45	44,6	40	48,1
12_A		1,5	36,9	36,5	31,8	39,9
12_B		4,5	41,7	41,3	36,6	44,7
12_C		7,5	44,3	43,9	39,3	47,4
13_A		1,5	36,7	36,3	31,6	39,7
13_B		4,5	42,2	41,8	37,2	45,3
13_C		7,5	44,3	43,9	39,2	47,3
14_A		1,5	36,6	36,2	31,5	39,6
14_B		4,5	42	41,6	36,9	45
14_C		7,5	43,7	43,3	38,6	46,7
15_A		1,5	39	38,5	33,8	42
15_B		4,5	44,9	44,4	39,8	47,9
15_C		7,5	47,8	47,4	42,8	50,9
16_A		1,5	41,4	41	36,3	44,4
16_B		4,5	47,3	46,9	42,2	50,4
16_C		7,5	51,8	51,4	46,8	54,9
17_A		1,5	41,2	40,8	36,1	44,3
17_B		4,5	47,4	47	42,3	50,4
17_C		7,5	52,2	51,8	47,1	55,3
18_A		1,5	40,3	39,9	35,2	43,3
18_B		4,5	46,9	46,5	41,8	49,9
18_C		7,5	51,7	51,3	46,7	54,8
19_A		1,5	39,1	38,6	33,9	42,1
19_B		4,5	45,4	45	40,3	48,4
19_C		7,5	51,2	50,8	46,1	54,3
20_A		1,5	34,3	33,8	29,1	37,3
20_B		4,5	39	38,6	33,9	42
20_C		7,5	50,3	49,9	45,2	53,4
21_A		1,5	41,6	41,2	36,5	44,6
22_A		1,5	41,7	41,3	36,6	44,8
23_A		1,5	40,9	40,5	35,8	43,9
24_A		1,5	42,2	41,8	37,1	45,2

LRL

Correctiefactoren RMG-2012

	factor	toeslag
Weg	1	0
Rail	0,95	-1,4

Naam	L*VL	L*RL	Lcum
01_A	59,50	41,26	59,56
01_B	59,70	45,06	59,85
02_A	59,60	40,97	59,66
02_B	59,80	44,58	59,93
03_A	59,80	40,97	59,86
03_B	60,00	45,06	60,14
04_A	60,10	41,07	60,15
04_B	60,40	45,53	60,54
05_A	60,30	35,84	60,32
05_B	60,60	39,55	60,63
06_A	35,00	35,65	38,35
06_B	37,30	40,50	42,20
07_A	33,70	37,55	39,05
07_B	36,30	42,87	43,73
08_A	34,20	38,31	39,73
08_B	36,80	43,35	44,21
09_A	33,90	37,55	39,11
09_B	36,80	42,68	43,68
10_A	54,30	40,02	54,46
10_B	54,70	44,39	55,09
11_A	62,40	36,98	62,41
11_B	62,40	41,92	62,44
11_C	61,80	44,30	61,88
12_A	61,60	36,51	61,61
12_B	61,70	41,07	61,74
12_C	61,20	43,63	61,28
13_A	61,20	36,32	61,21
13_B	61,30	41,64	61,35
13_C	60,90	43,54	60,98
14_A	61,00	36,22	61,01
14_B	61,20	41,35	61,24
14_C	60,80	42,97	60,87
15_A	56,60	38,50	56,67
15_B	56,90	44,11	57,12
15_C	56,50	46,96	56,96
16_A	35,60	40,78	41,93
16_B	38,00	46,48	47,06
16_C	39,60	50,76	51,08
17_A	35,50	40,69	41,83
17_B	38,00	46,48	47,06
17_C	40,20	51,14	51,47
18_A	33,30	39,74	40,62
18_B	36,20	46,01	46,44
18_C	39,10	50,66	50,95
19_A	33,00	38,60	39,65
19_B	36,80	44,58	45,25
19_C	40,40	50,19	50,62
20_A	36,10	34,04	38,20
20_B	39,10	38,50	41,82
20_C	45,50	49,33	50,83
21_A	47,60	40,97	48,45
22_A	44,10	41,16	45,88
23_A	39,80	40,31	43,07
24_A	43,60	41,54	45,70

25_A	1,5	39,9	35,8	29,1	39,8	25_A	1,5	42	41,6	36,9	45,1	25_A	39,80	41,45	43,71
------	-----	------	------	------	------	------	-----	----	------	------	------	------	-------	-------	-------