



MILIEU ADVIESBUREAU



AKOESTISCH ONDERZOEK

WEG- EN RAILVERKEERSLAWAAI



BP La Hollande
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk



Rapportnummer : 216-ONE-wl-rl-v1

Datum : 6 mei 2016

Project : BP La Hollande
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

Opdrachtgever : Accent Adviseurs

Datum rapport : 6 mei 2016

Van toepassing zijnde certificaat : NEN-EN-ISO 9001, 2008

Van toepassing zijnde protocollen : --

Nummer certificaat : EC-KWA-00044

Geldig tot : 19 november 2017

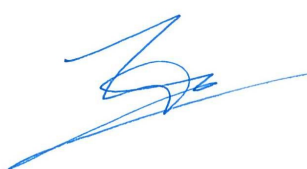
Projectleider : Ir. dhr. W.A. van Aerle

Collegiale toets : Ing. mw. A. van der Vleuten

Voor akkoord:
A. van der Vleuten



Voor akkoord:
W.A. van Aerle



Inhoudsopgave

<u>Hfdst.</u>	<u>Titel</u>	<u>Blz.</u>
1.	Inleiding	1
2.	Normstelling	2
2.1	Wegverkeerslawaaï	2
2.2	Railverkeerslawaaï	3
2.3	Hogere waarde procedure	4
3.	Uitgangspunten	6
3.1	Wegverkeer	6
3.2	Railverkeer	6
4.	Resultaten	7
4.1	Wegverkeerslawaaï	7
4.2	Railverkeerslawaaï	8
5.	Conclusie en aanbevelingen	9

Bijlagen

Bijlage 1	: Situatie en luchtfoto
Bijlage 2a	: Invoergegevens wegverkeerslawaaï
Bijlage 2b	: Invoergegevens railverkeerslawaaï
Bijlage 3a	: Resultaten wegverkeerslawaaï
Bijlage 3b	: Resultaten railverkeerslawaaï
Bijlage 4	: Verkeergegevens gemeente Oisterwijk

1. Inleiding

Er is aan M & A Milieuadviesbureau opdracht verleend tot het uitvoeren van een akoestisch onderzoek voor de bestemmingswijziging van een locatie aan de Nicolaas van Eschstraat te Oisterwijk en de bouw van appartementen op de locatie. In verband hiermee, dient te worden getoetst aan de eisen volgens de Wet geluidhinder.

De appartementen zijn geprojecteerd in het invloedsgebied van de spoorlijn Tilburg-Breda en van een aantal wegen in de omgeving.

In deze rapportage zullen de geluidsbelastingen (weg- en railverkeer) op de maatgevende gevels van de appartementen worden bepaald. Deze resultaten worden vervolgens getoetst aan de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder.

Aan de hand van de geluidsbelastingen op de gevels van de appartementen in een later stadium de minimaal benodigde gevelwering worden bepaald.

De situatie is weergegeven in bijlage 1.

2. Normstelling

2.1 Wegverkeerslawaaï

In de Wet geluidhinder (1-1-2013) zijn voor wegverkeerslawaaï zones opgenomen, waarbin-
nen regels zijn gesteld omtrent bescherming van geluidgevoelige objecten.

Voor de normstelling binnen deze zones wordt voor verkeerslawaaï onderscheid gemaakt
tussen de ligging in binnenstedelijk gebied en buitenstedelijk gebied. Binnenstedelijk gebied
is het gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied gelegen binnen de
zone van een autoweg of autosnelweg. Het buitenstedelijk gebied is het gebied buiten de
bebouwde kom en het gebied binnen de zone van een autoweg en autosnelweg.

De breedten van de geluidzones voor de verschillende wegen is weergegeven in onderstaande
tabel 2.1.

Tabel 2.1 : Breedten van geluidzones

Type gebied	Aantal rijstroken	Breedte geluidzone [meter]
Stedelijk	1 of 2	200
	3 of meer	350
Buitenstedelijk	1 of 2	250
	3 of 4	400
	5 of meer	600

Tabel 2.2 : Geluidsgrenswaarden voor nieuwbouw van binnenstedelijke situaties langs bestaande wegen (art. 83 Wgh)

	Woningen
Maximale gevelwaarde	63 dB
Maximale binnenwaarde	33 dB

Tabel 2.3 : Geluidsgrenswaarden voor nieuwbouw van buitenstedelijke situaties langs bestaande wegen (art. 83 Wgh)

	Woningen
Maximale gevelwaarde	53 dB
Maximale binnenwaarde	33 dB

Alvorens te toetsen aan de grenswaarden volgens de Wet geluidhinder dient een correctie volgens voorschrift 3.4 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (2012) te worden toegepast. Indien in alle redelijkheid kan worden beredeneerd dat op de betreffende weg nog maatregelen mogelijk zijn die een beduidend lager geluidsniveau in de toekomst tot gevolg zullen hebben dan mag voor wegen met een rijsnelheid tot 70 km/h een correctie worden toegepast van maximaal 5 dB. Voor wegen waarop 70 km/h of meer mag worden gereden, mag maximaal 2 dB in mindering worden gebracht op de berekende geluidsbelasting.

Voor onderhavige situatie geldt dat het plan is gesitueerd binnen de zones van de Nicolaas van Eschstraat, Haarenseweg, Heusdensebaan en de Johannes Lenartzstraat. Verder zijn de 30 km/h wegen Canisiusstraat en Boxtelsebaan van belang. De geluidsniveaus van de 30 km/h-wegen zijn wel van belang voor de geluidsniveaus in het kader van het bepalen van de gevelwering volgens het Bouwbesluit.

2.2 Railverkeerslawaai

In de Wet geluidhinder (1-1-2013) zijn voor railverkeerslawaai zones opgenomen, waarbinnen regels zijn gesteld omtrent bescherming van geluidgevoelige objecten. Met betrekking tot spoorweglawaai dient de gevelbelasting van een spoorbaan in beeld gebracht te worden indien de ontwikkeling is gelegen binnen een geluidzone voor railverkeer.

In het Besluit geluidhinder zijn grenswaarden opgenomen waaraan de geluidbelasting dient te worden getoetst.

Voor de nieuwbouw van een woongebouw binnen de zone van een bestaande spoorlijn gelden de volgende grenswaarden (Wet geluidhinder art. 106, Besluit geluidhinder art. 4.9 en 4.10):

Tabel 2.4 : Geluidsgrenswaarden voor nieuwbouw woongebouw langs het spoor

Spoorweg	Woongebouw	Voorkeursgrenswaarde	Maximum ontheffingswaarde
Aanwezig	Nieuw	55 dB	68 dB

Zonering

De omvang van de geluidszone (het planologisch aandachtsgebied) langs een spoorweg is afhankelijk van het feit of de spoorweg is aangegeven op de geluidplafondkaart of de zonekaart. De geluidplafondkaart is een kaart met daarop aangegeven de wegen en spoorwegen en de geprojecteerde wegen en spoorwegen waarop de plafondsysteematiek van titel 11.3 van de Wet milieubeheer van toepassing is.

Het betreffende spoortraject staat aangegeven op de geluidplafondkaart. Voor spoorwegen die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart wordt in art. 1.4a Besluit geluidhinder de omvang van de geluidzone geregeld. De breedte van de zone is afhankelijk de hoogte van het geluidproductieplafond. De ruimte boven en onder de spoorweg behoort tot de zone. De zonebreedten zijn in onderstaande tabel 2.5 opgenomen. De referentiepunten zijn opgenomen in het Geluidregister spoor.

Tabel 2.5: Omvang zone in relatie tot geluidsproductieplafond

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

Het betreffende gebouw ligt op een afstand van circa 30 meter ten zuiden van de spoorlijn Tilburg - Breda. Voor de referentiepunten ten noorden van de spoorlijn is een geluidproductieplafond vastgesteld van ca. 66 à 71 dB. Op basis van dit vastgesteld geluidproductieplafond is sprake van een zonebreedte van 600 meter. Dit houdt in dat het plangebied binnen de zone van de spoorbaan is gelegen zodat op basis van de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek noodzakelijk is. De productieplafondcorrectie bedraagt 1,5 dB.

2.3 Hogere waardeprocedure

Via een hogere waarde procedure kan van de voorkeursgrenswaarde worden afgeweken tot de hoogst toelaatbare geluidsbelasting. Of én in hoeverre deze afwegingsruimte tussen de voorkeursgrenswaarde en de hoogst toelaatbare geluidsbelasting wordt gebruikt, is ter beoordeling van het college van de gemeente Oisterwijk.

Het college van de gemeente Oisterwijk mag hogere waarden slechts verlenen indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege het spoortraject, ondoeltreffend zullen zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (art. 110a lid 5 Wgh).

3. Uitgangspunten

3.1 Wegverkeer

De gemeente Oisterwijk heeft de verkeersgegevens van de relevante gemeentelijke wegen toegestuurd. Hiervoor is het regionaal verkeersmodel 2020 gehanteerd. Het betreft de wegen Nicolaas van Eschstraat, Haareneweg, Johannes Lenartzstraat, Heusdensebaan, Boxtelsebaan en Canisiusstraat. Voor het planjaar 2026 zal worden uitgegaan van een autonome toename van gemiddeld 2% per jaar. Voor de Boxtelsebaan, Nicolaas van Eschstraat en Johannes Lenartzstraat zijn tellingen ter beschikking gesteld, waaruit de verkeersverdeling is afgeleid.

De gegevens zijn samengevat in tabel 3.1.

Tabel 3.1 : Verkeersgegevens gemeentelijke wegen voor planjaar 2025

Weg	Etm.int. in 2026	Wegdektype / rijsnelheid	Etmaal- periode	Uurint. [%]	LV [%]	MV [%]	ZV [%]
Joh. Lenartsstraat	7478 / 6870 / 8885	klinkers 30/50 km/h	dag avond nacht	6,88 3,23 0,58	94,9	2,1	3
Heusdensebaan	5.056	DAB 50 km/h	dag avond nacht	6,88 3,23 0,58	94,9	2,1	3
Haareneweg	3.930	DAB 50 km/h	dag avond nacht	6,88 3,23 0,58	94,9	2,1	3
Nic. van Eschstraat	2.027	DAB 50 km/h	dag avond nacht	6,63 3,70 0,70	94,7	4,6	0,7
Boxtelsebaan	1.667	klinkers 30 km/h	dag avond nacht	6,88 3,23 0,56	97,9	1,9	0,4
Canisiusstraat	3.131	DAB 30 km/h	dag avond nacht	6,63 3,70 0,70	94,7	4,6	0,7

Op de Johannes Lenartzstraat is gedeeltelijk een rijsnelheid van 30 km/h toegestaan. Dit gedeelte is niet zoneringsplichtig dus wordt niet meegenomen in de toetsing aan de normering.

De volledige invoergegevens voor het akoestisch model zijn opgenomen in bijlage 2a.

3.2 Railverkeer

Voor de verkeersgegevens van de spoorlijn Tilburg-Breda is gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten van de brondata uit het Geluidregister spoor. Alle brondata van het beschouwde spoortracé zijn in het akoestisch model geïmporteerd. Gerekend is met een plafondcorrectiewaarde van 1,5 dB.

Deze en de overige spoorgegevens, zoals stopfracties en snelheden van de verschillende treinen, zijn opgenomen in de invoergegevens in bijlage 2b.

4. Resultaten

4.1. Wegverkeerslawaaï

De woningen zijn geprojecteerd in het invloedsgebied van gezoneerde wegen. Ook zijn er rond het plan 30 km/uur-wegen aanwezig, welke conform de Wet geluidhinder geen geluidzone hebben.

Aan de hand van de verkeersgegevens, zoals in voorgaand hoofdstuk gegeven, zijn de geluidsbelastingen bepaald. Toetsing voor de 30 km/h wegen aan de normering is niet van toepassing. De berekeningen zijn uitgevoerd op waarneemhoogten van 1.5, 5 en 7.5 meter.

De berekeningen zijn uitgevoerd volgens standaard rekenmethode 2 (2012) en hiervoor is gebruik gemaakt van software van DGMR (Geomilieu V3.11). De voor de berekeningen van belang zijnde bodemfactor die is gebruikt bij de berekeningen bedraagt 0.2. De resultaten staan in tabel 4.1.

Tabel 4.1 : Geluidsbelastingen op de gevels van de appartementen

Locatie	Geluidbelasting L_{den} [dB]				
	Nic. van Eschstr.	Joh. Lenartzstr.	Haareneweg	Heusdensebaan	Cumulatief
1. Voorgevel	53	40	48	38	59
2. Achtergevel	21	23	21	21	40

Opmerkingen tabellen 4.1

- Voor de ligging van de locatiepunten wordt verwezen naar bijlage 2a
- De resultaten voor de individuele wegen zijn inclusief correctie art. 3.4 RMG (-5 dB voor alle wegen)
- In de kolom 'Cumulatief' is geen aftrek volgens art. 3.4 RMG meegenomen

Voor de Nicolaas van Eschstraat wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden met maximaal 5 dB. Omdat geen maatregelen aan de bron of in de overdrachtsweg reëel zijn vanwege financiële en stedenbouwkundige redenen, dient een hogere waarde te worden aangevraagd. Een hogere waarde is mogelijk omdat de appartementen beschouwd mogen worden als opvulling tussen bestaande bebouwing

Met genoemde geluidsniveaus kan ten tijde van de aanvraag omgevingsvergunning de gevelwering worden bepaald, zodanig dat kan worden voldaan aan een binnenwaarde van maximaal 33 dB. De volledige resultaten staan in bijlagen 3a.

4.2. Railverkeerslawaaï

Met behulp van de intensiteitgegevens volgens Geluidregister spoor zijn de geluidsbelastingen bepaald ten gevolge van het railverkeer op de spoorbaan Tilburg-Breda.

De berekeningen zijn uitgevoerd volgens standaard rekenmethode 2 van het (RMR-2012) en hiervoor is gebruik gemaakt van software van DGMR (Geomilieu V3.11). De resultaten zijn weergegeven in bijlage 3b.

Tabel 4.2 : Geluidbelastingen L_{den} , t.g.v. railverkeerslawaaï

Locatie	Geluidbelasting L_{den} [dB]
1. Begane grond	76
2. Eerste verdieping	76
3. Tweede verdieping	76

Opmerkingen tabel 4.2

- Voor de ligging van de locatiepunten wordt verwezen naar bijlage 2b

De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt op de voorgevel van de appartementen overschreden. Ook de maximale grenswaarde van 68 dB wordt met maximaal 8 dB overschreden.

Dit betekent dat de appartementen gerealiseerd dienen te worden met een zogenaamde dove voorgevel. Een dove gevel is een gevel zonder te openen geveldelen ter plaatse van verblijfsruimten.

5. Conclusie en aanbevelingen

Wegverkeer

Toetsing van de berekende geluidbelastingen aan de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde dient per geluidbron (weg) afzonderlijk te geschieden op de gevels van de geluidgevoelige gebouwen. De voorkeursgrenswaarde bedraagt bij nieuwe bestemmingen met een woonfunctie 48 dB. Verder is bij aanwezige wegen en nog niet geprojecteerde geluidgevoelige woonfunctie onder bepaalde voorwaarden een ontheffing tot maximaal 53 (Rijkswegen) en 63 dB (overige wegen binnen de bebouwde kom) mogelijk.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op de appartementen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden ten gevolge van het wegverkeer op de Nicolaas van Eschstraat. Het geluidsniveau bedraagt 53 dB op de voorgevel en maatregelen aan de bron of in de overdrachtsweg zijn niet reëel vanwege financiële of stedenbouwkundige redenen. Hiervoor dient een hogere waarde te worden aangevraagd. Een hogere waarde kan worden toegestaan, omdat de appartementen beschouwd kunnen worden als opvulling tussen bestaande bebouwing.

De geluidsbelasting ten gevolge van alle wegen gecumuleerd levert een maximaal geluidsniveau van 59 dB. Aan de hand van deze geluidsbelastingen kan ten tijde van de aanvraag omgevingsvergunning de gevelwering worden bepaald.

Railverkeer

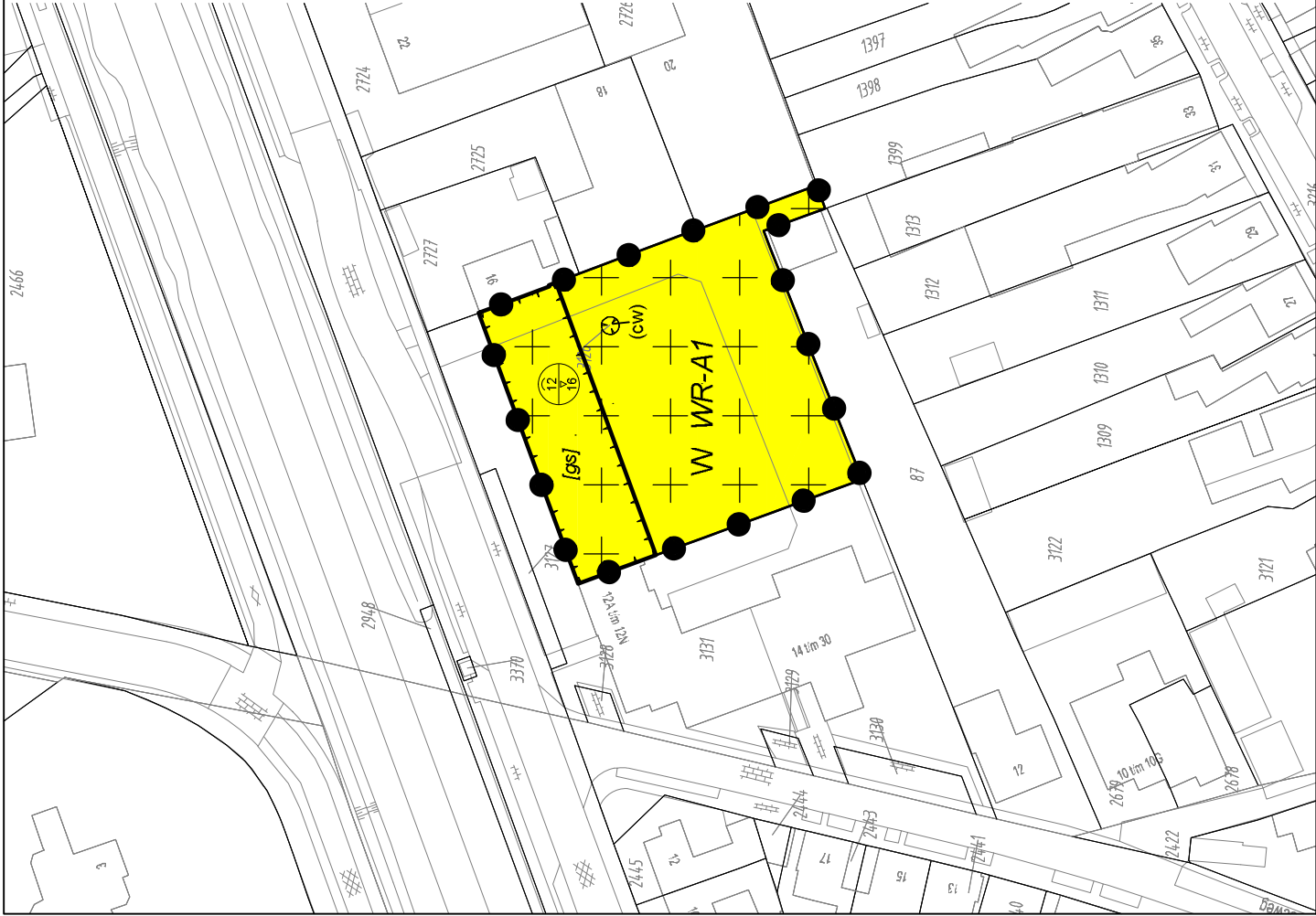
Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 55 dB en de maximale grenswaarde van 68 dB worden overschreden op de voorgevel. Dit betekent dat de appartementen alleen gerealiseerd kunnen worden indien de voorgevel als dove gevel wordt gerealiseerd. In dat geval valt de voorgevel buiten de toetsing aan de normering.

Geconcludeerd kan worden dat uit akoestisch oogpunt het plan kan worden gerealiseerd indien de voorgevel als dove gevel wordt gerealiseerd. Hierdoor hoeft de voorgevel niet meegenomen te worden in de toetsing aan de normering. Ook voor wegverkeerslawaai is dan geen hogere waarde meer van toepassing.

Voor de cumulatieve geluidsbelasting is het railverkeerslawaai maatgevend.

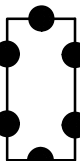
Bijlage 1 : Situatietekening + luchtfoto





Legenda

Plangebied



plangebied

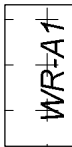
Bestemmingen

enkelbestemmingen



Wonen

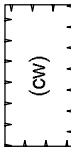
dubbelbestemmingen



Waarde - Archeologie 1

Aanduidingen

functieaanduidingen



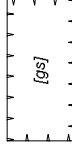
cultuurhistorische waarden

bouwvlak



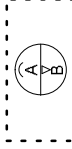
bouwvlak

bouwaanduidingen



gestapeld

maatvoeringsaanduidingen



maximum goothoogte (m),
maximum bouwhoogte (m)

Verklaringen



ondergrond

BESTEMMINGSPLAN LA HOLLANDE FASE II

Gemeente Oisterwijk

NL.IMRO.0824.BPLaHollandefase2-ONT01

A& ACCENT adviseurs

schaal:	1:1000
formaat:	A4
concept:	28-04-2016 / SH

voorontwerp:	... / tekenaar
ontwerp:	... / tekenaar
vastgesteld:	... / tekenaar

projectnr. OPDR:	-
projectnr. VWP:	16ACC003
bestandsnaam:	16ACC003-002.dwg

viewpoint

Torenallee 45
5617 BA Eindhoven

www.viewpoint.nl info@viewpoint.nl

040 304 10 85



Bijlage 2a : Invoergegevens wegverkeerslawaa





Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Wegverkeerslawaaï, planjaar 2026

Model eigenschap

Omschrijving	Wegverkeerslawaaï, planjaar 2026
Verantwoordelijke	Wil
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	Wil op 3-5-2016
Laatst ingezien door	Wil op 6-5-2016
Model aangemaakt met	Geomilieu V3.11
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	0,20
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Rapport: Groepsreducties
Model: Wegverkeerslawaaï, planjaar 2026

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Haarenseweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Heusdensebaan	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Johannes Lenartzstraat	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Nicolaas van Eschstraat	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai
 Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
 Mei 2016

Model: Wegverkeerslawaaai, planjaar 2026
 Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1
Haarenseseweg Heusdensesbaan	25	0	21:28, 3 mei 2016	-3	2	Canisius	Canisiusstraat	Polylijn	142306,66	399504,97
	26	0	21:28, 3 mei 2016	-5	2	Boxtelseba	Boxtelsebaan	Polylijn	142011,23	399234,48
	27	0	21:24, 3 mei 2016	-7	2	Lenartz-1	Johannes Lenartzstraat	Polylijn	142011,23	399235,56
	31	1	20:12, 4 mei 2016	-15	2	Haarenseseweg	Haarenseseweg	Polylijn	141984,85	399420,97
	30	2	20:12, 4 mei 2016	-13	2	Heusdensesb	Heusdensesbaan	Polylijn	141983,48	399422,09
Johannes Lenartzstraat Johannes Lenartzstraat Nicolaas van Eschstraat	28	3	20:12, 4 mei 2016	-9	2	Lenartz-2	Johannes Lenartzstraat 50 km/h	Polylijn	141976,51	399361,21
	29	3	20:12, 4 mei 2016	-11	2	Lenartz-3	Johannes Lenartzstraat 50 km/h	Polylijn	141987,08	399397,28
	24	4	20:12, 4 mei 2016	-1	2	Nic-Esch	Nicolaas van Eschstraat	Polylijn	141989,00	399396,02

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai
 Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
 Mei 2016

Model: Wegverkeerslawaaai, planjaar 2026
 Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M	Hdef.
Haarensesweg Heusdensedaan	142348,40	399407,94	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
	142344,61	399407,94	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
	141976,61	399359,81	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
	142109,80	399601,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
Johannes Lenartzstraat Johannes Lenartzstraat Nicolaas van Eschstraat	141920,89	399515,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
	141987,46	399396,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
	141983,28	399420,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
	142314,79	399508,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Wegverkeerslawaaai, planjaar 2026
Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min. lengte	Max. lengte	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek
Haarensesweg Heusdensedaan	3	105,63	105,63	48,83	56,80	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0
	7	376,68	376,68	37,56	90,44	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a
	4	130,74	130,74	31,62	50,39	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a
	7	249,29	249,29	16,88	66,14	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0
Johannes Lenartzstraat Johannes Lenartzstraat Nicolaas van Eschstraat	4	113,92	113,92	27,90	50,56	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0
	4	37,07	37,07	6,54	16,52	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a
	2	23,45	23,45	23,45	23,45	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a
	7	346,85	346,85	10,65	103,80	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai
 Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
 Mei 2016

Model: Wegverkeerslawaaai, planjaar 2026
 Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))
Haarensesweg Heusdensedijk	Referentiewegdek	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50
Johannes Lenartzstraat Johannes Lenartzstraat Nicolaas van Eschstraat	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50
	Elementenverharding in keperverband	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50
	Elementenverharding in keperverband	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai
 Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
 Mei 2016

Model: Wegverkeerslawaaai, planjaar 2026
 Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Crow965	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)
Haarensesweg Heusdensedijk	--	30	30	30	--	True	3131,00	6,63	3,70	0,70	--	--	--	--	--	94,70
	--	30	30	30	--	True	1667,00	6,88	3,23	0,56	--	--	--	--	--	97,90
	--	30	30	30	--	True	7478,00	6,88	3,23	0,58	--	--	--	--	--	94,90
	--	50	50	50	--	False	3930,00	6,88	3,23	0,58	--	--	--	--	--	94,90
	--	50	50	50	--	False	5056,00	6,88	3,23	0,58	--	--	--	--	--	94,90
Johannes Lenartsstraat Johannes Lenartsstraat Nicolaas van Eschstraat	--	50	50	50	--	False	6870,00	6,88	3,23	0,58	--	--	--	--	--	94,90
	--	50	50	50	--	False	8885,00	6,88	3,23	0,58	--	--	--	--	--	94,90
	--	50	50	50	--	False	2027,00	6,63	3,70	0,70	--	--	--	--	--	94,70

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Wegverkeerslawaaai, planjaar 2026
Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)
	94,70	94,70	--	4,60	4,60	4,60	--	0,70	0,70	0,70	--	--	--	--	--	196,58	109,71	20,76
	97,90	97,90	--	1,90	1,90	1,90	--	0,40	0,40	0,40	--	--	--	--	--	112,28	52,71	9,14
	94,90	94,90	--	2,10	2,10	2,10	--	3,00	3,00	3,00	--	--	--	--	--	488,25	229,22	41,16
Haarensesweg	94,90	94,90	--	2,10	2,10	2,10	--	3,00	3,00	3,00	--	--	--	--	--	256,59	120,47	21,63
Heusdensedijk	94,90	94,90	--	2,10	2,10	2,10	--	3,00	3,00	3,00	--	--	--	--	--	330,11	154,98	27,83
Johannes Lenartsstraat	94,90	94,90	--	2,10	2,10	2,10	--	3,00	3,00	3,00	--	--	--	--	--	448,55	210,58	37,81
Johannes Lenartsstraat	94,90	94,90	--	2,10	2,10	2,10	--	3,00	3,00	3,00	--	--	--	--	--	580,11	272,35	48,90
Nicolaas van Eschstraat	94,70	94,70	--	4,60	4,60	4,60	--	0,70	0,70	0,70	--	--	--	--	--	127,27	71,02	13,44

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai

Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV

Mei 2016

Model: Wegverkeerslawaaai, planjaar 2026
 Weg- en railverkeerslawaaai i/vm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k
Haarensesweg Heusdensedijk	--	9,55	5,33	1,01	--	1,45	0,81	0,15	--	78,86	83,13	92,45	93,59	98,87	96,08
	--	2,18	1,02	0,18	--	0,46	0,22	0,04	--	82,29	86,52	93,77	94,46	97,92	91,18
	--	10,80	5,07	0,91	--	15,43	7,25	1,30	--	90,15	95,38	103,34	102,34	105,15	98,63
	--	5,68	2,67	0,48	--	8,11	3,81	0,68	--	79,69	86,68	93,18	98,68	104,58	101,13
	--	7,30	3,43	0,62	--	10,44	4,90	0,88	--	80,79	87,77	94,27	99,78	105,67	102,23
Johannes Lenartsstraat	--	9,93	4,66	0,84	--	14,18	6,66	1,20	--	89,97	97,37	102,99	105,65	109,52	102,38
Johannes Lenartsstraat	--	12,84	6,03	1,08	--	18,34	8,61	1,55	--	91,09	98,48	104,11	106,77	110,64	103,49
Nicolaas van Eschstraat	--	6,18	3,45	0,65	--	0,94	0,52	0,10	--	76,17	83,47	90,07	94,94	101,32	97,93

Model: Wegverkeerslawaaai, planjaar 2026
Weg- en railverkeerslawaaai i/vm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	LE (P4)	2k	LE (P4)	4k	LE (P4)	8k	LE (P4)	Totaal
	--	--	--	--	--	--	--	--
Haarenseseweg	--	--	--	--	--	--	--	--
Heusdensedaan	--	--	--	--	--	--	--	--
Johannes Lenartzstraat	--	--	--	--	--	--	--	--
Johannes Lenartzstraat	--	--	--	--	--	--	--	--
Nicolaas van Eschstraat	--	--	--	--	--	--	--	--

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Wegverkeerslawaaai, planjaar 2026
Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B
	345524	0	20:10, 4 mei 2016	-17	3	W1	Voorgevel	Punt	142127,34	399424,95	0,00	Relatief	1,50	5,00
	345525	0	20:11, 4 mei 2016	-23	3	W2	Voorgevel	Punt	142106,23	399417,03	0,00	Relatief	1,50	5,00
	345526	0	20:11, 4 mei 2016	-29	3	W3	Achtergevel	Punt	142110,42	399404,11	0,00	Relatief	1,50	5,00
	345527	0	20:11, 4 mei 2016	-35	3	W4	Achtergevel	Punt	142130,12	399411,53	0,00	Relatief	1,50	5,00

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Wegverkeerslawaaï, planjaar 2026
Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
	7,50	--	--	--	Ja
	7,50	--	--	--	Ja
	7,50	--	--	--	Ja
	7,50	--	--	--	Ja

Model:	Wegverkeerslawaaï, planjaar 2026													
Groep:	Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk (hoofdgroep)													
	Lijst van Bodengebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012													
Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Vormpunten	Omtrek	Gebied	Min. lengte	Max. lengte	Bf

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Wegverkeerslawaaai, planjaar 2026
Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaienveld	Hdef.	Vormpunten
	1	0	20:47, 3 mei 2016	Gebouw1	Gebouw BAG	Polygoon	142078,02	399406,60	8,00	8,00	0,00	Relatief	17
	2	0	20:47, 3 mei 2016	Gebouw2	Gebouw BAG	Polygoon	142135,52	399427,90	8,00	8,00	0,00	Relatief	24
	3	0	20:48, 3 mei 2016	Gebouw3	Gebouw BAG	Polygoon	142059,46	399404,31	8,00	8,00	0,00	Relatief	8
	4	0	20:48, 3 mei 2016	Gebouw4	Gebouw BAG	Polygoon	142039,07	399396,52	8,00	8,00	0,00	Relatief	6
	5	0	20:48, 3 mei 2016	Gebouw5	Gebouw BAG	Polygoon	142024,30	399391,22	8,00	8,00	0,00	Relatief	6
	6	0	20:48, 3 mei 2016	Gebouw6	Gebouw BAG	Polygoon	142010,40	399386,14	8,00	8,00	0,00	Relatief	10
	7	0	20:49, 3 mei 2016	Gebouw7	Gebouw BAG	Polygoon	142097,85	399307,45	8,00	8,00	0,00	Relatief	6
	8	0	20:49, 3 mei 2016	Gebouw8	Gebouw BAG	Polygoon	142118,49	399296,24	8,00	8,00	0,00	Relatief	13
	9	0	20:49, 3 mei 2016	Gebouw9	Gebouw BAG	Polygoon	142129,08	399302,19	8,00	8,00	0,00	Relatief	14
	10	0	20:50, 3 mei 2016	Gebouw10	Gebouw BAG	Polygoon	142136,31	399306,07	8,00	8,00	0,00	Relatief	4
	11	0	20:50, 3 mei 2016	Gebouw11	Gebouw BAG	Polygoon	142139,87	399325,21	8,00	8,00	0,00	Relatief	6
	12	0	20:50, 3 mei 2016	Gebouw12	Gebouw BAG	Polygoon	142153,08	399371,56	8,00	8,00	0,00	Relatief	8
	13	0	20:50, 3 mei 2016	Gebouw13	Gebouw BAG	Polygoon	142169,80	399332,78	8,00	8,00	0,00	Relatief	4
	14	0	20:50, 3 mei 2016	Gebouw14	Gebouw BAG	Polygoon	142177,13	399336,74	8,00	8,00	0,00	Relatief	4
	15	0	20:51, 3 mei 2016	Gebouw15	Gebouw BAG	Polygoon	142195,09	399336,55	8,00	8,00	0,00	Relatief	4
	16	0	20:51, 3 mei 2016	Gebouw16	Gebouw BAG	Polygoon	142203,32	399341,25	8,00	8,00	0,00	Relatief	6
	17	0	21:12, 3 mei 2016	Gebouw17	Gebouw BAG	Polygoon	142312,87	399460,05	8,00	8,00	0,00	Relatief	4
	18	0	21:12, 3 mei 2016	Gebouw18	Gebouw BAG	Polygoon	142308,09	399473,25	8,00	8,00	0,00	Relatief	4
	19	0	21:12, 3 mei 2016	Gebouw19	Gebouw BAG	Polygoon	142291,24	399489,42	8,00	8,00	0,00	Relatief	10
	20	0	21:13, 3 mei 2016	Gebouw20	Gebouw BAG	Polygoon	141992,93	399366,53	8,00	8,00	0,00	Relatief	4
	21	0	21:13, 3 mei 2016	Gebouw21	Gebouw BAG	Polygoon	141987,77	399349,66	8,00	8,00	0,00	Relatief	6
	22	0	21:13, 3 mei 2016	Gebouw22	Gebouw BAG	Polygoon	141984,17	399332,17	8,00	8,00	0,00	Relatief	4
	23	0	21:13, 3 mei 2016	Gebouw23	Gebouw BAG	Polygoon	141983,81	399315,17	8,00	8,00	0,00	Relatief	11
	345523	0	20:09, 4 mei 2016	Nieuw	Nieuw woongebouw	Polygoon	142096,79	399413,38	16,00	16,00	0,00	Relatief	4

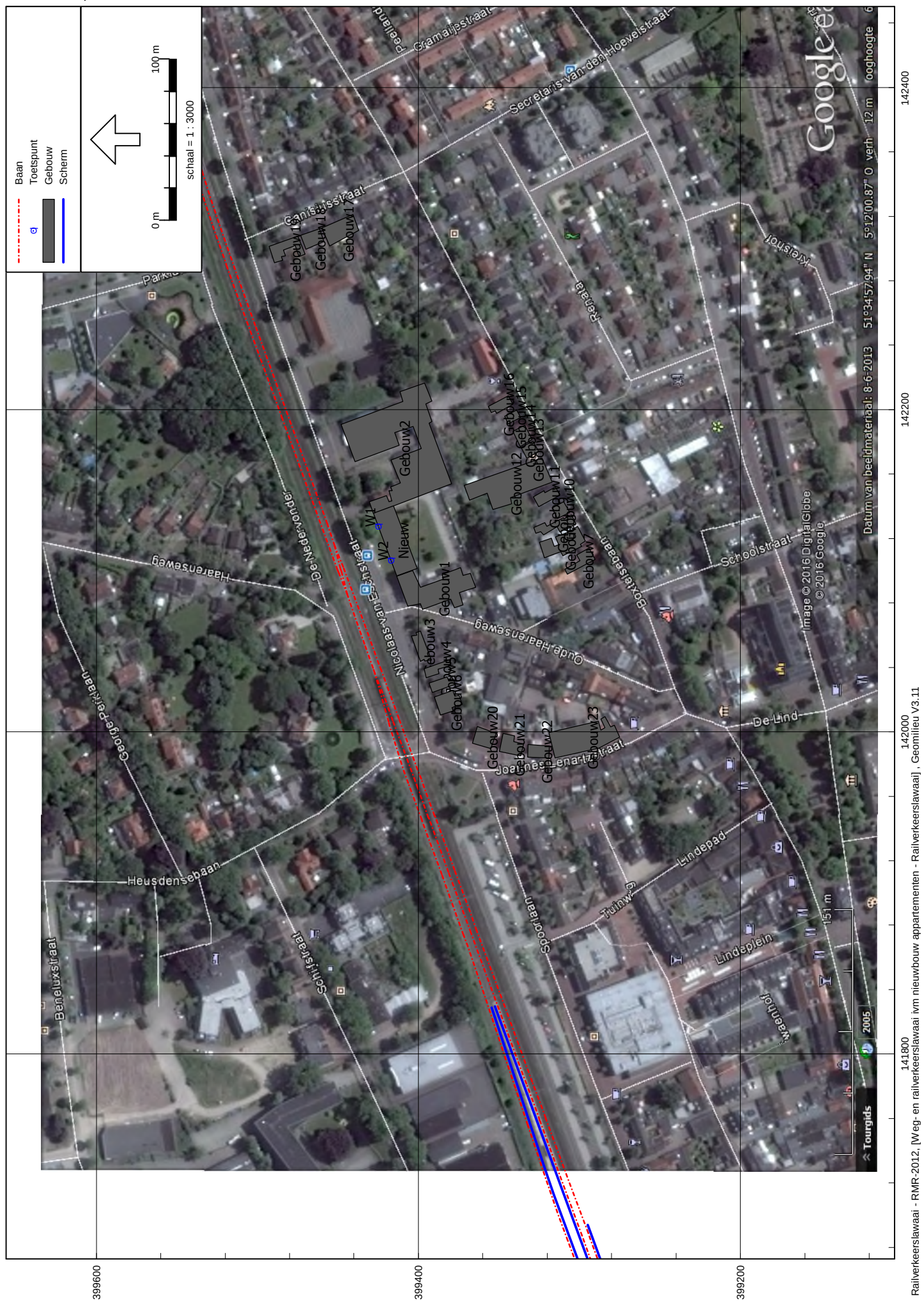
Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

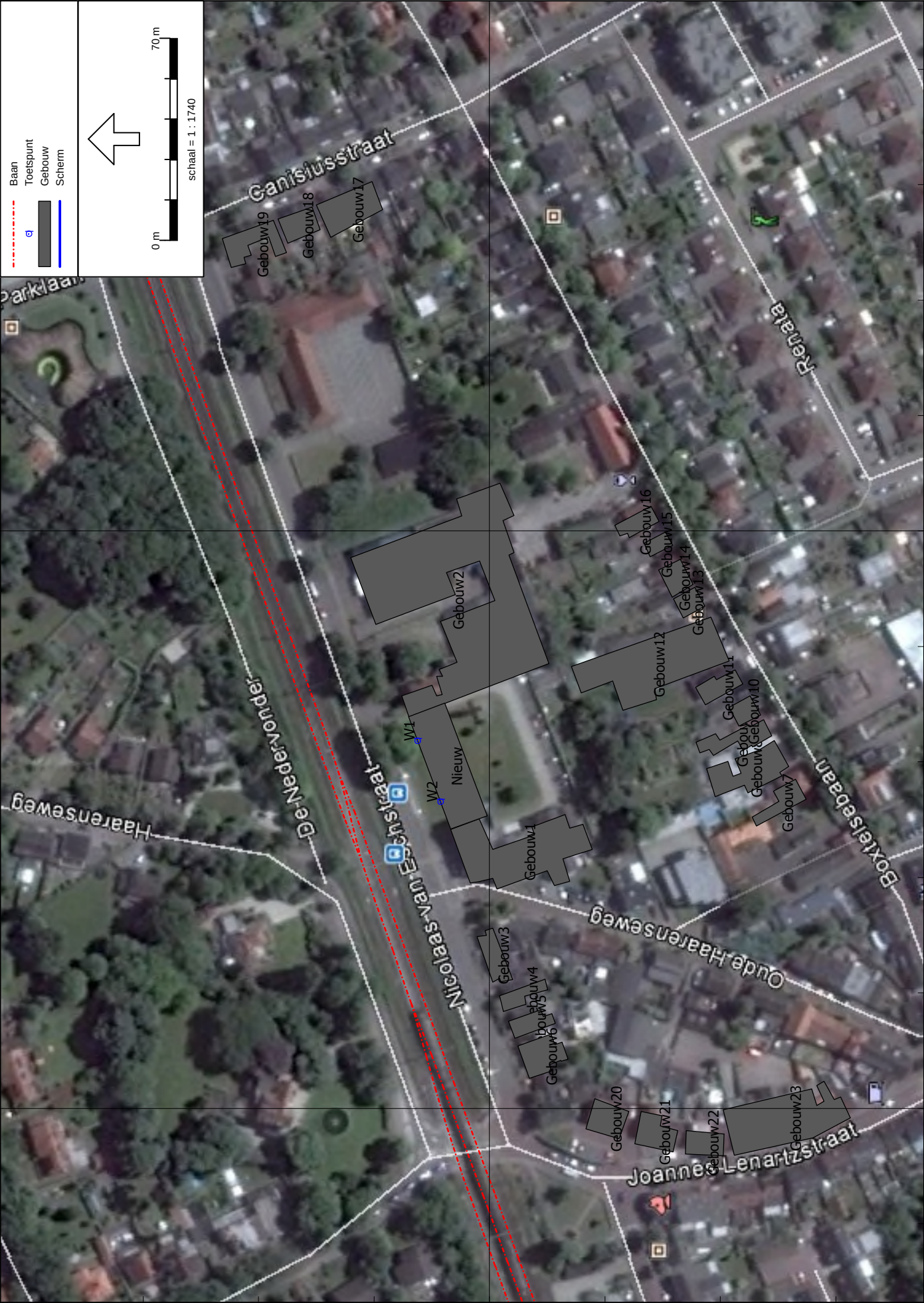
M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Wegverkeerslawaai, planjaar 2026
Weg- en railverkeerslawaai i/vm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Groep	Omtrek	Gebied	Min. lengte	Max. lengte	Cp	Zwevend	RefL. 63	RefL. 125	RefL. 250	RefL. 500	RefL. 1k	RefL. 2k	RefL. 4k	RefL. 8k
	151,92	710,78	2,79	19,79	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	353,14	2407,06	1,89	51,99	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	51,77	113,94	1,23	19,14	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	45,57	77,54	2,79	16,81	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	42,35	84,95	2,58	14,92	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	54,17	152,94	0,40	12,22	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	54,14	106,20	3,42	19,48	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	89,07	276,99	1,47	13,11	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	69,16	133,98	0,65	11,35	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	31,39	61,35	7,32	8,43	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	43,67	94,14	1,40	14,86	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	143,42	821,52	3,99	51,16	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	31,86	63,14	7,27	8,65	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	37,14	85,43	8,41	10,41	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	27,48	44,37	5,14	8,71	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	40,28	81,61	1,54	14,15	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	64,06	233,93	10,45	21,02	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	41,96	106,57	8,21	12,53	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	74,36	161,57	2,38	18,87	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	45,13	126,36	9,93	12,48	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	49,60	133,17	3,51	13,58	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	41,88	102,25	7,45	13,20	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	125,79	624,22	2,46	31,44	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	109,80	554,76	13,32	41,61	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Bijlage 2b : Invoergegevens railverkeerslawai





399400

142200

142000

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Railverkeerslawaaï

Model eigenschap

Omschrijving	Railverkeerslawaaï
Verantwoordelijke	Wil
Rekenmethode	RMR-2012
Aangemaakt door	Wil op 4-5-2016
Laatst ingezien door	Wil op 6-5-2016
Model aangemaakt met	Geomilieu V3.11
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	0,20
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaï
Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	ItemID	Grp.ID	Naam	Omschr.	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n	ISO_H
	34778	0	6116	30764000 - 30778500	142101,76	399448,40	142115,65	399452,02	10,42	10,40	0,00	0,00	--
	59096	0	28044	30778500 - 30793000	142115,65	399452,02	142129,22	399456,51	10,40	10,39	0,00	0,00	--
	62104	0	6107	30695500 - 30699000	142036,50	399427,17	142039,77	399428,29	10,47	10,47	0,00	0,00	--
	62106	0	6107	30699000 - 30715000	142039,77	399428,29	142054,75	399433,42	10,47	10,46	0,00	0,00	--
	83204	0	6108	30715000 - 30733000	142054,75	399433,42	142071,91	399439,71	10,46	10,45	0,00	0,00	--
	113095	0	6109	30733000 - 30747500	142071,91	399439,71	142085,48	399444,20	10,45	10,44	0,00	0,00	--
	126654	0	6096	30127000 - 30175000	141412,98	399193,46	141548,91	399243,26	10,50	10,53	0,00	0,00	--
	126656	0	6096	30187000 - 30196000	141548,91	399243,26	141568,64	399250,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	126658	0	6096	30196000 - 30215000	141568,64	399250,50	141586,50	399257,05	10,53	10,54	0,00	0,00	--
	126660	0	6096	30320061 - 30324000	141586,50	399257,05	141688,94	399294,67	10,54	10,56	0,00	0,00	--
	126662	0	6096	30364000 - 30399000	141688,94	399294,67	141759,40	399320,61	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	126664	0	6096	30399000 - 30400000	141759,40	399320,61	141760,34	399320,95	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	126666	0	6096	30405974 - 30424000	141760,34	399320,95	141782,90	399329,23	10,56	10,57	0,00	0,00	--
	126668	0	6096	30470798 - 30524000	141782,90	399329,23	141876,85	399363,80	10,57	10,55	0,00	0,00	--
	126670	0	6096	30535622 - 30564000	141876,85	399363,80	141914,45	399377,59	10,55	10,53	0,00	0,00	--
	126672	0	6096	30595387 - 30599000	141914,45	399377,59	141947,34	399389,65	10,53	10,50	0,00	0,00	--
	126674	0	6096	30599000 - 30600000	141947,34	399389,65	141948,28	399390,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	126676	0	6096	30600000 - 30618300	141948,28	399390,00	141965,47	399396,34	10,50	10,49	0,00	0,00	--
	126678	0	6096	30618300 - 30624000	141965,47	399396,34	141970,82	399398,32	10,49	10,48	0,00	0,00	--
	126680	0	6096	30638167 - 30664000	141970,82	399398,32	142008,41	399412,13	10,48	10,46	0,00	0,00	--
	126682	0	6096	30664000 - 30696000	142008,41	399412,13	142038,50	399423,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	126684	0	6096	30696000 - 30700000	142038,50	399423,14	142042,26	399424,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	126686	0	6096	30700000 - 30724000	142042,26	399424,52	142064,82	399432,78	10,46	10,45	0,00	0,00	--
	126688	0	6096	30725521 - 30764000	142064,82	399432,78	142102,38	399446,66	10,45	10,42	0,00	0,00	--
	137910	0	6097	30764000 - 30778500	142102,38	399446,66	142115,65	399452,02	10,42	10,40	0,00	0,00	--
	144044	0	6110	30747500 - 30762000	142085,48	399444,20	142098,76	399449,55	10,44	10,43	0,00	0,00	--
	148775	0	6105	30127000 - 30175000	141409,19	399196,21	141547,26	399246,95	10,51	10,51	0,00	0,00	--
	148777	0	6105	30187000 - 30196000	141547,26	399246,95	141567,02	399254,20	10,51	10,52	0,00	0,00	--
	148779	0	6105	30196000 - 30215000	141567,02	399254,20	141584,89	399260,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	148781	0	6105	30295339 - 30324000	141584,89	399260,76	141687,40	399298,47	10,52	10,50	0,00	0,00	--
	148783	0	6105	30364000 - 30399000	141687,40	399298,47	141757,97	399324,33	10,50	10,49	0,00	0,00	--
	148785	0	6105	30399000 - 30400000	141757,97	399324,33	141758,91	399324,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	148787	0	6105	30402082 - 30424000	141758,91	399324,67	141781,46	399333,03	10,49	10,48	0,00	0,00	--
	148789	0	6105	30506222 - 30524000	141781,46	399333,03	141875,55	399367,53	10,48	10,47	0,00	0,00	--
	148791	0	6105	30524000 - 30564000	141875,55	399367,53	141913,17	399381,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaai
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaai
Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Groep	Lengte	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1
1	14,35	0,20	Intensiteit	True	0,0	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	0	Doorgaand	0,000
	14,30	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	MAT'64-T	Stoppend	0,040
	3,46	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	40	MAT'64-T	Stoppend	0,040
	15,84	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	40	MAT'64-T	Stoppend	0,040
2	18,28	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-T	Stoppend	0,040
	14,29	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	MAT'64-T	Stoppend	0,040
	144,77	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
	21,02	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
3	19,02	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
	109,13	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
	75,08	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
	1,00	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
4	24,03	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
	100,11	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
	40,05	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
	35,03	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
5	1,00	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
	18,32	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
	5,70	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
	40,05	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
6	32,04	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
	4,01	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-T	Stoppend	0,040
	24,02	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-T	Stoppend	0,040
	40,05	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-T	Stoppend	0,040
7	14,31	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	MAT'64-T	Stoppend	0,040
	14,32	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	MAT'64-T	Stoppend	0,040
	147,10	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
	21,05	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
8	19,04	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
	109,23	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
	75,16	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
	1,00	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
9	24,05	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
	100,22	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020
	40,08	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand	0,020

Akoestisch onderzoek railverkeerslawai
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaii

Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaii - RMR-2012

Groep	V(N)	2	V(P4)	2	Corr.	2	Trein	3	Profiel3	Aantal(D)	3	Aantal(A)	3	Aantal(N)	3	Aantal(P4)	3	V(D)	3	V(A)	3	V(N)	3	V(P4)	3	Corr.	3	Trein	4	Profiel4	Aantal(D)
130	0			0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	Doorgaand	0,000		
	130			0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	6,660	3,460	1,320	0,000	4,620	0,000	1,320	0,000	0,000	74	74	74	74	74	74	74	0	0,00	0	DDM-1	Doorgaand	0,010		
	130			0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	6,700	3,460	1,520	0,000	3,460	0,000	1,520	0,000	0,000	-51	-51	-51	-51	-51	-51	-51	0	0,00	0	DDM-1	Doorgaand	0,010		
	130			0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	6,700	3,460	1,520	0,000	3,460	0,000	1,520	0,000	0,000	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	0	0,00	0	DDM-1	Doorgaand	0,010		
130	130			0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	6,700	3,460	1,520	0,000	3,460	0,000	1,520	0,000	0,000	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	0	0,00	0	DDM-1	Doorgaand	0,010		
	40			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	40			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	-40			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
-40	-40			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	40			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	40			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	40			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
-42	-42			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	-46			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	-46			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	-46			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
-46	-46			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	-46			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	-46			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	-46			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
-51	-51			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	130			0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	6,660	4,620	1,320	0,000	4,620	0,000	1,320	0,000	0,000	66	66	66	66	66	66	66	0	0,00	0	DDM-1	Doorgaand	0,010		
	130			0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	6,660	4,620	1,320	0,000	4,620	0,000	1,320	0,000	0,000	69	69	69	69	69	69	69	0	0,00	0	DDM-1	Doorgaand	0,010		
	130			0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	6,660	4,620	1,320	0,000	4,620	0,000	1,320	0,000	0,000	74	74	74	74	74	74	74	0	0,00	0	DDM-1	Doorgaand	0,010		
130	130			0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	6,660	4,620	1,320	0,000	4,620	0,000	1,320	0,000	0,000	74	74	74	74	74	74	74	0	0,00	0	DDM-1	Doorgaand	0,010		
	130			0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	6,700	3,460	1,520	0,000	3,460	0,000	1,520	0,000	0,000	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	0	0,00	0	DDM-1	Doorgaand	0,010		
	40			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	40			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
-40	-40			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	-40			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	-40			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	-40			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
-40	-40			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	40			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	40			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			
	40			0	0,00	0	MAT'64-V Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	0,140	0,000	0,200	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	MAT'64-V Stoppend	2,220			

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaï
Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Corr. 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5
	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,650	0,780	0,110	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,770	0,380	0,150	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,770	0,380	0,150	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,770	0,380	0,150	0,000	130	130
	0,000	0,480	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	40	40	40	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	42	42	42	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	42	42	42	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	48	48	48	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	56	56	56	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	60	60	60	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	60	60	60	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	60	60	60	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	60	60	60	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	66	66	66	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	66	66	66	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,650	0,780	0,110	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,650	0,780	0,110	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,650	0,780	0,110	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,650	0,780	0,110	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,770	0,380	0,150	0,000	130	130
	0,000	0,480	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,440	0,440	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	40	40	40	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	42	42	42	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	42	42	42	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	48	48	48	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	56	56	56	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	60	60	60	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	60	60	60	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	60	60	60	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	66	66	66	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	66	66	66	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,650	0,780	0,110	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,650	0,780	0,110	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,650	0,780	0,110	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,650	0,780	0,110	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,770	0,380	0,150	0,000	130	130
	0,000	0,480	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,440	0,440	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	40	40	40	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	42	42	42	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	42	42	42	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	48	48	48	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	56	56	56	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130
	1,540	0,440	0,000	60	60	60	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,260	0,130	0,050	0,000	130	130

Model: Railverkeerslawaii
 Groep: weg- en railverkeerslawaii ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaii - RMR-2012

Groep	V(N)	5	V(P4)	5	Corr.	5	Trein	6	Profiel6	Aantal(D)	6	Aantal(A)	6	Aantal(N)	6	Aantal(P4)	6	V(D)	6	V(A)	6	V(N)	6	V(P4)	6	Corr.	6	Trein	7	Profiel7	Aantal(D)
				0	0	0,00	0	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	Doorgaand	0,000		
	130	0	0	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,060	Doorgaand	0,150	0,150	0,080	0,090	0,000	90	0,000	90	90	90	90	90	90	90	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	1,670		
	130	0	0	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,070	Doorgaand	0,080	0,080	0,080	0,090	0,000	90	0,000	90	90	90	90	90	90	90	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	1,670		
	130	0	0	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,070	Doorgaand	0,080	0,080	0,080	0,090	0,000	90	0,000	90	90	90	90	90	90	90	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	1,670		
	130	0	0	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,070	Doorgaand	0,080	0,080	0,080	0,090	0,000	90	0,000	90	90	90	90	90	90	90	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	1,670		
	130	0	0	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,070	Doorgaand	0,080	0,080	0,080	0,090	0,000	90	0,000	90	90	90	90	90	90	90	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	1,670		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,220	Doorgaand	0,260	0,260	0,260	0,040	0,000	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	0	E-LOC	Doorgaand	0,020		
	130	0	0	0	0,00																										

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaï
Weg- en railverkeerslawaaï ijm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	Corr.	12	Trein	13	Profiel	13	Aantal(D)	13	Aantal(A)	13	Aantal(N)	13	Aantal(P4)	13	V(D)	13	V(A)	13	V(N)	13	V(P4)	13	Corr.	13	Trein	14	Profiel	14	Aantal(D)	14
0,00	0,00	0			Doorgaand		0,000		0,000		0,000		0,000		0		0		0		0		0,00	0		Doorgaand		0,000		
	0,00	IRM-4			Doorgaand		4,200		3,920		1,280		0,000		130		130		130		0		0,00	IRM-4		Stoppend		0,000		
	0,00	VIRM-6			Doorgaand		0,840		1,080		0,480		0,000		130		130		130		0		0,00	0		Doorgaand		0,000		
	0,00	VIRM-6			Doorgaand		0,840		1,080		0,480		0,000		130		130		130		0		0,00	0		Doorgaand		0,000		
0,00	0,00	VIRM-6			Doorgaand		0,840		1,080		0,480		0,000		130		130		130		0		0,00	0		Doorgaand		0,000		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
0,00	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
0,00	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
0,00	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
0,00	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
	0,00	IRM-4			Doorgaand		4,200		3,920		1,280		0,000		130		130		130		0		0,00	IRM-4		Stoppend		0,000		
	0,00	IRM-4			Doorgaand		4,200		3,920		1,280		0,000		130		130		130		0		0,00	IRM-4		Stoppend		0,000		
	0,00	IRM-4			Doorgaand		4,200		3,920		1,280		0,000		130		130		130		0		0,00	IRM-4		Stoppend		0,000		
0,00	0,00	VIRM-6			Doorgaand		0,840		1,080		0,480		0,000		130		130		130		0		0,00	0		Doorgaand		0,000		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
0,00	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		
	0,00	DE-LOC			Doorgaand		0,090		0,040		0,070		0,000		90		90		90		0		0,00	DE-LOC		Doorgaand		0,050		

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Geomilieu V3.11

6-5-2016 10:09:34

Model: Railverkeerslawaii
 Weg- en railverkeerslawaii ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaii - RMR-2012

Groep	V(N)	19	V(P4)	19	Corr.	19	Trein	20	Aantal(D)	20	Aantal(A)	20	Aantal(N)	20	Aantal(P4)	20	V(D)	20	V(A)	20	V(N)	20	V(P4)	20	Corr.	20	Trein	21	Profiel
		0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0,000	0	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	Doorgaand		
		0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0,000	0	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	Doorgaand			
		0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0,000	0	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	Doorgaand			
		0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0,000	0	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	Doorgaand			
		0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0,000	0	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	Doorgaand			
		0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0,000	0	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	Doorgaand		
		0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0,000	0	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
		130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
		130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
		130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
		130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		
	130	130	0	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	1,400	1,320	0,440	0,000	130	130	130	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	Doorgaand		

Model: Railverkeerslawaii
 Weg- en railverkeerslawaii ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaii - RMR-2012

Groep	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Corr. 21	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22
	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
	0,000	0,000	0,040	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,000	0,040	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,000	0,040	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,000	0,040	0,000	40	40	40	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,040	0,000	0,000	42	42	42	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,040	0,040	0,000	42	42	42	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,040	0,040	0,000	48	48	48	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,000	0,040	0,000	56	56	56	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,000	0,040	0,000	60	60	60	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,040	0,040	0,000	60	60	60	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,040	0,040	0,000	60	60	60	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,000	0,040	0,000	66	66	66	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,000	0,040	0,000	66	66	66	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
	0,000	0,000	0,040	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,000	0,040	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,000	0,040	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,000	0,040	0,000	40	40	40	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,040	0,000	0,000	42	42	42	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,040	0,040	0,000	42	42	42	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,040	0,040	0,000	48	48	48	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,000	0,040	0,000	56	56	56	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,000	0,040	0,000	60	60	60	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,000	0,040	0,000	60	60	60	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180
	0,000	0,000	0,040	0,000	60	60	60	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,360	0,180

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

Model: Railverkeerslawaaï
Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	ItemID	Grp.ID	Naam	Omschr.	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n	ISO_H
148793	148793	0	6105	30564000 - 30599000	141913,17	399381,35	141946,09	399393,45	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	148795	0	6105	30599000 - 30606000	141946,09	399393,45	141947,03	399393,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	148797	0	6105	30606000 - 30619500	141947,03	399393,80	141965,37	399400,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	148799	0	6105	30619500 - 30624000	141965,37	399400,54	141969,60	399402,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	148801	0	6105	30624000 - 30664000	141969,60	399402,10	142007,22	399415,93	10,47	10,48	0,00	0,00	--
148803	148803	0	6105	30664000 - 30676000	142007,22	399415,93	142018,51	399420,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	160585	0	6106	30676000 - 30695500	142018,51	399420,08	142036,50	399427,17	10,48	10,47	0,00	0,00	--
	174995	0	6111	30762000 - 30764000	142098,76	399449,55	142100,64	399450,24	10,43	10,42	0,00	0,00	--
	174997	0	6111	30800121 - 30864000	142100,64	399450,24	142194,64	399484,69	10,42	10,33	0,00	0,00	--
	174999	0	6111	30948696 - 30964000	142194,64	399484,69	142288,74	399518,89	10,33	10,27	0,00	0,00	--
175001	175001	0	6111	31057962 - 31064000	142288,74	399518,89	142383,97	399549,73	10,27	10,16	0,00	0,00	--
	175003	0	6111	31090523 - 31099000	142383,97	399549,73	142417,72	399559,16	10,16	10,13	0,00	0,00	--
	175005	0	6111	31142060 - 31164000	142417,72	399559,16	142480,95	399574,53	10,13	10,06	0,00	0,00	--
	175007	0	6111	31244329 - 31249000	142480,95	399574,53	142564,18	399591,17	10,06	9,96	0,00	0,00	--
	182946	0	6103	30676000 - 30695500	142017,97	399421,77	142036,50	399427,17	10,48	10,47	0,00	0,00	--
183812	183812	0	28045	30793000 - 30828000	142129,22	399456,51	142162,14	399468,49	10,39	10,33	0,00	0,00	--
	183814	0	28045	30875541 - 30924000	142162,14	399468,49	142252,41	399501,35	10,33	10,21	0,00	0,00	--
	183816	0	28045	31021832 - 31024000	142252,41	399501,35	142346,97	399534,08	10,21	10,10	0,00	0,00	--
	183818	0	28045	31112763 - 31124000	142346,97	399534,08	142443,26	399561,29	10,10	10,00	0,00	0,00	--
	183820	0	28045	31247263 - 31250000	142443,26	399561,29	142566,58	399587,42	10,00	9,86	0,00	0,00	--
194428	194428	0	6102	30164096 - 30175000	141406,12	399200,82	141544,47	399254,48	10,51	10,52	0,00	0,00	--
	194430	0	6102	30187000 - 30196000	141544,47	399254,48	141564,06	399282,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	194432	0	6102	30199297 - 30215000	141564,06	399262,20	141581,85	399269,00	10,52	10,52	0,00	0,00	--
	194434	0	6102	30264000 - 30324000	141581,85	399269,00	141684,26	399307,13	10,52	10,50	0,00	0,00	--
	194436	0	6102	30378429 - 30399000	141684,26	399307,13	141755,26	399331,88	10,50	10,49	0,00	0,00	--
194438	194438	0	6102	30399000 - 30406000	141755,26	399331,88	141756,22	399332,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	194440	0	6102	30400000 - 30424000	141756,22	399332,20	141779,05	399339,78	10,49	10,48	0,00	0,00	--
	194442	0	6102	30516908 - 30524000	141779,05	399339,78	141874,01	399371,94	10,48	10,47	0,00	0,00	--
	194444	0	6102	30554771 - 30564000	141874,01	399371,94	141911,71	399385,62	10,47	10,47	0,00	0,00	--
	194446	0	6102	30596097 - 30599000	141911,71	399385,62	141944,65	399397,72	10,47	10,47	0,00	0,00	--
194448	194448	0	6102	30599000 - 30606000	141944,65	399397,72	141945,60	399398,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	194450	0	6102	30600000 - 30624000	141945,60	399398,06	141968,21	399406,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	194452	0	6102	30661714 - 30664000	141968,21	399406,29	142006,37	399418,57	10,47	10,48	0,00	0,00	--
	194454	0	6102	30664000 - 30675999	142006,37	399418,57	142017,97	399421,77	10,48	10,48	0,00	0,00	--
	224184	0	6114	30747500 - 30762000	142085,48	399444,20	142099,32	399447,83	10,44	10,43	0,00	0,00	--

Model: Railverkeerslawaii
weg- en railverkeerslawaii ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaii - RMR-2012

Groep	Lengte	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1
1	35,07	0,20	Intensiteit	True	1,5	2	1 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	1,00	0,20	Intensiteit	True	1,5	2	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	19,54	0,20	Intensiteit	True	1,5	2	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	4,51	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	40,08	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	12,03	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	19,33	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	40	MAT'64-V	Doorgaand
	2,00	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-T	Stoppend
	100,11	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-T	Stoppend
	100,12	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-T	Stoppend
	100,11	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-T	Stoppend
	35,04	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-T	Stoppend
2	65,08	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-T	Stoppend
	85,10	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-T	Stoppend
	19,30	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	40	MAT'64-V	Doorgaand
	35,03	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-T	Stoppend
	96,06	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-T	Stoppend
	100,08	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-T	Stoppend
	100,07	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-T	Stoppend
	126,09	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-T	Stoppend
	148,39	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-T	Stoppend
	21,06	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	19,05	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	109,28	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
3	75,20	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	148,39	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	21,06	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	19,05	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	109,28	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	75,20	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	1,01	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	24,06	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	100,26	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	40,11	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	35,09	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	1,01	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
4	24,06	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	40,10	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	12,04	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	14,31	0,20	Intensiteit	True	0,0	0	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	0	Doorgaand
	1,01	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	24,06	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	40,10	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	12,04	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	14,31	0,20	Intensiteit	True	0,0	0	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	0	Doorgaand
	1,01	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	24,06	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand
	40,10	0,20	Intensiteit	True	1,5	1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	MAT'64-V	Doorgaand

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuvdiesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaï
Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	-42	-42
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	-46	-46
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	-46	-46
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	-46	-46
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	-46	-46
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	-51	-51
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	-51	-51
	0,000	0,000	0,000	-55	-55	-55	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,060	0,840	1,060	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	-59	-59	-59	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,060	0,840	1,060	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	-62	-62	-62	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,060	0,840	1,060	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,060	0,840	1,060	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	-72	-72	-72	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,060	0,840	1,060	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,060	0,840	1,060	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	-82	-82	-82	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,060	0,840	1,060	0,000	130	130
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	-51	-51
	0,000	0,000	0,000	74	74	74	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,040	0,440	0,600	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	79	79	79	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,040	0,440	0,600	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	82	82	82	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,040	0,440	0,600	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	86	86	86	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,040	0,440	0,600	0,000	130	130
	0,000	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,040	0,440	0,600	0,000	130	130
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220	1,160	0,500	0,000	40	40
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	40	40
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	-40	-40
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	-40	-40
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	-40	-40
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	-42	-42
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	40	40
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	40	40
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	40	40
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	40	40
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	-46	-46
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	-46	-46
	0,280	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,240	1,160	0,500	0,000	-51	-51
	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaï
Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RWR-2012

Groep	V(N)	2	V(P4)	2	Corr.	2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Corr. 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4
	-42	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	-46	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	-46	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	-46	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	-51	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	-51	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,700	3,460	1,520	0,000	-55	-55	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010				
	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,700	3,460	1,520	0,000	-59	-59	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010				
	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,700	3,460	1,520	0,000	-62	-62	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010				
	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,700	3,460	1,520	0,000	-68	-68	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010				
	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,700	3,460	1,520	0,000	-72	-72	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010				
	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,700	3,460	1,520	0,000	-76	-76	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010				
	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,700	3,460	1,520	0,000	-82	-82	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010				
	-51	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,660	4,620	1,320	0,000	74	74	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010				
	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,660	4,620	1,320	0,000	79	79	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010				
	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,660	4,620	1,320	0,000	82	82	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010				
	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,660	4,620	1,320	0,000	86	86	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010				
	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,660	4,620	1,320	0,000	90	90	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010				
	40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	-40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	-40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	-40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	-42	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	-46	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	-46	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	-51	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,140	0,200	0,000	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,220				
	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000				

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuvdiesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaï
Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Corr. 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Corr. 16
	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,240	0,300	0,280	0,000	90	90	90	0	0,00
	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,240	0,300	0,280	0,000	90	90	90	0	0,00
	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,240	0,300	0,280	0,000	90	90	90	0	0,00
	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,240	0,300	0,280	0,000	90	90	90	0	0,00
	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,240	0,300	0,280	0,000	90	90	90	0	0,00
	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,240	0,300	0,280	0,000	90	90	90	0	0,00
	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,240	0,300	0,280	0,000	90	90	90	0	0,00
	130	130	130	0	0,00	VRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	74	74	74	0	0,00
	130	130	130	0	0,00	VRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	79	79	79	0	0,00
	130	130	130	0	0,00	VRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	82	82	82	0	0,00
	130	130	130	0	0,00	VRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	86	86	86	0	0,00
	130	130	130	0	0,00	VRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	90	90	90	0	0,00
	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,240	0,300	0,280	0,000	90	90	90	0	0,00
	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,240	0,300	0,280	0,000	90	90	90	0	0,00
	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,240	0,300	0,280	0,000	90	90	90	0	0,00
	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,240	0,300	0,280	0,000	90	90	90	0	0,00
	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,240	0,300	0,280	0,000	90	90	90	0	0,00
	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,240	0,300	0,280	0,000	90	90	90	0	0,00
	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,240	0,300	0,280	0,000	90	90	90	0	0,00
	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00

Model: Railverkeerslawaii
 Groep: weg- en railverkeerslawaii ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oosterwijk (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaii - RMR-2012

[illegible]

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï
 Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
 Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaï
 Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	ItemID	Grp.ID	Naam	Omschr.	X-n	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n	ISO_H
	231380	0	6115	30762000 - 30764000	142099,32	399447,83	142101,76	399448,40	10,43	10,42	0,00	0,00	--

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaï
Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	Lengte	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Doorgelaste spoorstaaf	Lwissel	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1
	2,51	0,20	Intensiteit	True	0,0	0	1 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0	Doorgaand	0,000

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaai
 Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
 Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaai

Groep: Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 (hoofdgroep)

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Groep	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2
	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Railverkeerslawaaai
Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Groep	V(N)	2	V(P4)	2	Corr.	2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D)	3	Aantal(A)	3	Aantal(N)	3	Aantal(P4)	3	V(D)	3	V(A)	3	V(N)	3	V(P4)	3	Corr.	3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D)	4
	0		0		0,00	0	0	Doorgaand	0,000		0,000		0,000		0,000		0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	Doorgaand		0,000	

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaai
 Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
 Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaai

Groep: Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 (hoofdgroep)

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Groep	Aantal(A)	4	Aantal(N)	4	Aantal(P4)	4	V(D)	4	V(A)	4	V(N)	4	V(P4)	4	Corr.	4	Trein	5	Profiel	5	Aantal(D)	5	Aantal(A)	5	Aantal(N)	5	Aantal(P4)	5	V(D)	5	V(A)	5
	0,000		0,000		0,000		0		0		0		0		0		0		Doorgaand		0,000		0,000		0,000		0,000		0		0	

Model: Railverkeerslawaaï
Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	V(N)	5	V(P4)	5	Corr.	5	Trein	6	Profiel6	Aantal(D)	6	Aantal(A)	6	Aantal(N)	6	Aantal(P4)	6	V(D)	6	V(A)	6	V(N)	6	V(P4)	6	Corr.	6	Trein	7	Profiel7	Aantal(D)	7
	0			0	0,00	0	0	0	Doorgaand	0,000		0,000		0,000		0,000		0,000	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	Doorgaand		0,000	

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaai
 Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
 Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaai
 Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Groep	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Corr. 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8
	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaï
Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	V(N)	8	V(P4)	8	Corr.	8	Trein	9	Profiel9	Aantal(D)	9	Aantal(A)	9	Aantal(N)	9	Aantal(P4)	9	V(D)	9	V(A)	9	V(N)	9	V(P4)	9	Corr.	9	Trein	10	Profiel10
	0				0	0,00	0		Doorgaand	0,000		0,000		0,000		0,000		0	0	0	0	0	0	0	0,00	0		0	Doorgaand	

Model: Railverkeerslawaai
Weg- en railverkeerslawaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Groep	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Corr. 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11
	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Door gaand	0,000	0,000	0,000

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaai
 Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
 Mei 2016

Model: Railverkeerslawaai
 Weg- en railverkeerslawaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Groep	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11	Corr. 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12
	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaï
Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	Corr. 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Corr. 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14
	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaai
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaai
Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Groep	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Corr. 14	Trein 15	Profiel15 Doorgaand	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15
	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0		0,000	0,000	0,000	0,000

Model: Railverkeerslawaaï
Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Corr. 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Corr. 16
	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00

Model:		Railverkeerslawaaai													
Groep:		Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk													
		(hoofdgroep)													
		Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012													
Groep	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 17	Corr. 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18
	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Railverkeerslawaaï
Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18	V(N) 18	V(P4) 18	Corr. 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19
	0,000	0,000	0	0	0	0	0	0,00	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
									Doorgaand						

Model: Railverkeerslawaaai
Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Groep	V(N) 19	V(P4) 19	Corr. 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Corr. 20	Trein 21	Profiel21
	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaai
 Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
 Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaai

Groep: Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 (hoofdgroep)

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Groep	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Corr. 21	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22
	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Door gaand	0,000	0,000	0,000

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï
 Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
 Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaï
 Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Corr. 22	Trein 23	Profiel23	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23
	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaï
Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	Corr. 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24	Corr. 24	Trein 25	Profiel25	Aantal(D) 25
	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaai
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaai
Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Groep	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25	V(N) 25	V(P4) 25	Corr. 25	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26
	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaai
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaai
Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Groep	V(A)	26	V(N)	26	V(P4)	26	Corr.	26	Trein	27	0	0,00	0	Doorgaand	Aantal(D)	27	0,000	Aantal(A)	27	0,000	Aantal(N)	27	0,000	Aantal(P4)	27	0,000	V(D)	27	0	V(A)	27	0	V(N)	27	0	V(P4)	27	0	Corr.	27	0,00	Trein	28	0
-------	------	----	------	----	-------	----	-------	----	-------	----	---	------	---	-----------	-----------	----	-------	-----------	----	-------	-----------	----	-------	------------	----	-------	------	----	---	------	----	---	------	----	---	-------	----	---	-------	----	------	-------	----	---

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaai
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaai
Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Groep	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28	V(N) 28	V(P4) 28	Corr. 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29
Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaai
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaai
Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Groep	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29	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
	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaai
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaai
Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Groep	V(N)	30	V(P4)	30	Corr.	30
	0		0		0	0,00

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaai
 Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
 Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaai
 Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMP-2012

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B
	345524	0	20:22, 4 mei 2016	-500	3	W1	Voorgevel	Punt	142127,34	399424,95	0,00	Relatief	1,50	5,00
	345525	0	20:22, 4 mei 2016	-506	3	W2	Voorgevel	Punt	142106,23	399417,03	0,00	Relatief	1,50	5,00

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaï
Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMP-2012

Groep	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
	7,50	--	--	--	Ja
	7,50	--	--	--	Ja

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaai
Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaai
Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1
	286209	0	20:17, 4 mei 2016	-356	1	PEI78029	p:1046754852	Polylijn	141622,83	399276,43	141622,69	399276,38	1,00
	286285	0	14:59, 7 apr 2014	-357	1	PEI78028	p:1046754851	Polylijn	141829,50	399352,43	141622,83	399276,43	1,00
	286960	0	14:59, 7 apr 2014	-358	1	PEI78032	p:1046754855	Polylijn	141620,69	399281,79	141828,73	399354,56	1,00
	286963	0	14:59, 7 apr 2014	-359	1	PEI78033	p:1046754856	Polylijn	141693,95	399294,76	141625,36	399269,57	1,00
	288187	0	14:59, 7 apr 2014	-360	1	PEI78030	p:1046754853	Polylijn	141620,84	399267,89	141612,33	399264,71	1,00
	288299	0	14:59, 7 apr 2014	-361	1	PEI78031	p:1046754854	Polylijn	141612,33	399264,71	141404,13	399188,28	1,00

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï
 Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
 Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaï
 Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	H-n	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO_M	Hdef.	Vormpunten	Lengte	Lengte3D
	1,00	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	Eigen waarde	2	0,15	0,15
	1,00	10,47	10,51	1,00	1,00	1,00	11,51	11,51	--	Eigen waarde	4	220,21	220,21
	1,00	10,51	10,47	1,00	1,00	1,00	11,47	11,50	--	Eigen waarde	4	220,43	220,43
	1,00	10,56	10,55	1,00	1,00	1,00	11,55	11,55	--	Eigen waarde	2	73,07	73,07
	1,00	10,55	10,55	1,00	1,00	1,00	11,55	11,55	--	Eigen waarde	2	9,09	9,09
	1,00	10,55	10,50	1,00	1,00	1,00	11,50	11,55	--	Eigen waarde	5	221,79	221,79

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaai
 Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
 Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaai
 Weg- en railverkeerslawaaai ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Groep	Min. lengte	Max. lengte	Cp	Zwevend	RefL.L 63	RefL.L 125	RefL.L 250	RefL.L 500	RefL.L 1k	RefL.L 2k	RefL.L 4k	RefL.L 8k	RefL.R 63	RefL.R 125	RefL.R 250
	0,15	0,15	5 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	17,60	179,04	5 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	17,17	105,25	5 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	73,07	73,07	5 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	9,09	9,09	5 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	7,07	152,10	5 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï
 Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk

M&A Milieuadviesbureau BV
 Mei 2016

Model: Railverkeerslawaaï
 Weg- en railverkeerslawaaï ivm nieuwbouw appartementen - Nicolaas van Eschstraat, Oisterwijk
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Bijlage 3a : Resultaten wegverkeerslawai

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaaï, planjaar 2026
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
W1_A	Voorgevel	1,50	57,9	55,2	47,9	58,4
W1_B	Voorgevel	5,00	58,4	55,7	48,4	58,8
W1_C	Voorgevel	7,50	58,3	55,6	48,3	58,8
W2_A	Voorgevel	1,50	58,2	55,5	48,2	58,6
W2_B	Voorgevel	5,00	58,8	56,0	48,7	59,2
W2_C	Voorgevel	7,50	58,7	56,0	48,7	59,2
W3_A	Achtergevel	1,50	37,4	34,2	26,6	37,5
W3_B	Achtergevel	5,00	38,1	34,9	27,3	38,2
W3_C	Achtergevel	7,50	39,3	36,0	28,5	39,4
W4_A	Achtergevel	1,50	38,5	35,2	27,7	38,6
W4_B	Achtergevel	5,00	38,8	35,6	28,0	38,9
W4_C	Achtergevel	7,50	39,7	36,5	29,0	39,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai, planjaar 2026
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Haarenseweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
W1_A	Voorgevel	1,50	44,4	41,1	33,6	44,5
W1_B	Voorgevel	5,00	46,1	42,8	35,3	46,2
W1_C	Voorgevel	7,50	46,6	43,3	35,9	46,7
W2_A	Voorgevel	1,50	45,7	42,4	35,0	45,8
W2_B	Voorgevel	5,00	47,5	44,2	36,8	47,6
W2_C	Voorgevel	7,50	47,9	44,6	37,1	48,0
W3_A	Achtergevel	1,50	15,8	12,5	5,0	15,9
W3_B	Achtergevel	5,00	17,2	14,0	6,5	17,4
W3_C	Achtergevel	7,50	18,5	15,2	7,8	18,6
W4_A	Achtergevel	1,50	17,7	14,4	6,9	17,8
W4_B	Achtergevel	5,00	19,3	16,0	8,5	19,4
W4_C	Achtergevel	7,50	20,9	17,6	10,1	21,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai, planjaar 2026
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Heusdensebaan
 Groepsreductie: Ja

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
W1_A	Voorgevel	1,50	36,1	32,9	25,4	36,3	
W1_B	Voorgevel	5,00	35,7	32,4	25,0	35,8	
W1_C	Voorgevel	7,50	36,1	32,8	25,3	36,2	
W2_A	Voorgevel	1,50	36,9	33,6	26,1	37,0	
W2_B	Voorgevel	5,00	36,9	33,6	26,2	37,0	
W2_C	Voorgevel	7,50	37,4	34,1	26,7	37,5	
W3_A	Achtergevel	1,50	8,8	5,5	-1,9	8,9	
W3_B	Achtergevel	5,00	10,7	7,4	0,0	10,8	
W3_C	Achtergevel	7,50	11,6	8,4	0,9	11,8	
W4_A	Achtergevel	1,50	18,2	15,0	7,5	18,4	
W4_B	Achtergevel	5,00	20,1	16,8	9,4	20,2	
W4_C	Achtergevel	7,50	21,3	18,0	10,6	21,4	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai, planjaar 2026
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Johannes Lenartzstraat
Groepsreductie: Ja

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
W1_A	Voorgevel	1,50	38,2	34,9	27,5	38,3	
W1_B	Voorgevel	5,00	38,1	34,8	27,4	38,2	
W1_C	Voorgevel	7,50	38,7	35,4	28,0	38,8	
W2_A	Voorgevel	1,50	38,3	35,0	27,6	38,4	
W2_B	Voorgevel	5,00	39,6	36,3	28,8	39,7	
W2_C	Voorgevel	7,50	40,3	37,0	29,6	40,4	
W3_A	Achtergevel	1,50	15,6	12,3	4,9	15,7	
W3_B	Achtergevel	5,00	19,3	16,0	8,6	19,4	
W3_C	Achtergevel	7,50	22,6	19,4	11,9	22,8	
W4_A	Achtergevel	1,50	14,0	10,7	3,3	14,2	
W4_B	Achtergevel	5,00	14,3	11,1	3,6	14,5	
W4_C	Achtergevel	7,50	15,0	11,7	4,3	15,1	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai, planjaar 2026
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Nicolaas van Eschstraat
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
W1_A	Voorgevel	1,50	51,9	49,4	42,2	52,5
W1_B	Voorgevel	5,00	52,2	49,7	42,4	52,8
W1_C	Voorgevel	7,50	52,0	49,5	42,2	52,6
W2_A	Voorgevel	1,50	52,0	49,4	42,2	52,6
W2_B	Voorgevel	5,00	52,2	49,7	42,5	52,8
W2_C	Voorgevel	7,50	52,0	49,5	42,2	52,6
W3_A	Achtergevel	1,50	15,0	12,5	5,2	15,6
W3_B	Achtergevel	5,00	17,2	14,6	7,4	17,7
W3_C	Achtergevel	7,50	19,2	16,7	9,4	19,8
W4_A	Achtergevel	1,50	13,5	11,0	3,7	14,1
W4_B	Achtergevel	5,00	16,9	14,4	7,1	17,5
W4_C	Achtergevel	7,50	20,3	17,8	10,5	20,9

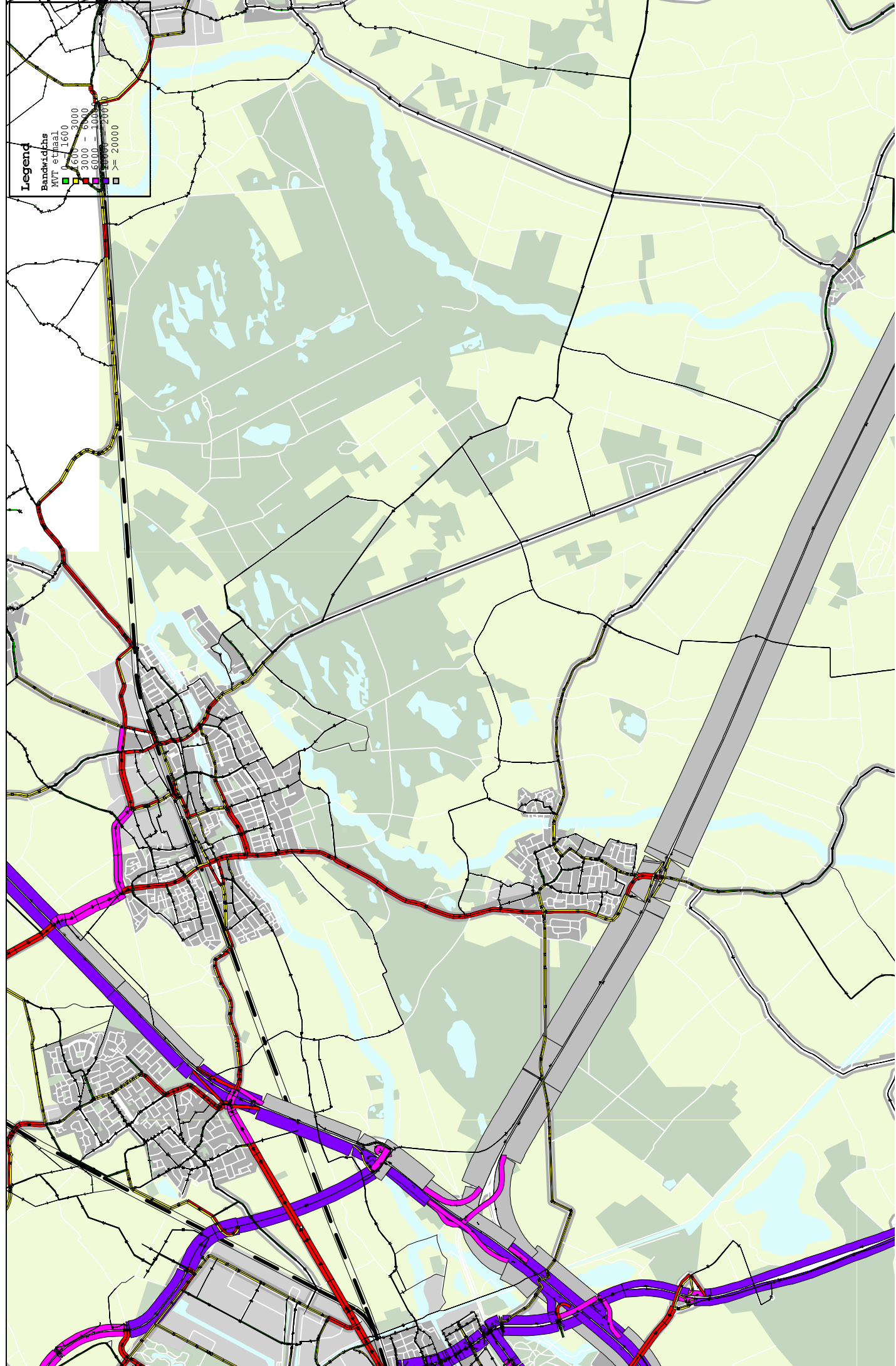
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

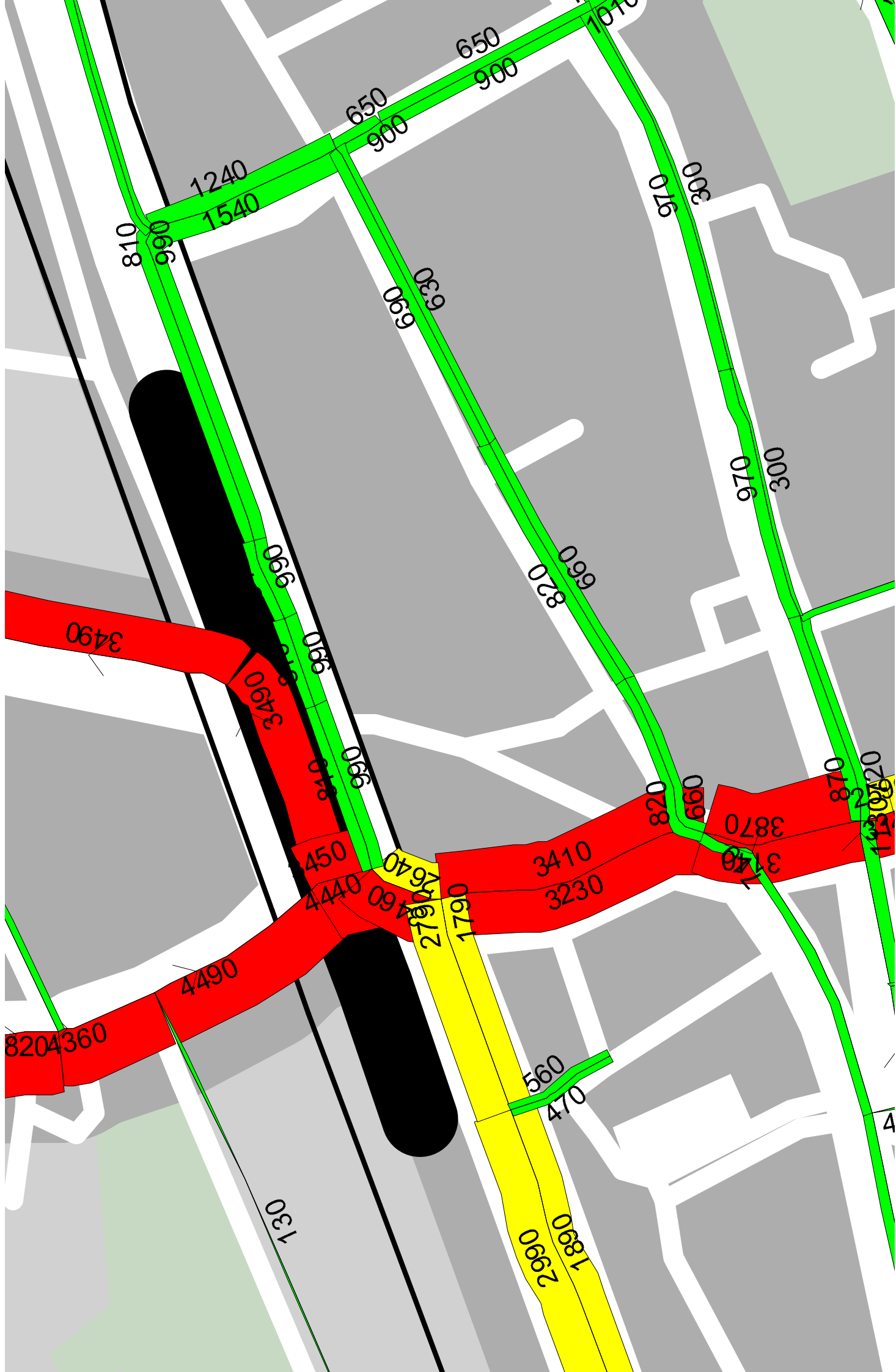
Bijlage 3b : Resultaten railverkeerslawaaï

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

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
W1_A	Voorgevel	1,50	70,4	70,6	69,3	76,0	
W1_B	Voorgevel	5,00	70,7	70,9	69,6	76,3	
W1_C	Voorgevel	7,50	70,7	71,0	69,6	76,4	
W2_A	Voorgevel	1,50	70,3	70,5	69,2	75,9	
W2_B	Voorgevel	5,00	70,6	70,9	69,5	76,2	
W2_C	Voorgevel	7,50	70,7	70,9	69,6	76,3	

Bijlage 4 : Verkeersgegevens gemeente Oisterwijk







Info

Telpunt	
Weg	Boxtelsebaan
Wegvak	Tussen Oude Haarensesweg en Schoolstraat
Telpuntnummer	BB1
Plaats	Oisterwijk
Gemeente	Gemeente Oisterwijk

Meting	
Meetperiode	16-06-2014 t/m 01-07-2014
Classificatie	Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L	Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 meter)
M	Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 meter)
Z	Zwaar verkeer (3 of meer assen)
Rijrichting 1	Ri. Oost (Schoolstraat)
Rijrichting 2	Ri. West (Oude Haarensesweg)
In opdracht van	Gemeente Oisterwijk
Uitgevoerd door	Dufec/Grontmij



Intensiteiten

Intensiteiten		Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		Etmaalcijfers	
		Werkdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)		950	100,0%	907	100,0%	504	476	446	431	17-06-2014	902
Dag (7-19u)		785	82,6%	745	82,1%	422	396	363	349	18-06-2014	986
Avond (19-23u)		123	12,9%	118	13,0%	62	58	61	60	19-06-2014	933
Nacht (23-7u)		42	4,5%	44	4,9%	21	22	22	23	20-06-2014	1112
Ochtendspits (7-9u)		108	11,4%	90	9,9%	48	40	60	50	21-06-2014	1022
Avondspits (16-18u)		157	16,5%	148	16,4%	88	83	69	65	22-06-2014	547
										23-06-2014	817
										24-06-2014	951
										25-06-2014	982
										26-06-2014	911
										27-06-2014	1117
										28-06-2014	1056
										29-06-2014	570
										30-06-2014	828

Voertuigverdeling		Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
		Werkdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht verkeer (L)		928	97,7%	889	98,0%	98,2%	98,5%	97,1%	97,4%
Middelzwaar verkeer (M)		18	1,9%	15	1,7%	1,4%	1,2%	2,6%	2,3%
Zwaar verkeer (Z)		3	0,4%	3	0,3%	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%

Snelheid		Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Gemiddelde		24	25	23	23	23	23
V85		29	30	29	29	29	29



Info

Telpunt	
Weg	J Lenartzstraat
Wegvak	Tussen Buxtelsebaan en Spoorlaan
Telpuntnummer	JL1
Plaats	Oisterwijk
Gemeente	Oisterwijk

Meting	
Meetperiode	10-09-2015 t/m 28-09-2015
Classificatie	Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L	Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 meter)
M	Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 meter)
Z	Zwaar verkeer (3 of meer assen)
Rijrichting 1	Ri. Noord (Spoorlaan)
Rijrichting 2	Ri. Zuid (Buxtelsebaan)
In opdracht van	Gemeente Oisterwijk
Uitgevoerd door	Dufec/Grontmij



Intensiteiten

Intensiteiten	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	7872	100,0%	7838	100,0%	3635	3635	4237	4203
Dag (7-19u)	6491	82,5%	6434	82,1%	2983	2947	3509	3487
Avond (19-23u)	1019	12,9%	1025	13,1%	446	476	574	549
Nacht (23-7u)	361	4,6%	379	4,8%	206	212	155	167
Ochtendspits (7-9u)	960	12,2%	758	9,7%	510	399	450	359
Avondspits (16-18u)	1380	17,5%	1352	17,2%	597	611	784	741

Voertuigverdeling								
	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Licht verkeer (L)	7632	97,0%	7634	97,4%	97,5%	97,8%	96,5%	97,0%
Middelzwaar verkeer (M)	162	2,1%	134	1,7%	1,6%	1,3%	2,5%	2,1%
Zwaar verkeer (Z)	78	1,0%	70	0,9%	1,0%	0,9%	1,0%	0,9%

Snelheid			Ri. Noord		Ri. Zuid	
Doorsnede			Ri. Noord		Ri. Zuid	
Gemiddelde	31		31		31	
V85	38		37		38	

Etmaalcijfers			
11-09-2015	8483		
12-09-2015	8271		
13-09-2015	7545		
14-09-2015	7117		
15-09-2015	7384		
16-09-2015	7929		
17-09-2015	8342		
18-09-2015	8822		
19-09-2015	8587		
20-09-2015	7733		
21-09-2015	7135		
22-09-2015	8049		
23-09-2015	7835		
24-09-2015	8414		
25-09-2015	8402		
26-09-2015	7976		
27-09-2015	6403		



Info

Telpunt		
Weg	Nicolaas van Eschstraat	
Wegvak	Tussen J Lenartzstraat en Oude Haarensesweg	
Telpuntnummer	NES1	
Plaats	Oisterwijk	
Gemeente	Gemeente Oisterwijk	

Meting		
Meetperiode	16-06-2014 t/m 01-07-2014	
Classificatie	Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties	
L	Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 meter)	
M	Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 meter)	
Z	Zwaar verkeer (3 of meer assen)	
Rijrichting 1	Ri. Oost (Oude Haarensesweg)	
Rijrichting 2	Ri. West (J Lenartzstraat)	
In opdracht van	Gemeente Oisterwijk	
Uitgevoerd door	Dufec/Grontmij	



Intensiteiten

Intensiteiten									
		Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West		Etmaalcijfers	
		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)		2332	100,0%	2215	100,0%	100,0%	100,0%	2284	
Dag (7-19u)		1856	79,6%	1756	79,3%	79,5%	78,7%	2331	
Avond (19-23u)		346	14,8%	329	14,9%	16,1%	16,0%	2450	
Nacht (23-7u)		130	5,6%	129	5,8%	4,5%	5,2%	2480	
Ochtendspits (7-9u)		289	12,4%	227	10,2%	8,7%	7,2%	2173	
Avondspits (16-18u)		389	16,7%	363	16,4%	20,3%	19,7%	1633	
						14,9%	12,3%	2033	
						14,3%	14,2%	2321	
								2351	
								2348	
								2500	
								2266	
								1610	
								2294	

Voertuigverdeling

		Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht verkeer (L)		2207	94,7%	2112	95,4%	94,7%	95,3%
Middelzwaar verkeer (M)		107	4,6%	89	4,0%	4,8%	4,3%
Zwaar verkeer (Z)		17	0,7%	13	0,6%	0,5%	0,4%
						0,9%	0,7%

Snelheid

	Doorsnede	Ri. Oost	Ri. West
Gemiddelde	39	39	39
V85	47	45	48