



Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï en geluidbelasting als gevolg van Gildeterrein De Kraan 94 te Berkel-Enschot

Opdrachtgever: De Klapbrug BV
projectontwikkeling
Groenstraat 72
5071 ED UDENHOUT

Contactpersoon: de heer P. Harkema

Greten Raadgevende Ingenieurs

bezoekadres
Vijfhuizenberg 167
4708 AJ Roosendaal

postadres
postbus 1091
4700 BB Roosendaal

telefoon
(0165) 56 52 58

telefax
(0165) 56 61 68



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Wettelijk kader	5
2.1.	Wegverkeerslawaaï	5
2.1.1.	Geluidzones naast wegen	5
2.1.2.	Geluidbelasting in zones	6
2.2.	Railverkeerslawaaï	7
2.2.1.	Geluidzones naast spoorweg	7
2.2.2.	Geluidbelasting in zones	7
2.3.	Gildeterrein	8
2.4.	Overige geluidsbronnen	9
2.4.1.	Luchtverkeer.....	9
2.4.2.	Industrielawaai	9
2.5.	Geluidluwe gevels.....	9
2.6.	Rekenmethode cumulatieve geluidbelasting.....	10
3.	Situatie.....	11
3.1.	Algemeen	11
3.2.	Gildeterrein	12
4.	Berekeningen.....	13
4.1.	Gehanteerd rekenpakket.....	13
4.2.	Wegverkeerslawaaï	13
4.2.1.	Verkeersgegevens.....	13
4.2.2.	Modelgegevens.....	14
4.2.3.	Situaties	14
4.2.4.	Bodemfactor / overdracht.....	14
4.2.5.	Rekenpunten.....	14
4.3.	Railverkeerslawaaï	15
4.3.1.	Verkeersgegevens.....	15
4.3.2.	Modelgegevens.....	15
4.3.3.	Situatie.....	15
5.	Rekenresultaten	16
5.1.	Wegverkeerslawaaï	16
5.1.1.	Maatregelen de Kraan	17
5.2.	Railverkeerslawaaï	19
5.2.1.	Maatregelen spoor	20
5.3.	Gildeterrein	21
5.4.	Cumulatie in het kader van de Wet geluidhinder.....	21
5.5.	Toetsing geluidluwe gevel	22
6.	Conclusie	23



Figuur 1	:	Situatieschets
Figuur 2	:	Modelgegevens wegverkeerslawaaï
Figuur 3	:	Situering waarneempunten
Bijlage I	:	Wegverkeersgegevens
Bijlage II	:	Modelgegevens railverkeerlawaaï
Bijlage III	:	Rekenresultaten railverkeerslawaaï
Bijlage IV	:	Modelgegevens wegverkeerlawaaï
Bijlage V	:	Rekenresultaten wegverkeerslawaaï
Bijlage VI	:	Rekenresultaten wegverkeerslawaaï gecumuleerd



1. Inleiding

In opdracht van De Klapbrug BV is door Greten Raadgevende Ingenieurs de geluidbelasting vanwege weg- en railverkeerslawaai en de geluidbelasting afkomstig van het Gildeterrein Sint Hubertus Berkel bepaald ter plaatse van woningen op het perceel De Kraan 94 te Berkel-Enschot (gemeente Tilburg).

Het onderhavige onderzoek is een vervolg op een eerder onderzoek, zie rapport Rakg278aaA0.hg d.d. 3 augustus 2018, waarin de geluidbelasting reeds is bepaald, uitgaande van het meest recente geluidregister (spoorweglawaai) en de op dat moment bekende verkeers- en wegtypegegevens. In het onderhavige onderzoek zullen raildempers worden opgenomen in de berekening van de geluidbelasting vanwege spoorweglawaai. Tevens zal, op basis van door het bevoegd gezag aangeleverde modelgegevens (shape bestand), het wegdektype en de verkeersintensiteiten van de Koningsoordlaan worden gewijzigd.

De volgende werkzaamheden zijn verricht met betrekking tot wegverkeerslawaai:

- ☐ het verzamelen van gegevens waaronder voertuigintensiteiten, geometrie, doorsneden, bodemgebieden e.d.;
- ☐ het berekenen van de gevelbelasting op de woningen;
- ☐ het toetsen van de berekende waarden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} ;
- ☐ het indien noodzakelijk adviseren van bron-, overdrachts- en ontvangermaatregelen;
- ☐ het aanleveren van argumenten voor een eventuele hogere waarde procedure.

De volgende werkzaamheden zijn verricht met betrekking tot railverkeerslawaai:

- ☐ het verzamelen van gegevens waaronder voertuigintensiteiten, geometrie, doorsneden, bodemgebieden e.d.;
- ☐ het berekenen van de gevelbelasting op de woningen;
- ☐ het toetsen van de berekende waarden aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB L_{den} ;
- ☐ het indien noodzakelijk adviseren van bron-, overdrachts- en ontvangermaatregelen;
- ☐ het aanleveren van argumenten voor een eventuele hogere waarde procedure.

De volgende werkzaamheden zijn verricht met betrekking tot geluid afkomstig van het Gildeterrein:

- ☐ inventarisatie van aanwezige geluidbronnen en geluidproducerende activiteiten;
- ☐ het doorlopen van een stappenplan conform de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering;
- ☐ het inschatten van de gevelbelasting ter plaatse van de woningen op basis van de richtafstand van de woning tot de inrichting.



2. Wettelijk kader

2.1. *Wegverkeerslawaaï*

Wanneer een woning of een andere geluidsgevoelige bestemming wordt geprojecteerd in de zone langs een weg of spoorweg is de Wet geluidhinder (Wgh) van toepassing. Op basis van artikel 77 Wgh moet akoestisch onderzoek uitgevoerd worden, zodat aangetoond kan worden dat wordt voldaan aan (in eerste instantie) de voorkeursgrenswaarde. Kan niet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, dan biedt de Wgh de mogelijkheid af te wijken van de voorkeursgrenswaarde tot een maximale waarde. Dit wordt de hogere waarde procedure genoemd. Bij vaststelling van het bestemmingsplan moet de voorkeursgrenswaarde, dan wel een vastgestelde hogere waarde, in acht worden genomen (artikel 76 Wgh).

2.1.1. *Geluidzones naast wegen*

Voor woningbouw binnen de zone van een weg dient een akoestisch onderzoek te worden overlegd. De breedte van de zone van een weg wordt als volgt omschreven:

Artikel 74, lid 1

Langs een weg bevindt zich een zone die aan weerszijden van de weg de volgende breedte heeft:

- a. *in stedelijk gebied:*
 - 1. *voor een weg, bestaande uit 3 of meer rijstroken: 350 meter;*
 - 2. *voor een weg, bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 200 meter;*
- b. *in buitenstedelijk gebied:*
 - 1. *voor een weg, bestaande uit 5 of meer rijstroken: 600 meter;*
 - 2. *voor een weg, bestaande uit 3 of 4 rijstroken: 400 meter;*
 - 3. *voor een weg, bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 250 meter.*

Onderhavige situatie betreft woningbouw in buitenstedelijk gebied. Het te situeren object bevindt zich onder andere¹ binnen de zone van De Kraan.

Alvorens aan de grenswaarde te toetsen mag, conform artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder (Rmg), voor wegverkeer bij de toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting een aftrek worden toegepast. Deze aftrek is gebaseerd op artikel 110g van de Wet geluidhinder. Voor wegen met een snelheid tot 70 km/uur bedraagt de aftrek 5 dB en voor wegen met een snelheid van 70 km/uur of meer 2 dB.

¹ De gevelbelasting als gevolg van de overige wegen is aangezien de lage verkeersintensiteiten, de afscherming van omliggende bebouwing en oriëntatie t.o.v. het plangebied te verwaarlozen en zal derhalve in onderhavig onderzoek buiten beschouwing worden gelaten.



2.1.2. Geluidbelasting in zones

Tabel 2.1.2.1 Grenswaarden wegverkeerslawaaï

Tabel 2.1.2.1 Grenswaarden wegverkeerslawaai			
Situatie	Voorkeurs- grenswaarde ¹⁾ [dB]	Hoogst toelaatbare ontheffing [dB]	
Nieuwe woning/ bestaande weg			
Nieuw te bouwen woning	48	53 ²⁾	Buitenstedelijk
		58 ²⁾	Stedelijk
		63	Stedelijk, niet geprojecteerd
Nieuw te bouwen agrarische bedrijfswoning	48	n.v.t.	Stedelijk
		58	Buitenstedelijk
Andere gezondheidszorggebouwen	48	53	Verzorgingstehuis
Vervangende nieuwbouw	48	68	Stedelijk
		63	Naast autosnelweg
		58 ⁶⁾	Buitenstedelijk

1) Conform artikel 82, lid 1 Wgh

2) Conform artikel 83, lid 1 Wgh

3) Conform artikel 83, lid 7 Wgh



2.2. Railverkeerslawaaï

Voor woningbouw binnen de zone van een spoorweg dient een akoestisch onderzoek te worden overlegd. De normen voor spoorweglawaaï zijn vastgelegd in het Besluit geluidhinder 2006.

2.2.1. Geluidzones naast spoorweg

Volgens artikel 106b van de Wgh bevindt zich langs iedere spoorweg een geluidzone, waarvan de breedte, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, is aangegeven op de bij de wet behorende kaart.

Nabij het bouwplan bevindt zich traject 700 (intercitytraject Tilburg – Den Bosch)². De breedte van de zone van deze spoorweg bedraagt 300 m.

Het her te ontwikkelen gebouw bevindt zich binnen de zone van traject 700 op een afstand van circa 50 tot 70 m vanaf de as van het traject.

2.2.2. Geluidbelasting in zones

In tabel 2.1 zijn de grenswaarden opgenomen voor woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de geluidzone van een spoorweg en bij de aanleg van een nieuwe spoorweg naast bestaande woningen.

Tabel 2.2.2.1 Grenswaarden railverkeerslawaaï

Situatie	Voorkeurs-grenswaarde [dB]	Hoogst toelaatbare ontheffing [dB]	
Nieuwe woningen naast bestaande spoorweg	55 ¹⁾	68 ²⁾	
Te wijzigen spoorweg naast bestaande woningen	55	71	of eerder vastgestelde waarde als deze hoger is
Andere geluidsgevoelige gebouwen	53 ¹⁾	68	
Geluidsgevoelige terreinen	55	68	

1) Conform artikel 4.9 Besluit geluidhinder

2) Conform artikel 4.10 Besluit geluidhinder

² Conform geluidregister: banen 6047, 6048 en 6041, zie ook bijlage II



2.3. Gildeterrein

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in haar uitgave “Bedrijven en Milieuzonering” (maart 2009) een handreiking geboden voor het toepassen van milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. De milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe milieubelastende activiteiten (bijv. bedrijven) een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies (bijv. woningen) krijgen en dat milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van milieubelastende activiteiten gesitueerd worden.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. Daarnaast is milieuzonering gericht op nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan. Met de handreiking kan worden bepaald wat de gewenste richtafstand is tussen de woningbouwlocatie en de milieubelastende activiteiten in de omgeving. Dit kan oplopen tot de maximale richtafstand voor milieubelastende activiteiten met milieucategorie 6 en die bedraagt 1.500 meter tot het omgevingstype ‘rustige woonwijk’.

Naast het omgevingstype ‘rustige woonwijk’ kent de VNG-uitgave ook het omgevingstype ‘gemengd gebied’. Het betreft hier een gebied waar sprake is van een gebied met matige tot sterke functiemenging. Dit betekent, dat naast woningen ook andere functies voorkomen, zoals winkels, horeca en bedrijvigheid. Ook gebieden die direct langs hoofdinfrastructuur zijn gelegen, worden aangemerkt als ‘gemengd gebied’. Indien sprake is van ‘gemengd gebied’, dan mogen de gestelde hinderafstanden met één afstandsstap verkleind worden. Voor een inrichting behorende tot bijvoorbeeld milieucategorie 2 geldt dan geen hindercontour van 30 maar slechts 10 meter.

Onderhavig onderzoek richt zich tot het toetsingskader voor geluid. Deze bestaat uit 4 stappen waarbij per stap de geluidbelasting groter wordt en daarmee de onderzoeks- en motiveringsplicht.

Stap 1: Indien de richtafstand voor het aspect geluid niet wordt overschreden, kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven: buitenplanse inpassing is mogelijk.

Indien stap 1 niet toereikend is, is buitenplanse inpassing pas mogelijk bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen van maximaal:

Tabel 2.3.1 Toetsingskader geluid VNG, de waarden betreffen zogeheten etmaalwaarden

Geluidbelasting	Gebiedstype:	
	Rustige woonwijk	Gemengd gebied
Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau	45 dB(A)	50 dB(A)
Maximaal (piekgeluiden)	65 dB(A)	70 dB(A)
T.g.v. verkeersaantrekkende werking	50 dB(A)	50 dB(A)



2.4. Overige geluidsbronnen

2.4.1. Luchtverkeer

Het plan ligt niet binnen een 35 KE-zone, zodat voor dit aspect geen toetsing aan de Luchtvaartwet en de bij de Wet geluidhinder behorende besluiten nodig is.

2.4.2. Industrielawaai

Het plan ligt niet binnen een geluidscontour afkomstig van een gezoneerd industrieterrein, zodat voor dit aspect geen toetsing aan de Wet geluidhinder behorende besluiten nodig is.

2.5. Geluidluwe gevels

In onderstaande tabel staan de hoogst toelaatbare geluidbelastingen voor geluidluwe gevels en buitenruimten per geluidbron (aan de hand van L_{den}). Bij het rekenkundig bepalen van de geluidbelasting moet worden uitgegaan van de waarneemhoogten waarop geluidhinder daadwerkelijk te verwachten is.

Tabel 2.5.1 hoogst toelaatbare geluidbelastingen

Geluidbron	Grenswaarde 'geluidluw'	Toelichting
Wegverkeer	53 dB	De toetsing vindt plaats voor het totaal van alle wegen.
Spoor-, tram- en metroverkeer	55 dB	De toetsing vindt plaats voor het totaal van alle trajecten
Industrie	50 dB(A)	De toetsing vindt plaats voor het totaal van alle industrieterreinen



2.6. Rekenmethode cumulatieve geluidbelasting

Deze rekenmethode wordt toegepast als er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidsbron. In onderhavig onderzoek zijn drie geluidsbronnen aanwezig; weg- en railverkeerslawaai (L_{VL} en L_{RL}) en industrielawaai (L_{IL}).

De ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder bij wegverkeerslawaai toe te passen aftrek wordt bij de bepaling van L_{VL} met deze rekenmethode niet toegepast.

L^*_{IL} is de geluidbelasting vanwege wegverkeer die evenveel hinder veroorzaakt als een geluidbelasting L_{IL} vanwege industrie. L^*_{IL} wordt als volgt berekend:

$$L^*_{IL} = 1,00 \cdot L_{IL} + 1,00$$

L^*_{RL} is de geluidbelasting vanwege wegverkeer die evenveel hinder veroorzaakt als een geluidbelasting L_{RL} vanwege railverkeer. L^*_{RL} wordt als volgt berekend:

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

Als alle betrokken bronnen op deze wijze zijn omgerekend in L^* -waarden, dan kan de gecumuleerde waarde worden berekend door middel van de zogenoemde energetische sommatie. De rekenregel hiervoor is:

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

waarbij gesommeerd wordt over alle N betrokken bronnen. De index n kan in onderhavig onderzoek staan voor IL, RL en VL.

L_{CUM} kan als volgt worden omgerekend naar de bronsoort waarvoor een wettelijke beoordeling plaatsvindt:

$$L_{RL,CUM} = 1,05 \cdot L_{CUM} + 1,47$$

$$L_{LL,CUM} = 1,02 \cdot L_{CUM} - 7,17$$

$$L_{IL,CUM} = 1,00 \cdot L_{CUM} - 1,00$$

$$L_{VL,CUM} = 1,00 \cdot L_{CUM} + 0,00$$



3. Situatie

3.1. Algemeen

Huidige situatie

Ter plaatse van De Kraan 94 te Berkel-Enschot (gemeente Tilburg) is men voornemens een woningsplitsing toe te passen op een bestaande boerderij die ruimte gaat bieden aan 3 woningen. De woningen zullen 2 geluidgevoelige bouwlagen bevatten en een eventuele derde niet-geluidgevoelige bouwlaag in de vorm van een zolder.

Het gebouw betreft nieuwbouw en wordt gesitueerd op ca. 10 meter van de as van De Kraan en minimaal 90 meter van de as van de Koningsoordlaan. De afstand tot spoortraject 700 bedraagt minimaal 50 meter.

Er zijn in de nabije omgeving twee plaatsen waar verkeer het spoor over kan steken. Op zo'n 200 meter ten noordoosten van het plan gebied (overgang Raadhuisstraat naar De Hemeltjens) en op zo'n 300 meter ten zuidwesten van het plangebied (overgang De Kraan over het spoortraject).

De Kraan (N-Z) betreft één van de doorgaande wegen vanuit de kern van Berkel-Enschot via het buitengebied richting Udenhout. De weg is opgebouwd uit dicht asfaltbeton (DAB), ditzelfde geldt voor De Kraan (O-W).

De Koningsoordlaan betreft een gebiedsonsluitingweg ten noorden van Berkel-Enschot. Hier is de weg opgebouwd uit klinkerbestrating. De omgeving bestaat voornamelijk uit verspreide agrarische woningbouw en in het overdrachtsgebied zijn (buiten het spoortraject) geen relevante hoogteverschillen aanwezig. De bodem is, met uitzondering van de wegdekverhardingen, als zacht bodemgebied te beschouwen.

In figuur 1 (zie bijlage) is een situatieschets opgenomen.

Toekomstige situatie

De Koningsoordlaan zal in de toekomst doorgetrokken worden waarbij deze gaat fungeren als hoofdweg richting de N261.

In de bijlage is het verkeersbeeld opgenomen als de ontwikkelingen (zowel bouw als infra) in Berkel-Enschot zijn afgerond (2030). Deze is gebruikt voor de invoer in onderhavig onderzoek (zie bijlage Ig).



3.2. Gildeterrein³

Van oorsprong is het Gilde een schuttersgilde. Op het gildeterrein aan de Kraan 53 te Berkel-Enschot wordt maandelijks met ± 20 schutters geschoten voor het onderling kampioenschap.

Op een 5-tal schutsbomen wordt er geschoten naar de "wipvogels". Dat is een metalen plaatje dat op een metalen buis is geplaatst en door een trekkoord weer terug geplaatst wordt als deze er af geschoten is. Op elke 16 m hoge schutsboom staat een drietand met "wipvogels" die verschillen in grootte en dikte om de moeilijkheidsgraad te vergroten. Deze discipline noemt men het "opgelegd schieten".

Naast het opgelegd schieten kan er ook het zogeheten "vrije hand" schieten beoefend worden. De vrije hand schutsboom heeft geen wipvogels maar drie "lepels" van verschillende diameter, die wegklappen als deze worden geraakt.

Voor mensen die kennis willen maken met het geweeschieten is er ook een schutsboom, waaronder begeleiding, op een kaart geschoten kan worden.

Naast het onderlinge kampioenschap wordt er ook geschoten om de Koninginnebeker, de Kermisbeker, de Surprisebeker en de Harrie Adamsbeker. Ook worden er in de regio allerlei wedstrijden gehouden zoals Bondswedstrijden en Nationale wedstrijden.

Om de vier jaar vindt er een belangrijke gebeurtenis plaats en dat is het Koningschieten.

Het schietseizoen loopt van maart t/m december.

³ Conform informatie Gilde Sint Hubertus Berkel



4. Berekeningen

4.1. Gehanteerd rekenpakket

Wegverkeerslawaaï

De berekening is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder. Hiervoor is een grafisch rekenpakket gebruikt, te weten: Geomilieu, versie 4.30 van DGMR.

Railverkeerslawaaï

De berekening is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder. Hiervoor is een grafisch rekenpakket gebruikt, te weten: Geomilieu, versie V4.30 van DGMR.

4.2. Wegverkeerslawaaï

4.2.1. Verkeersgegevens

De verkeersgegevens (intensiteiten/ snelheden/ wegdektypes) van de wegen De Kraan en de Koningsoordlaan zijn afkomstig van het bevoegd gezag.

Het wegdek van de Kraan is opgebouwd uit DAB. Voor de Koningsoordlaan is als wegdekverharding W12 (dunnen deklagen B) aangehouden (zoals aangeleverd door het bevoegd gezag).

In onderstaande tabel staan de te verwachten voertuigintensiteiten weergegeven voor prognosejaar 2030 met betrekking tot de Kraan. Zie bijlage I voor onder andere de bepaling van de voertuigverdeling. De gegevens met betrekking tot de Koningsoordlaan zijn als shapebestand aangeleverd door het bevoegd gezag en weergegeven in bijlage IV.

Tabel 4.2.1.1 Wegverkeersintensiteiten, prognosejaar 2030

Wegvak	Intensiteit [mvt/etmaal]	Rijsnelheid [km/h]	Type wegdek
1a De Kraan (NZ)	140	60	DAB
1b De Kraan (NZ)	1740	60	DAB
1c De Kraan (OW)	1660	60	DAB



4.2.2. Modelgegevens

Bij de modellering zijn de intensiteiten van de rijlijnen, het wegtype en de snelheid ter plaatse ingevoerd. In bijlage IV zijn alle gegevens (objecten, wegen, waarneempunten e.d.) in numerieke vorm opgenomen.

Rijlijnen kunnen worden samengevoegd indien:

- De afstand tussen de buitenste samen te voegen rijlijnen kleiner is dan 0,7 maal de afstand tussen de representatieve rijlijn en het waarneempunt;
- De weg niet asymmetrisch is ten opzichte van de representatieve rijlijn, zowel qua verkeerstoestand als qua weginrichting.

In onderhavige situatie worden de wegen De Kraan en Koningsoordlaan dienovereenkomstig gemodelleerd met behulp van één afzonderlijke rijlijn.

4.2.3. Situaties

De volgende situaties zijn doorgerekend:

1. De geluidbelasting vanwege De Kraan;
2. De geluidbelasting vanwege Koningsoordlaan.

4.2.4. Bodemfactor / overdracht

De bodem in het overdrachtsgebied is als akoestisch zacht beschouwd, behoudens de ingevoerde bodemgebieden (wegdekverhardingen).

4.2.5. Rekenpunten

De rekenpunten zijn gesitueerd ter plaatse van de gevels van het gebouw op een hoogte van 1,5 en 5,0 meter boven lokaal maaiveld. De rekenpunten zijn gekoppeld aan de achterliggende gevel, zodat het invallend geluid is bepaald.

Zie figuur 3 (bijlage) voor een grafische weergave van de rekenpunten.



4.3. Railverkeerslawai

4.3.1. Verkeersgegevens

De gehanteerde gegevens voor het spoortraject zijn afkomstig uit het geluidregister Spoor, gedownload via www.geluidregisterspoor.nl d.d. 2 augustus 2018. In de ontvangen file zit alle informatie met betrekking tot dit traject, zoals gegevens van het spoor in de vorm van intensiteiten, soort trein, bronhoogten, bruggen, tunnels, overkappingen e.d. De betreffende informatie is zodanig veelomvattend dat in de bijlage alleen de gehanteerde baanvaknummers zijn gegeven. Het betreft de baanvakken van GeoSpoortak ID 6041, 6047 en 6048.

4.3.2. Modelgegevens

In bijlage II zijn alle relevante invoergegevens (behorende bij spoortraject 6041, 6047 en 6048) zowel grafisch als in numerieke vorm opgenomen. *Aanvullend aan de modelgegevens afkomstig van het Geluidregisterspoor zijn de volgende elementen toegevoegd/ gewijzigd:*

- ☐ *naast het spoor is een geluidscherm gemodelleerd. De schermgegevens zijn aangeleverd door het bevoegd gezag;*
- ☐ *er zijn handmatig gegevens omtrent de toegepaste raildempers aan de spoorbaan toegevoegd. Ook deze gegevens zijn aangeleverd door het bevoegd gezag.*

4.3.3. Situatie

De volgende situatie is doorgerekend:

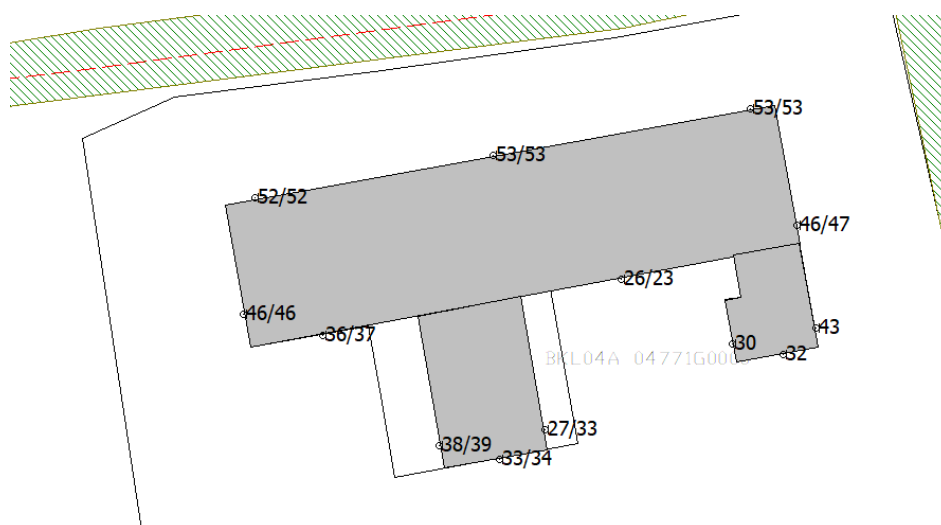
1. De geluidbelasting vanwege de baanvakken van GeoSpoortak ID 6041, 6047 en 6048.



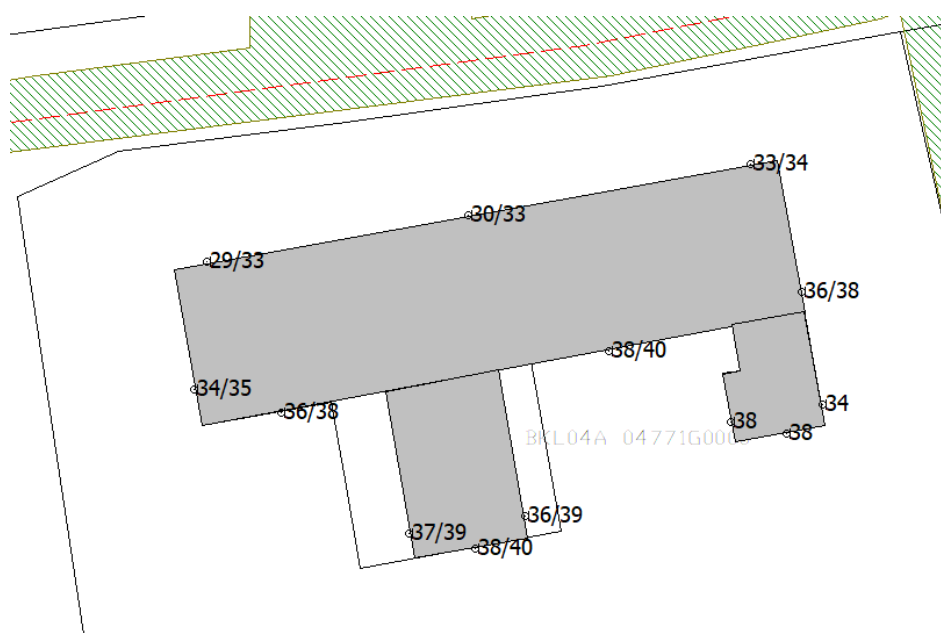
5. Rekenresultaten

5.1. Wegverkeerslawaaï

In de figuren 5.1 en 5.2 worden de geluidbelastingen weergegeven afkomstig van de afzonderlijke wegen. Bij de rekenresultaten is reeds gecorrigeerd voor art. 110g van de Wet geluidhinder. Zie ook bijlage V voor de rekenresultaten.



Figuur 5.1 Geluidbelasting vanwege De Kraan in dB L_{den} (incl. correctie 5 dB)



Figuur 5.2 Geluidbelasting vanwege Koningsoordlaan in dB L_{den} (incl correctie 5 dB)



Met betrekking tot de Kraan geldt dat de voorkeurgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Bij de Koningsoordlaan wordt de voorkeurgrenswaarde geaccepteerd.

5.1.1. Maatregelen de Kraan

Uit onderhavig onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Kraan varieert van 26 tot 53 dB L_{den} , zie figuur 5.1.

Hierdoor wordt de voorkeurgrenswaarde overschreden. De maximale grenswaarde van 53 dB L_{den} wordt gerespecteerd.

Door de overschrijdingen van de voorkeurgrenswaarde dient aansluitend bij het wettelijk kader te worden onderzocht of de geluidsbelasting kan worden gereduceerd door bronmaatregelen, maatregelen in het overdrachtsgebied of maatregelen bij de ontvanger.

Bronmaatregelen

Geluidsarm asfalt

De Kraan is momenteel voorzien van DAB (dicht asfalt beton, referentiewegdek). Het aanbrengen en bekostigen van een geluidsarme deklaag is op indicatief financieel niveau niet haalbaar en niet in verhouding met het aantal woningen waarvoor de maatregel zou worden toegepast. Daar komt bij dat deze maatregel slechts een beperkte reductie oplevert waardoor de voorkeurgrenswaarde van 48 dB nog steeds wordt overschreden.

Het veranderen van het snelheidsregime en verdere maatregelen aan de bron (beperking van de verkeersintensiteit) bieden, gezien de functie van de beschouwde weg, geen mogelijkheid tot een effectieve beperking van de geluidbelasting op de terreingrenzen alsmede de gevels van de betrokken woning.

Overdrachtsmaatregelen

Aanbrengen scherm

Overdrachtsmaatregelen in de vorm van het situeren van een scherm tussen de rijlijn en de aangestraalde gevels worden stedenbouwkundig niet wenselijk geacht.

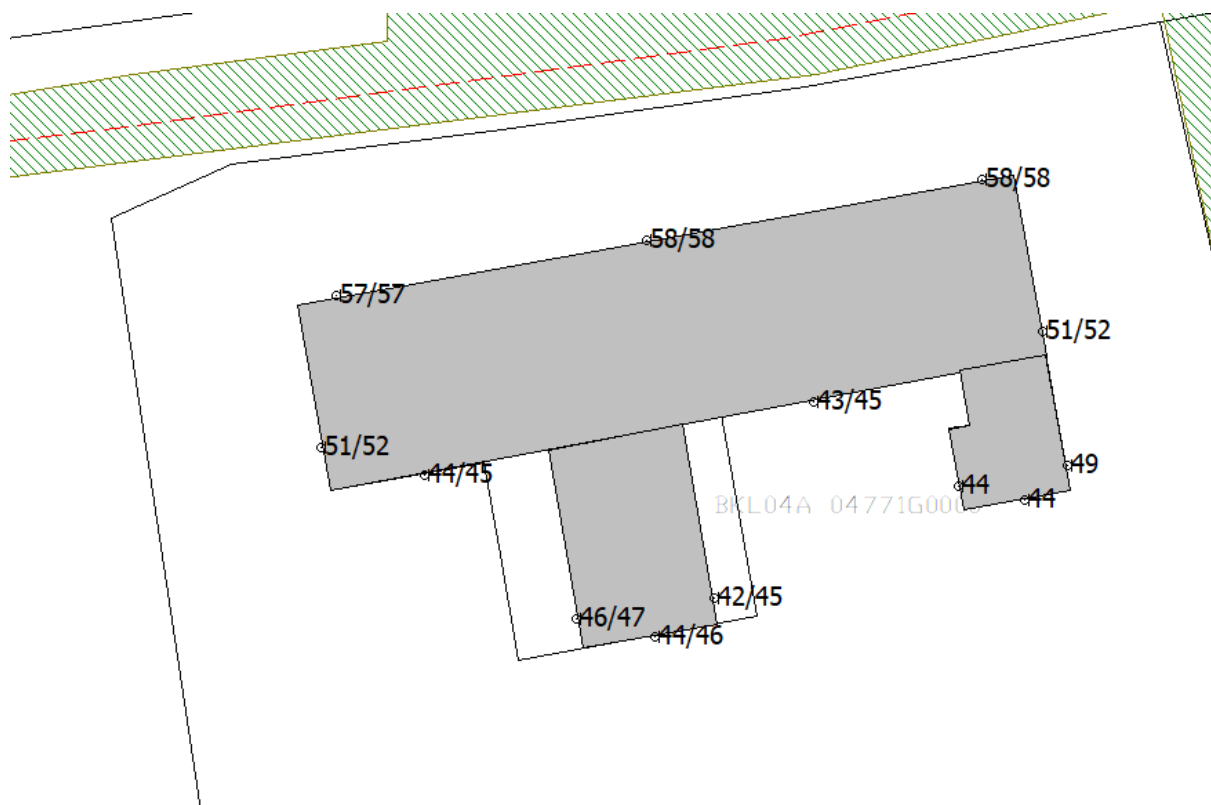
Het aanbrengen en bekostigen van een scherm met een dusdanige geluidreductie dat voldaan kan worden aan de voorkeurgrenswaarde van 48 dB L_{den} is, op indicatief financieel niveau, niet wenselijk en niet in verhouding tot het aantal woningen waarvoor de maatregel zou worden toegepast.

Maatregelen binnen het plangebied

Binnen de beperkte ruimte waarin het project wordt gerealiseerd is het niet mogelijk om de maximale geluidsbelastingen afdoende te reduceren door een alternatief stedenbouwkundig programma of plan.



Figuur 5.3, zie ook bijlage VI, bevat de (gecumuleerde) geluidbelasting vanwege wegverkeer vanwege alle relevante wegen.

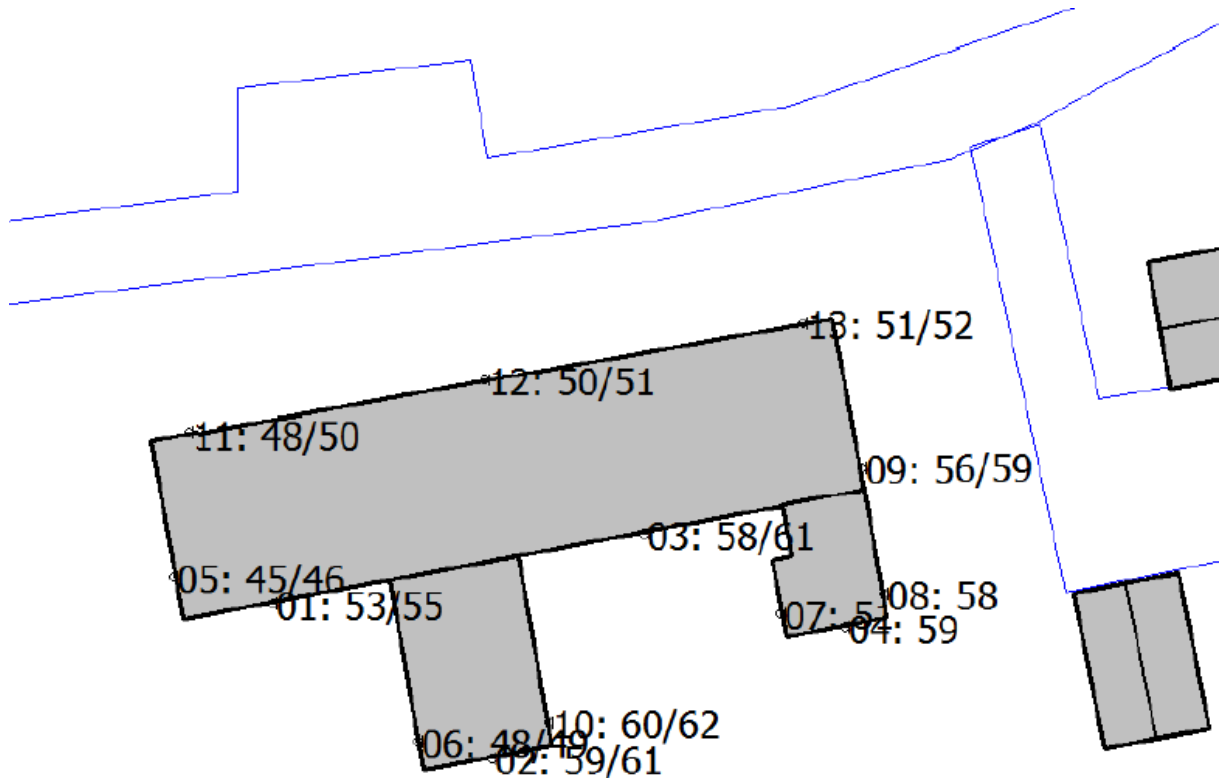


Figuur 5.3: gecumuleerde geluidbelasting vanwege alle beschouwde wegen excl. correctie.



5.2. Railverkeerslawaaï

In figuur 5.4 worden de geluidbelastingen weergegeven afkomstig van de spoorweg. Zie ook bijlage III voor de rekenresultaten.



Figuur 5.4 Geluidbelasting vanwege railverkeerslawaaï in dB L_{den}

In bovenstaande tabel kan gezien worden dat niet op alle punten voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB L_{den}. De maximale grenswaarde van 68 dB L_{den} wordt echter op geen enkel punt overschreden.



5.2.1. Maatregelen spoor

Uit onderhavig onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van het spoortraject Tilburg- Den Bosch varieert van:

- 48 tot 55 dB L_{den} op de toekomstige westelijke woning;
- 48 tot 62 dB L_{den} op de toekomstige middelste woning;
- 51 tot 59 dB L_{den} op de toekomstige oostelijke woning.

Door de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde dient aansluitend bij het wettelijk kader te worden onderzocht of de geluidsbelasting kan worden gereduceerd door bronmaatregelen, maatregelen in het overdrachtsgebied of maatregelen bij de ontvanger.

Bronmaatregelen

Extra bronmaatregelen (buiten de reeds aanwezige raildempers) zijn in onderhavige situatie niet mogelijk gezien deze buiten de invloedssfeer van de opdrachtgever liggen. Het aanbrengen en bekostigen van eventuele maatregelen is tevens op indicatief financieel niveau niet haalbaar en niet in verhouding met het aantal woningen waarvoor de maatregel zou worden toegepast. Daar komt bij dat deze maatregel slechts een beperkte reductie oplevert waardoor de maximale grenswaarde van 55 dB L_{den} nog steeds overschreden wordt.

Overdrachtsmaatregelen

Overdrachtsmaatregelen in de vorm van een scherm zijn niet mogelijk. Stedenbouwkundig is het met betrekking tot wegverkeerslawaaï niet wenselijk tussen de spoorlijn en de aangestraalde gevels een scherm te situeren zodanig dat deze effectief genoeg is om voldoende reductie te verkrijgen zodat voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde. Tevens worden er specifieke eisen gesteld aan de hoogte en plaatsing van een scherm nabij een spoorweg waarbij vaak het scherm geplaatst dient te worden buiten de invloedssfeer van de opdrachtgever.

Indicatief kan worden aangenomen dat het akoestisch gewenste scherm niet haalbaar is binnen de regelgeving die geldt voor schermen langs spoorwegen. Overdrachtsmaatregelen in de vorm van een scherm langs het spoor worden tevens financieel niet wenselijk geacht. Op indicatief niveau kan worden aangenomen dat de kosten van deze maatregel niet in verhouding zijn met het aantal woningen waarvoor de maatregel zou worden toegepast.

Het scherm dient over de gehele noordzijde van het spoor geplaatst te worden. Dit scherm heeft daardoor een totale lengte van ca. 400 meter. Indicatief worden de kosten van het plaatsen geschat op ca. €200.000,-.

Maatregelen binnen het plangebied

Binnen de beperkte ruimte waarin het project wordt gerealiseerd is het niet mogelijk om de maximale geluidsbelastingen te reduceren door een alternatief stedenbouwkundig programma of plan.



5.3. Gildeterrein

Het plangebied is gelegen in de directe nabijheid van een hoofdinfrastructuur: de spoorlijn (traject 700: Tilburg – 's Hertogenbosch). Vandaar dat het plangebied in onderhavig onderzoek gekenmerkt wordt als 'gemengd gebied'.

In onderhavig onderzoek betreft de milieubelastende activiteit een gildeterrein, alwaar op grond van de VNG-uitgave een hindercontour voor geluid van 500 meter geldt (SBI-code 931 nummer 4: vrije schietbanen, schietbomen). Met betrekking tot geluid mag deze hindercontour met één afstandsstap verkleind worden, tot 300 meter. De gevel van de dichtstbijzijnde geplande woning is gesitueerd op een afstand van 350 meter vanaf het Gildeterrein, waardoor aan de gestelde hinderafstand met betrekking tot geluid wordt voldaan.

Daar de woning gelegen is buiten de 300 meter richtafstand en er sprake is van een gemengd gebied betekend dit dat de geluidbelasting op de woning geringer is dan 50 dB(A) etmaalwaarde.

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat vanwege het aspect 'geluid' ter plaatse van de voorziene woningen een acceptabel woon- en leefklimaat gegarandeerd kan worden. Daarnaast zal het Gildeterrein niet in hun bedrijfsvoering belemmerd worden door de bouw van de woningen.

5.4. Cumulatie in het kader van de Wet geluidhinder

Cumulatie is alleen van belang in situaties waarin geluidsgevoelige bebouwing wordt blootgesteld aan meerdere geluidsbronnen. Op basis van Bijlage I, hoofdstuk 2: "rekenmethode cumulatieve geluidbelasting" uit het RMG 2012 behoeven wegen, spoorwegen, en overige geluidbelaste activiteiten die niet zorgen voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, niet betrokken te worden in de berekening van de cumulatieve geluidbelasting.

Gezien het feit dat er geen gevels zijn waarbij zowel de voorkeursgrenswaarde behorende bij wegverkeerslawaai (48 dB) dan wel railverkeerslawaai (55 dB) beiden worden overschreden, is er geen sprake van een noodzaak tot de beoordeling van gecumuleerd geluid.



5.5. Toetsing geluidluwe gevel

Conform het gemeentelijk geluidsbeleid moet een woning die bloot wordt gesteld aan een geluidbelasting van meer dan 55 dB ten gevolge van railverkeerslawaaï of 53 dB ten gevolge van wegverkeerslawaaï beschikken over een geluidsluwe gevel met daaraan gelegen tenminste één verblijfsruimte (bij voorkeur de hoofslaapkamer) en een geluidluwe buitenruimte.

Uit de figuren 5.3 en 5.4 blijkt het volgende:

- ☐ de noordgevels worden voornamelijk belast door wegverkeerslawaaï;
- ☐ de zuidgevels worden voornamelijk belast door railverkeerslawaaï.
- ☐ voor elke woning geldt dat er minimaal één geveloriëntatie (westgevels) is waarbij er sprake is van een zodanige geluidbelasting dat deze zowel met betrekking tot railverkeerslawaaï als wegverkeerslawaaï als geluidluw beschouwd kan worden.

Er wordt aldus voldaan aan de geluidluwe gevel eis.



6. Conclusie

De gevelbelasting als gevolg van wegverkeerslawaaï van De Kraan bedraagt maximaal 53 dB L_{den} ter plaatse van de noordgevel. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. De maximale grenswaarde van 53 dB L_{den} wordt gerespecteerd. Voor de punten in figuur 5.1 (zie ook bijlage V voor uitgebreidere resultaten) waarvoor de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden dient een hogere waarde te worden aangevraagd.

Met betrekking tot de Koningsoordlaan geldt voor alle beschouwde gevels dat de voorkeursgrenswaarde wordt gerespecteerd.

Conform het ontheffingsbeleid Wet geluidhinder van de gemeente Tilburg zijn voor het onderhavige project de volgende criteria van belang voor een hogere waarde:

- ❑ Maatregelen ter reductie van de geluidbelasting zijn in de onderhavige situatie buiten het invloedsbereik van de opdrachtgever. Bronmaatregelen zijn geen optie;
- ❑ Maatregelen in de overdrachtssfeer zoals het plaatsen van een scherm, zijn uit financieel, stedenbouwkundig en akoestisch oogpunt niet redelijk dan wel onvoldoende effectief;
- ❑ Voor alle woningen geldt dat deze minimaal één geluidluwe gevel bezitten. Bij het indelen van de woningen dient aan deze geluidluwe gevel een verblijfsruimte (spreekkamer, slaapkamers) gekoppeld te worden.

Met betrekking tot het Gildeterrein geldt dat het plangebied aan te duiden is als gemengd gebied als gevolg van de ligging direct langs een hoofdinfrastructuur. De geluidbelasting bedraagt maximaal 50 dB(A) aangezien de woningen conform de VNG-uitgave buiten de hindercontour van 300 m liggen. Hieruit kan geconcludeerd worden dat buitenplanse inpassing mogelijk is, hetgeen inhoudt dat vanwege het aspect ‘geluid’ ter plaatse van de voorziene woningen een acceptabel woon- en leefklimaat gegarandeerd kan worden. Daarnaast zal het Gildeterrein niet in hun bedrijfsvoering belemmerd worden door de bouw van de woningen.



Met betrekking tot railverkeerslawaaï geldt dat de maximale geluidbelasting 62 dB bedraagt. De maximale grenswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.

Voor de punten in figuur 5.4 (zie ook bijlage III voor uitgebreidere resultaten) waarvoor de voorkeurgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden dient een hogere waarde te worden aangevraagd.

Conform het ontheffingsbeleid Wet geluidhinder van de gemeente Tilburg zijn voor het onderhavige project de volgende criteria van belang voor een hogere waarde:

- ❑ Maatregelen ter reductie van de geluidbelasting zijn in de onderhavige situatie buiten het invloedsbereik van de opdrachtgever. Bronmaatregelen zijn geen optie;
- ❑ Maatregelen in de overdrachtssfeer zoals het plaatsen van een scherm, zijn uit financieel, stedenbouwkundig en akoestisch oogpunt niet redelijk dan wel onvoldoende effectief;
- ❑ Voor alle woningen geldt dat deze minimaal één geluidluwe gevel bezitten. Bij het indelen van de woningen dient aan deze geluidluwe gevel een verblijfsruimte (spreekkamer, slaapkamers) gekoppeld te worden.

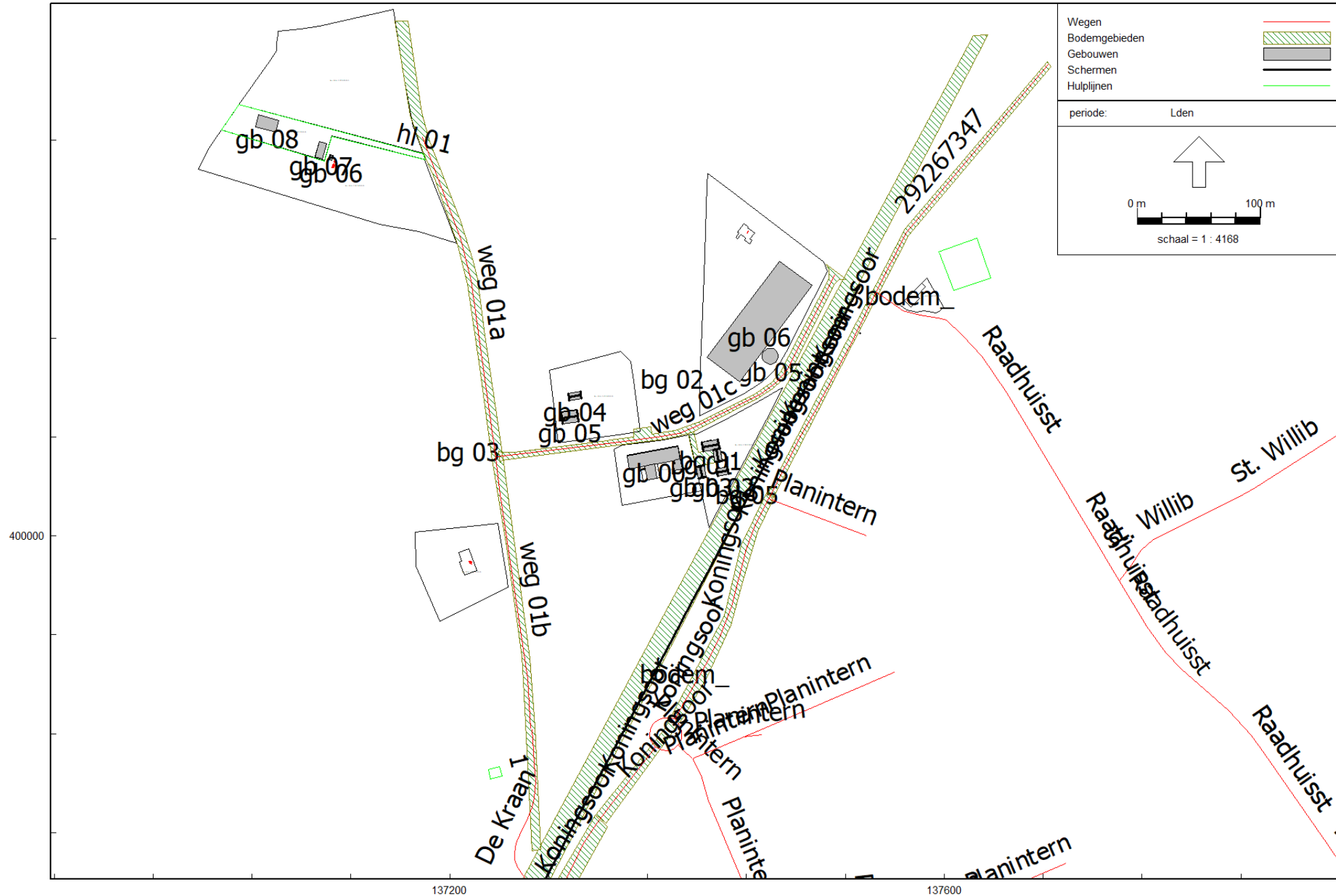
Binnen de geluidgevoelige ruimten van het gebouw, die gelegen zijn binnen de akoestische invloedssfeer van het spoorweglawaaï dan wel wegverkeerslawaaï dient in onderhavig onderzoek een binnenniveau L_{den} waarde van maximaal 33 dB te worden gewaarborgd⁴.

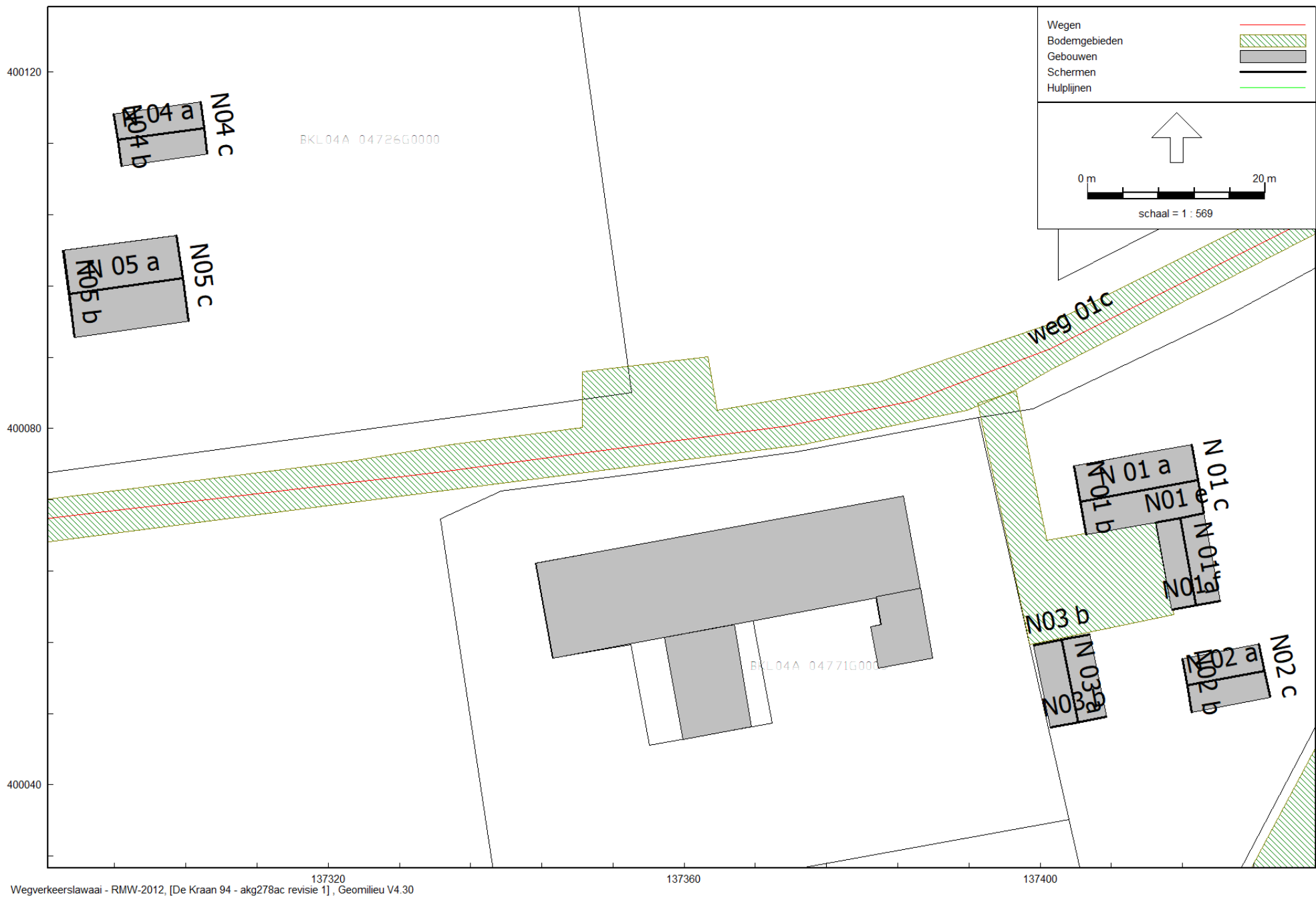
⁴ Conform Bouwbesluit: *Bescherming tegen geluid van buiten, Afdeling 3.1*: Binnen de geluidgevoelige ruimten van het gebouw, die gelegen zijn binnen de akoestische invloedssfeer van wegen/ spoorlijnen dient een binnenniveau L_{den} waarde van maximaal 33 dB (woonfunctie) te worden gewaarborgd.

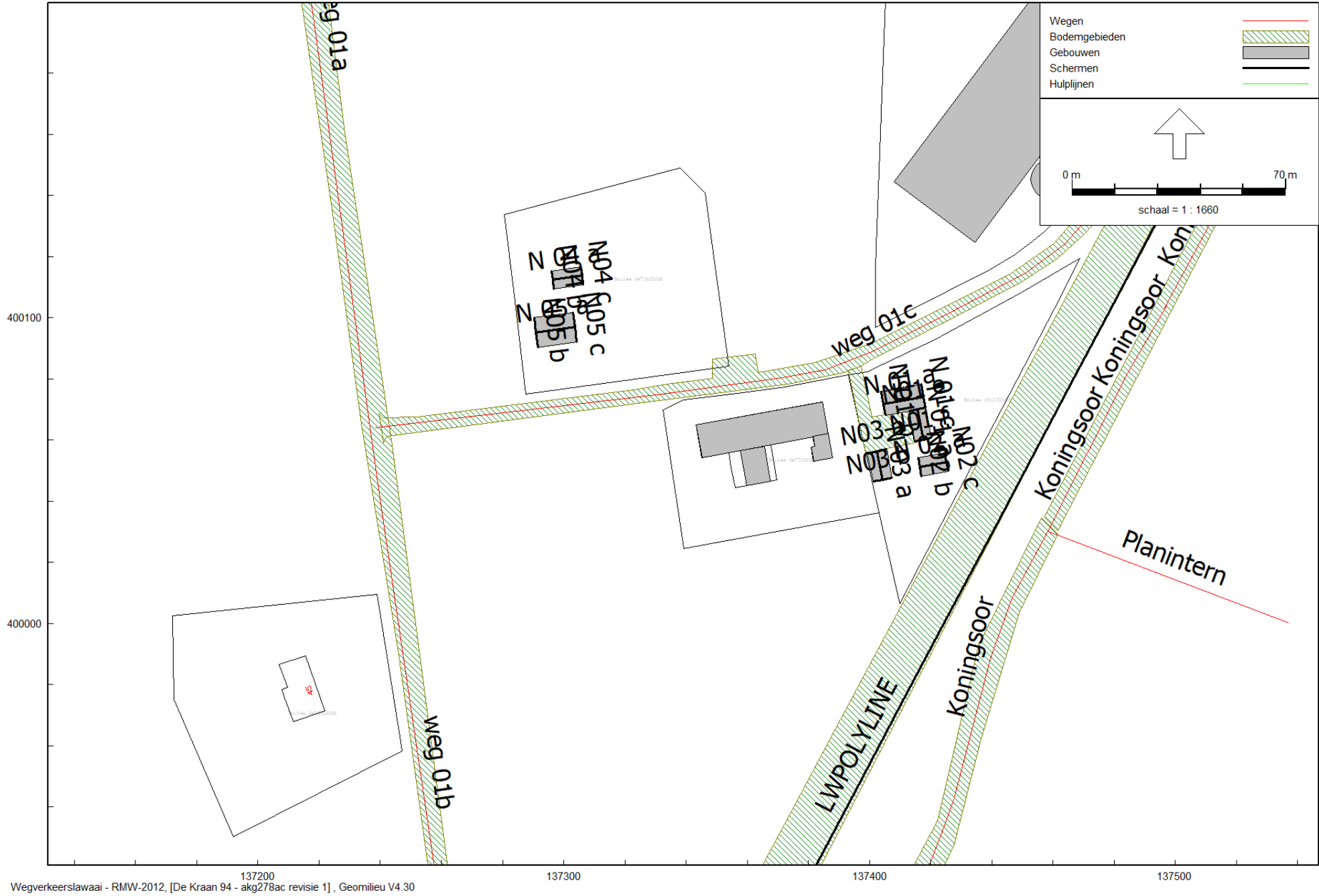


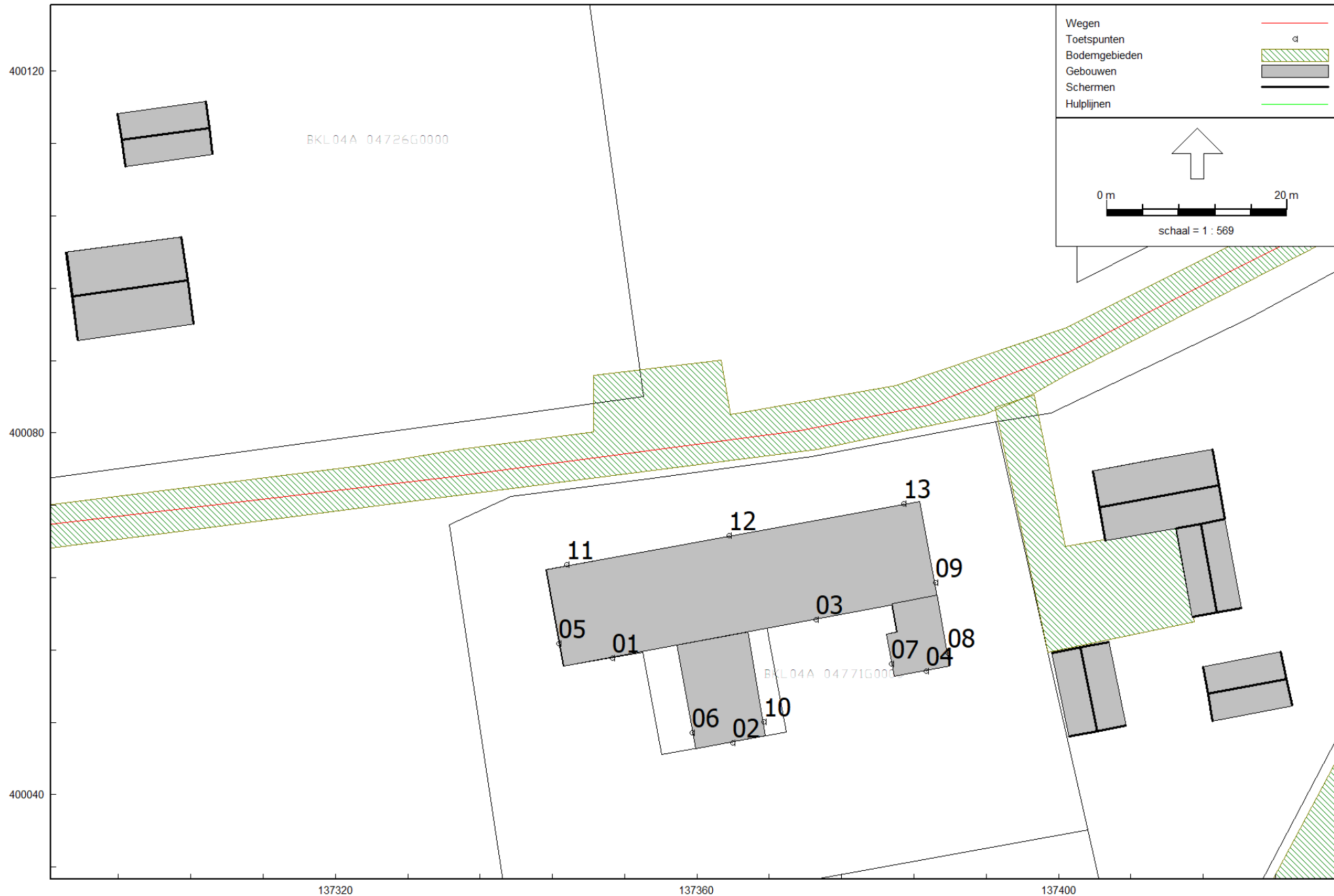
Figuren













Bijlage I

Bijlage I a

Verkeerscijfers Autonome Groeiverdeling



Projectnummer: akg278ac
Projectomschrijving: AO Wegverkeerslawai De Kraan 94 te Berkel-Enschot
Opdrachtgever: De Klapbrug BV
Behandelend adviseur: ir. H.P. Greten

Wegvak: De Kraan N-Z boven T-splitsing met de Kraan O-W
Wegcode: 39
Wegindeling: Wegen buitengebied

Huidige situatie

Peildatum (jaar) 2030
Etmaalintensiteit (aantal) 140
Autonome groei (%) 0,00

Toekomstige situatie

Peildatum (toekomstig) 2030
Gecorr. Etmaalint. (aantal) 140

Daguur percentage (%) 6,4
Avonduur percentage (%) 4,2
Nachtuurpercentage (%) 0,8
Daguur (aantal) 9
Avonduur (aantal) 6
Nachtuur (aantal) 1

Voertuigverdeling

Percentage (%)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,5	89,5	6,0	4,0
Verdeling avond	0,5	89,5	6,0	4,0
Verdeling nacht	0,5	89,5	6,0	4,0

Aantallen (n)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,0	8,0	0,5	0,4
Verdeling avond	0,0	5,3	0,4	0,2
Verdeling nacht	0,0	1,0	0,1	0,0

Bron: Conform verkeersmodel Gemeente Tilburg

Bijlage I b

Verkeerscijfers Autonome Groeiverdeling



Projectnummer: akg278ac
Projectomschrijving: AO Wegverkeerslawai De Kraan 94 te Berkel-Enschot
Opdrachtgever: De Klapbrug BV
Behandelend adviseur: ir. H.P. Greten

Wegvak: De Kraan N-Z onder T-splitsing met de Kraan O-W
Wegcode: 39
Wegindeling: Wegen buitengebied

Huidige situatie

Peildatum (jaar) 2030
Etmaalintensiteit (aantal) 1740
Autonome groei (%) 0,00

Toekomstige situatie

Peildatum (toekomstig) 2030
Gecorr. Etmaalint. (aantal) 1740

Daguur percentage (%) 6,4
Avonduur percentage (%) 4,2
Nachtuurpercentage (%) 0,8
Daguur (aantal) 111
Avonduur (aantal) 73
Nachtuur (aantal) 14

Voertuigverdeling

Percentage (%)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,5	89,5	6,0	4,0
Verdeling avond	0,5	89,5	6,0	4,0
Verdeling nacht	0,5	89,5	6,0	4,0

Aantallen (n)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,6	99,7	6,7	4,5
Verdeling avond	0,4	65,4	4,4	2,9
Verdeling nacht	0,1	12,5	0,8	0,6

Bron: Conform verkeersmodel Gemeente Tilburg

Bijlage I c

Verkeerscijfers Autonome Groeiverdeling



Projectnummer: akg278ac
Projectomschrijving: AO Wegverkeerslawai De Kraan 94 te Berkel-Enschot
Opdrachtgever: De Klapbrug BV
Behandelend adviseur: ir. H.P. Greten

Wegvak: De Kraan O-W (langs object)
Wegcode: H2
Wegindeling: Handinvoer 2

Huidige situatie

Peildatum (jaar) 2030
Etmaalintensiteit (aantal) 1660
Autonome groei (%) 0,00

Toekomstige situatie

Peildatum (toekomstig) 2030
Gecorr. Etmaalint. (aantal) 1660

Daguur percentage (%) 6,9
Avonduur percentage (%) 2,9
Nachtuurpercentage (%) 0,7
Daguur (aantal) 115
Avonduur (aantal) 48
Nachtuur (aantal) 12

Voertuigverdeling

Percentage (%)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,5	95,0	3,5	1,0
Verdeling avond	0,5	96,8	2,3	0,5
Verdeling nacht	0,5	98,5	1,0	0,0

Aantallen (n)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,6	108,8	4,0	1,1
Verdeling avond	0,2	46,6	1,1	0,2
Verdeling nacht	0,1	11,4	0,1	0,0

Bron: Conform verkeersmodel Gemeente Tilburg



Bijlage II

Rapport: Lijst van model eigenschappen
 Model: eerste model

Model eigenschap

Omschrijving	eerste model
Verantwoordelijke	ws
Rekenmethode	RMR-2012
Aangemaakt door	NLWLIS op 2-8-2018
Laatst ingezien door	NLWLIS op 2-8-2018
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.30
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Berekening volgens rekenmethode	RMG-2012
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Maximum reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Geometrische uitbreiding	Conform standaard
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

Commentaar

02-08-2018 08:26: Importeren geluidregister spoor

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500
6048	13122698 - 13188000	0,50	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	0,1	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	-0,1	0,3	-0,2	-3,6
6047	5026000 - 5195000	0,50	0,50	Relatief	0,20	Intensiteit	True	0,1	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	-0,1	0,3	-0,2	-3,6
6046	4572000 - 4591000	0,50	0,50	Relatief	0,20	Intensiteit	True	0,1	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	38	-0,1	0,3	-0,2	-3,6
6041	13766861 - 13787000	0,50	0,50	Relatief	0,20	Intensiteit	True	0,1	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	-0,1	0,3	-0,2	-3,6

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2
6048	-4,9	-2,3	-1,3	-2,4	MAT'64-T	Stoppend	0,080	0,080	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,120
6047	-4,9	-2,3	-1,3	-2,4	MAT'64-T	Stoppend	0,080	0,080	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,120
6046	-4,9	-2,3	-1,3	-2,4	MAT'64-T	Stoppend	0,080	0,080	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,120
6041	-4,9	-2,3	-1,3	-2,4	MAT'64-T	Stoppend	0,080	0,080	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,100

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3
6048	5,260	1,560	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000	130	130	130
6047	5,260	1,560	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000	130	130	130
6046	5,260	1,560	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000	130	130	130
6041	4,160	1,520	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,010	0,020	0,000	0,000	130	130	130

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	V(P4) 3	Corr. 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Corr. 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5
6048	0	0,00	IC-R	Stoppend	8,130	7,880	2,230	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,060
6047	0	0,00	IC-R	Stoppend	8,130	7,880	2,230	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,060
6046	0	0,00	IC-R	Stoppend	8,130	7,880	2,230	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,060
6041	0	0,00	IC-R	Stoppend	8,090	7,860	2,270	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,020

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Corr. 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Corr. 6
6048	0,040	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	1,090	1,060	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00
6047	0,040	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	1,090	1,060	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00
6046	0,040	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	1,090	1,060	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00
6041	0,050	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	1,080	1,050	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Corr. 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8
6048	MDDM	Stoppend	0,030	0,040	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	13,630	18,010	7,510
6047	MDDM	Stoppend	0,030	0,040	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	13,630	18,010	7,510
6046	MDDM	Stoppend	0,030	0,040	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	13,630	18,010	7,510
6041	MDDM	Stoppend	0,030	0,030	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	15,770	7,020	8,200

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	Aantal (P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Corr. 8	Trein 9	Profiel9	Aantal (D) 9	Aantal (A) 9	Aantal (N) 9	Aantal (P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Corr. 9	Trein 10
6048	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,110	0,070	0,040	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400
6047	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,110	0,070	0,040	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400
6046	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,110	0,070	0,040	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400
6041	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,130	0,070	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	Profiel10	Aantal (D) 10	Aantal (A) 10	Aantal (N) 10	Aantal (P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Corr. 10	Trein 11	Profiel11	Aantal (D) 11	Aantal (A) 11	Aantal (N) 11
6048	Doorgaand	0,380	0,560	0,190	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stappend	0,120	0,170	0,000
6047	Doorgaand	0,380	0,560	0,190	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stappend	0,120	0,170	0,000
6046	Doorgaand	0,380	0,560	0,190	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stappend	0,120	0,170	0,000
6041	Doorgaand	0,430	0,210	0,270	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stappend	0,130	0,130	0,000

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	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
6048	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	4,760	3,960	0,960	0,000	130	130	130	0
6047	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	4,760	3,960	0,960	0,000	130	130	130	0
6046	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	4,760	3,960	0,960	0,000	130	130	130	0
6041	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	4,560	4,400	0,960	0,000	130	130	130	0

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	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	Aantal (A) 14
6048	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
6047	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
6046	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
6041	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,660	0,180	0,000	130	130	130	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	Aantal (N) 14	Aantal (P4) 14	V (D) 14	V (A) 14	V (N) 14	V (P4) 14	Corr. 14	Trein 15	Profiel15	Aantal (D) 15	Aantal (A) 15	Aantal (N) 15	Aantal (P4) 15	V (D) 15	V (A) 15	V (N) 15
6048	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6047	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6046	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6041	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	V(P4) 15	Corr. 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Corr. 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17
6048	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
6047	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
6046	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
6041	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	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	Aantal (N) 18	Aantal (P4) 18	V(D) 18
6048	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
6047	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
6046	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
6041	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	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	V(N) 19	V(P4) 19	Corr. 19	Trein 20	Profiel20
6048	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
6047	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
6046	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
6041	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	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	Aantal (D) 21	Aantal (A) 21	Aantal (N) 21	Aantal (P4) 21
6048	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
6047	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
6046	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
6041	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Corr. 21	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Corr. 22	Trein 23
6048	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
6047	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
6046	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
6041	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	Profiel23	Aantal (D) 23	Aantal (A) 23	Aantal (N) 23	Aantal (P4) 23	V (D) 23	V (A) 23	V (N) 23	V (P4) 23	Corr. 23	Trein 24	Profiel24	Aantal (D) 24	Aantal (A) 24	Aantal (N) 24
6048	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
6047	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
6046	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
6041	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal (P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24	Corr. 24	Trein 25	Profiel25	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25	V(N) 25	V(P4) 25
6048	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
6047	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
6046	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
6041	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	Corr. 25	Trein 26	Profiel26	Aantal (D) 26	Aantal (A) 26	Aantal (N) 26	Aantal (P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Corr. 26	Trein 27	Profiel27	Aantal (D) 27	Aantal (A) 27
6048	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
6047	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
6046	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
6041	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	Aantal (N) 27	Aantal (P4) 27	V (D) 27	V (A) 27	V (N) 27	V (P4) 27	Corr. 27	Trein 28	Profiel28	Aantal (D) 28	Aantal (A) 28	Aantal (N) 28	Aantal (P4) 28	V (D) 28	V (A) 28	V (N) 28
6048	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6047	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6046	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6041	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	V(P4) 28	Corr. 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29	Corr. 29	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30
6048	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
6047	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
6046	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
6041	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	Aantal (A) 30	Aantal (N) 30	Aantal (P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	Corr. 30	RRgebr	Lrtr;feit[1]	Lrtr;feit[2]	Lrtr;feit[3]	Lrtr;feit[4]	Lrtr;feit[5]	Lrtr;feit[6]
6048	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14
6047	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14
6046	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14
6041	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	Lrtr;feit[7]	Lrtr;feit[8]	Lrtr;feit[9]	Lrtr;feit[10]	Lrtr;feit[11]	Lrtr;feit[12]	Lrtr;feit[13]	Lrtr;feit[14]	Lrtr;feit[15]	Lrtr;feit[16]	Lrtr;feit[17]	Lrtr;feit[18]
6048	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2
6047	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2
6046	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2
6041	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	Lrtr;feit[19]	Lrtr;feit[20]	Lrtr;feit[21]	Lrtr;feit[22]	Lrtr;feit[23]	Lrtr;feit[24]	Lrtr;feit[25]	Lrtr;feit[26]	Lrtr;feit[27]	Lrtr;feit[28]	Lrtr;feit[29]	Lrtr;feit[30]
6048	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
6047	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
6046	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
6041	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[31]	Lrtr;feit[32]	Lrtr;feit[33]	Lrtr;feit[34]	Lrtr;feit[35]	Lrtr;feit[36]	Brugcorrectie	$\Delta Le;brug, 63$	$\Delta Le;brug, 125$	$\Delta Le;brug, 250$	$\Delta Le;brug, 500$	$\Delta Le;brug, 1k$
6048	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6047	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6046	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6041	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	$\Delta L_{brug,2k}$	$\Delta L_{brug,4k}$	$\Delta L_{brug,8k}$	Schaal,63	Schaal,125	Schaal,250	Schaal,500	Schaal,1k	Schaal,2k	Schaal,4k	Schaal,8k	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500
6048	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	74,62	88,56	103,23	106,17
6047	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	74,62	88,56	103,23	106,17
6046	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	74,62	88,56	103,23	106,17
6041	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	74,71	88,71	103,47	106,32

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63
6048	108,22	110,75	104,52	90,00	71,04	86,00	101,45	102,99	104,77	106,67	101,43	87,77	--
6047	108,22	110,75	104,52	90,00	71,04	86,00	101,45	102,99	104,77	106,67	101,43	87,77	--
6046	108,22	110,75	104,52	90,00	71,04	86,00	101,45	102,99	104,77	106,67	101,43	87,77	--
6041	108,34	110,83	104,65	90,13	71,37	86,31	101,84	103,34	105,07	106,92	101,74	88,01	--

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k
6048	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6047	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6046	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k	LE(D)5.0 63	LE(D)5.0 125	LE(D)5.0 250	LE(D)5.0 500	LE(D)5.0 1k	LE(D)5.0 2k	LE(D)5.0 4k	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500
6048	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6047	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6046	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500	LE(A)0.0 1k	LE(A)0.0 2k	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125
6048	--	--	--	--	74,60	88,75	103,61	106,34	108,24	110,70	104,60	90,08	71,40	86,57
6047	--	--	--	--	74,60	88,75	103,61	106,34	108,24	110,70	104,60	90,08	71,40	86,57
6046	--	--	--	--	74,60	88,75	103,61	106,34	108,24	110,70	104,60	90,08	71,40	86,57
6041	--	--	--	--	73,75	87,63	102,01	105,31	107,17	109,84	103,47	88,92	69,50	84,57

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	LE (A) 0.5 250	LE (A) 0.5 500	LE (A) 0.5 1k	LE (A) 0.5 2k	LE (A) 0.5 4k	LE (A) 0.5 8k	LE (A) 1.0 63	LE (A) 1.0 125	LE (A) 1.0 250	LE (A) 1.0 500	LE (A) 1.0 1k	LE (A) 1.0 2k	LE (A) 1.0 4k
6048	102,19	103,60	105,24	107,05	101,95	88,19	--	--	--	--	--	--	--
6047	102,19	103,60	105,24	107,05	101,95	88,19	--	--	--	--	--	--	--
6046	102,19	103,60	105,24	107,05	101,95	88,19	--	--	--	--	--	--	--
6041	99,71	101,43	103,25	105,27	99,93	86,53	--	--	--	--	--	--	--

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	LE (A) 1.0 8k	LE (A) 2.0 63	LE (A) 2.0 125	LE (A) 2.0 250	LE (A) 2.0 500	LE (A) 2.0 1k	LE (A) 2.0 2k	LE (A) 2.0 4k	LE (A) 2.0 8k	LE (A) 5.0 63	LE (A) 5.0 125	LE (A) 5.0 250	LE (A) 5.0 500
6048	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6047	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6046	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE (A) 5.0 1k	LE (A) 5.0 2k	LE (A) 5.0 4k	LE (A) 5.0 8k	LE (A) Br 63	LE (A) Br 125	LE (A) Br 250	LE (A) Br 500	LE (A) Br 1k	LE (A) Br 2k	LE (A) Br 4k	LE (A) Br 8k	LE (N) 0.0 63	LE (N) 0.0 125
6048	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	69,47	83,84
6047	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	69,47	83,84
6046	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	69,47	83,84
6041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	69,67	84,07

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k
6048	98,98	101,43	103,27	105,62	99,69	85,15	67,00	82,11	97,92	99,24	100,76	102,49	97,49
6047	98,98	101,43	103,27	105,62	99,69	85,15	67,00	82,11	97,92	99,24	100,76	102,49	97,49
6046	98,98	101,43	103,27	105,62	99,69	85,15	67,00	82,11	97,92	99,24	100,76	102,49	97,49
6041	99,25	101,64	103,43	105,75	99,87	85,34	67,23	82,43	98,27	99,54	101,02	102,74	97,77

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

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

Naam	LE(N) 0.5 8k	LE(N) 1.0 63	LE(N) 1.0 125	LE(N) 1.0 250	LE(N) 1.0 500	LE(N) 1.0 1k	LE(N) 1.0 2k	LE(N) 1.0 4k	LE(N) 1.0 8k	LE(N) 2.0 63	LE(N) 2.0 125	LE(N) 2.0 250	LE(N) 2.0 500
6048	83,55	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6047	83,55	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6046	83,55	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6041	83,83	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE (N) 2.0 1k	LE (N) 2.0 2k	LE (N) 2.0 4k	LE (N) 2.0 8k	LE (N) 5.0 63	LE (N) 5.0 125	LE (N) 5.0 250	LE (N) 5.0 500	LE (N) 5.0 1k	LE (N) 5.0 2k	LE (N) 5.0 4k	LE (N) 5.0 8k	LE (N) Br 63	LE (N) Br 125
6048	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6047	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6046	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE (N) Br 250	LE (N) Br 500	LE (N) Br 1k	LE (N) Br 2k	LE (N) Br 4k	LE (N) Br 8k	LE (P4) 0.0 63	LE (P4) 0.0 125	LE (P4) 0.0 250	LE (P4) 0.0 500	LE (P4) 0.0 1k	LE (P4) 0.0 2k	LE (P4) 0.0 4k
6048	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6047	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6046	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)0.0 8k	LE(P4)0.5 63	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125	LE(P4)1.0 250
6048	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6047	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6046	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE (P4) 1.0 500	LE (P4) 1.0 1k	LE (P4) 1.0 2k	LE (P4) 1.0 4k	LE (P4) 1.0 8k	LE (P4) 2.0 63	LE (P4) 2.0 125	LE (P4) 2.0 250	LE (P4) 2.0 500	LE (P4) 2.0 1k	LE (P4) 2.0 2k	LE (P4) 2.0 4k
6048	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6047	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6046	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

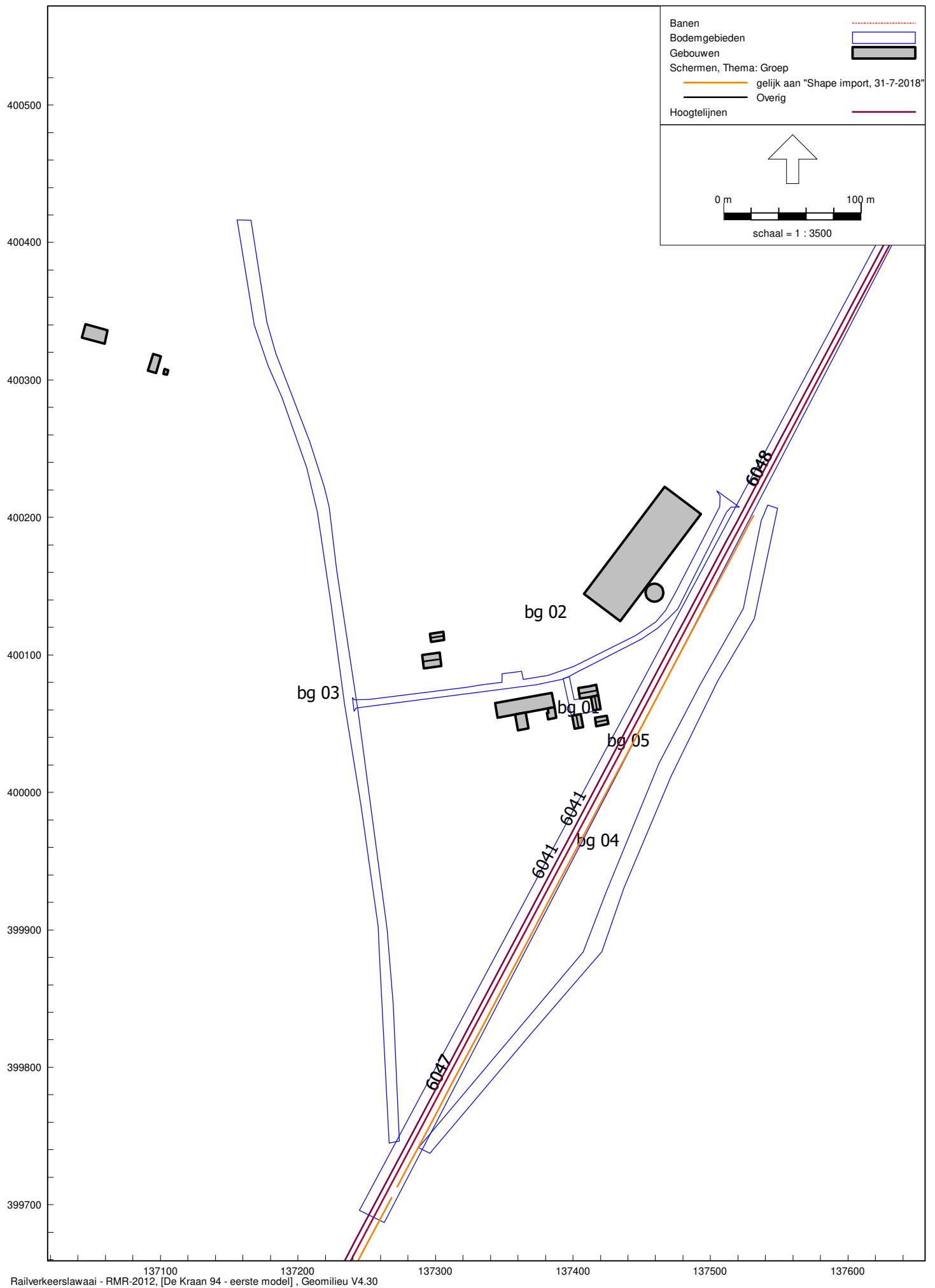
Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE (P4) 2.0 8k	LE (P4) 5.0 63	LE (P4) 5.0 125	LE (P4) 5.0 250	LE (P4) 5.0 500	LE (P4) 5.0 1k	LE (P4) 5.0 2k	LE (P4) 5.0 4k	LE (P4) 5.0 8k	LE (P4) Br 63	LE (P4) Br 125	LE (P4) Br 250	LE (P4) Br 500
6048	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6047	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6046	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
6041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE (P4) Br 1k	LE (P4) Br 2k	LE (P4) Br 4k	LE (P4) Br 8k
6048	--	--	--	--
6047	--	--	--	--
6046	--	--	--	--
6041	--	--	--	--

Situatie met nummering spoovlakken en bodemgebieden



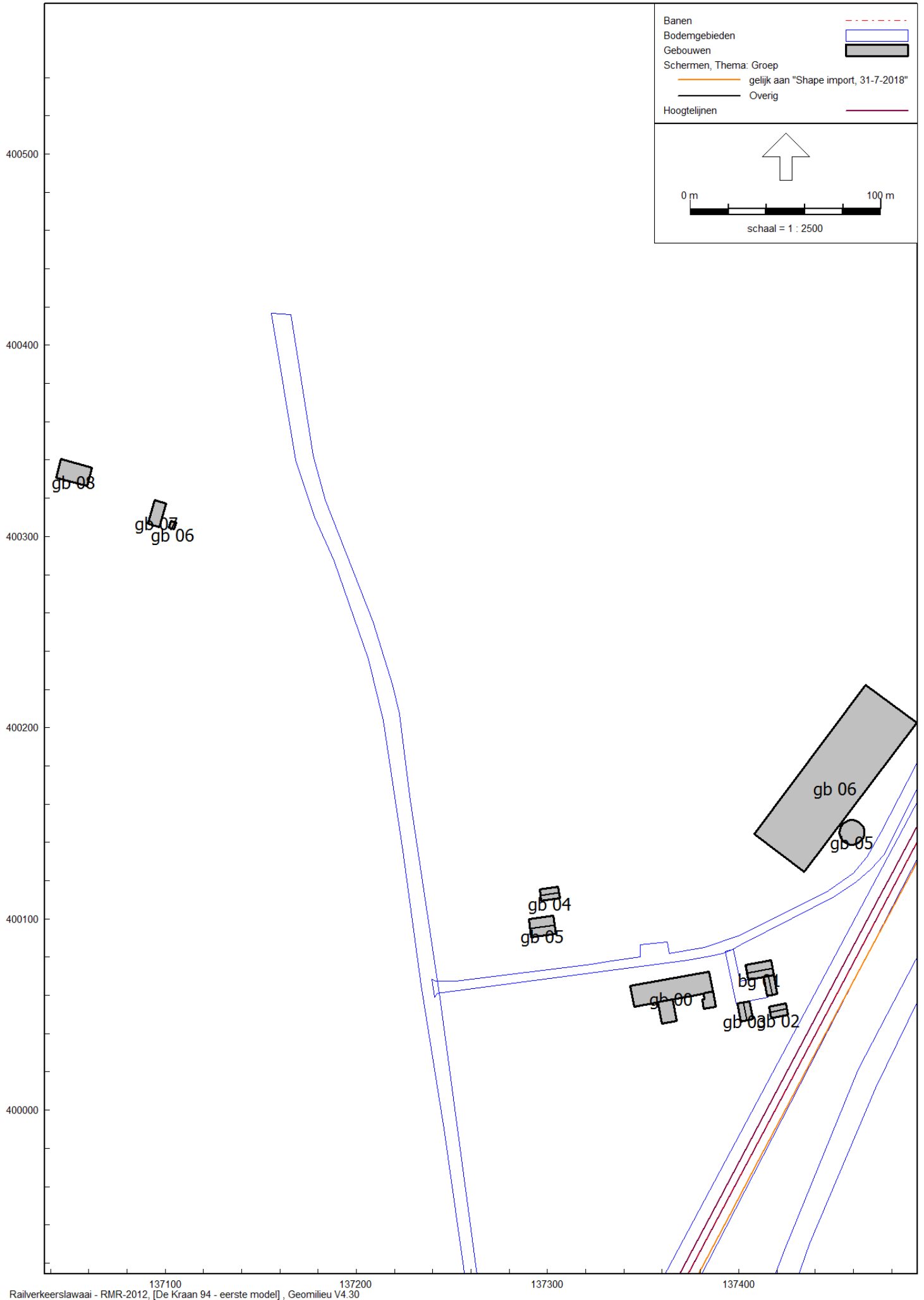
Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
bg 01	De Kraan 94A	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
	De Kraan 94A	2,50	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 02	bijgebouw De Kraan 94A	2,50	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 03	bijgebouw De Kraan 94A	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 00	De Kraan 94	7,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
	De Kraan 94	4,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 05	De Kraan 47	3,50	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
	De Kraan 94	6,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 04	garage De Kraan 47	2,50	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 05	silo De Hemeltjens 1	1,50	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 06	kassen De Hemeltjens 1	4,50	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 06	gebouw derden	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 07	De Kraan 53	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 08	De Kraan 53	4,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

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

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
bg 01	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 02	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 03	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 00	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 05	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 04	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 05	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 06	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 06	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 07	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 08	0,80	0,80	0,80	0,80

Situatie met nummering gebouwen



Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	Vorm	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1
6041		142	0	08:47, 2 aug 2018	Polylijn	137144,59	399489,97	137184,27	399565,35	0,50
6041		154	0	08:47, 2 aug 2018	Polylijn	137184,27	399565,35	137629,22	400404,74	0,50
6046		136	0	08:47, 2 aug 2018	Polylijn	137157,90	399508,11	137167,14	399524,80	0,50
6047		128	0	08:47, 2 aug 2018	Polylijn	137167,14	399524,80	137451,44	400061,16	0,50
6048		94	0	08:47, 2 aug 2018	Polylijn	137451,44	400061,16	137632,68	400402,86	0,50

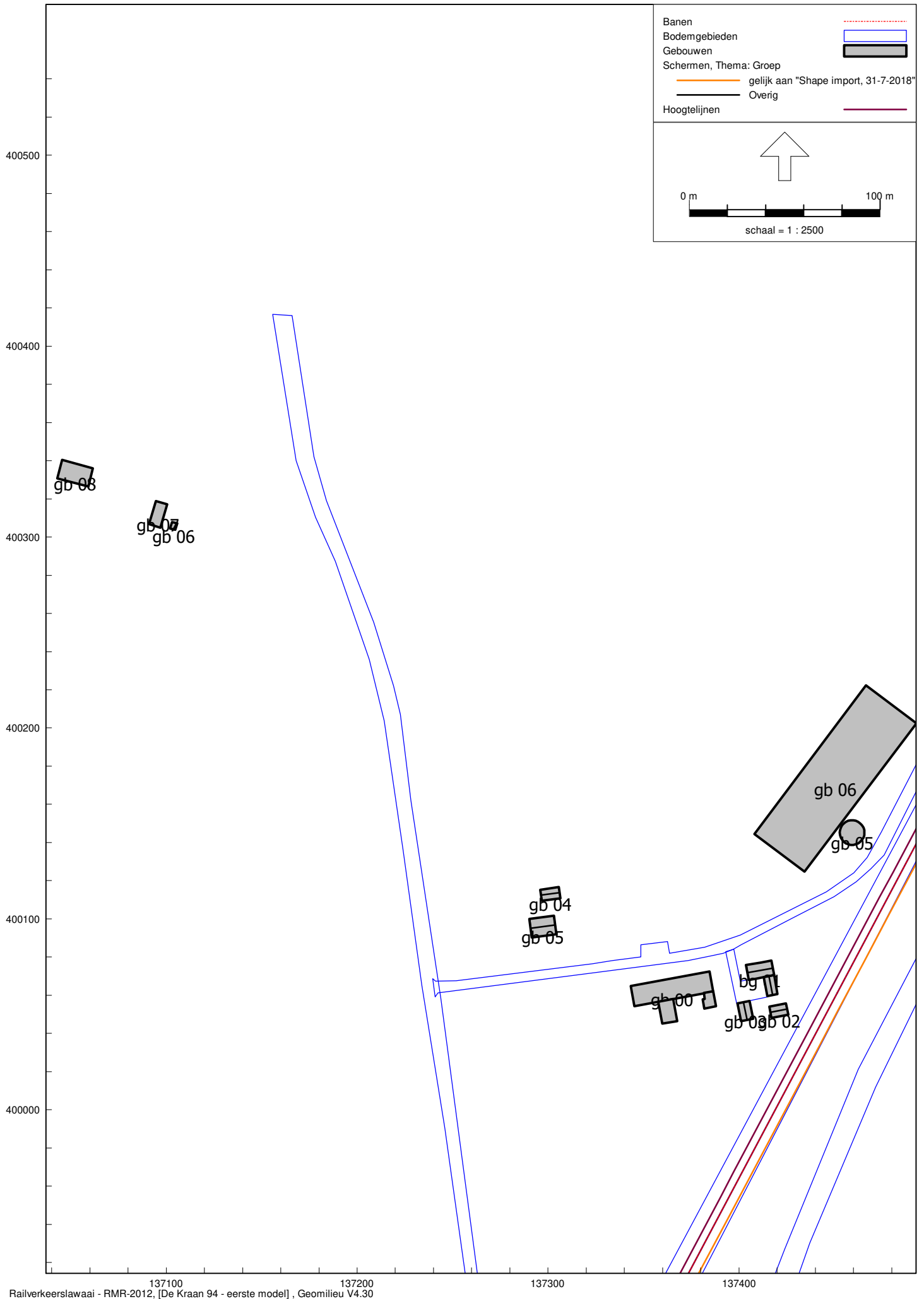
Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	H-n	Min.AH	Max.AH	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte
6041	0,50	0,50	0,50	3	85,19	85,19	39,50	45,69
6041	0,50	0,50	0,50	18	950,03	950,03	9,40	129,42
6046	0,50	0,50	0,50	2	19,08	19,08	19,08	19,08
6047	0,50	0,50	0,50	3	607,06	607,06	260,17	346,89
6048	0,50	0,50	0,50	9	386,79	386,79	20,14	120,72

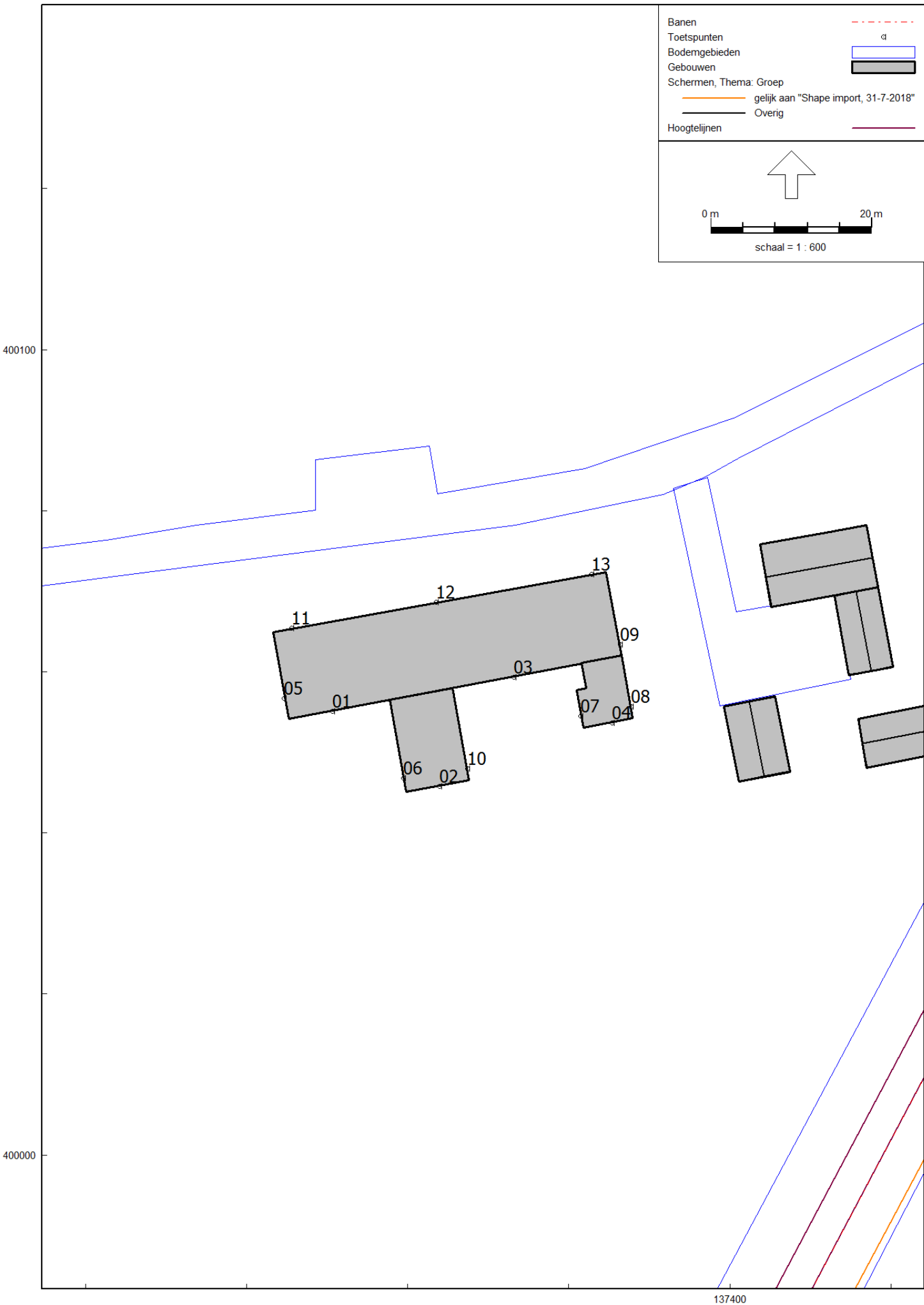
Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Gevel
01	Zuid	0,00	1,50	5,00	--	Ja
02	Zuid	0,00	1,50	5,00	--	Ja
03	Zuid	0,00	1,50	5,00	--	Ja
04	Zuid	0,00	1,50	--	--	Ja
05	West	0,00	1,50	5,00	--	Ja
06	West	0,00	1,50	5,00	--	Ja
07	West	0,00	1,50	--	--	Ja
08	Oost	0,00	1,50	--	--	Ja
09	Oost	0,00	1,50	5,00	--	Ja
10	Oost	0,00	1,50	5,00	--	Ja
11	Noord	0,00	1,50	5,00	--	Ja
12	Noord	0,00	1,50	5,00	--	Ja
13	Noord	0,00	1,50	5,00	--	Ja

Situatie met nummering gebouwen



Situatie met ligging waarneempunten



Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n
LWPOLYLINE	N-G-BNS-GBC-004GLS-GLDSCHERM	137268,05	399705,23	137193,74	399565,11	0,95	0,95	0,49	0,49
LWPOLYLINE	N-G-BNS-GBC-004GLS-GLDSCHERM	137272,23	399713,11	137531,15	400201,16	0,95	0,95	0,49	0,49
N 01 a	Nok De Kraan 94A	137415,71	400069,95	137417,54	400060,13	5,00	5,00	0,00	0,00
N 01 a	Nok De Kraan 94A	137404,54	400071,79	137417,62	400074,17	7,00	7,00	0,00	0,00
N 01 b	zijgevel De Kraan 94A	137403,78	400075,79	137405,19	400068,11	3,00	3,00	0,00	0,00
N 01 c	zijgevel De Kraan 94A	137418,41	400070,53	137416,98	400078,18	3,00	3,00	0,00	0,00
N 02 a	Nok bijbouw	137416,56	400051,14	137425,23	400052,81	5,00	5,00	0,00	0,00
N 03 a	Nok bijgebouw	137402,42	400056,25	137404,28	400047,01	6,00	6,00	0,00	0,00
N 04 a	Nok garage De Kraan 47	137296,39	400112,41	137306,00	400113,70	5,00	5,00	0,00	0,00
N 05 a	Nok De Kraan 47	137290,95	400095,13	137303,63	400096,86	7,00	7,00	0,00	0,00
N01 e	zijgevel aanbouw	137418,41	400070,49	137413,02	400069,45	2,50	2,50	0,00	0,00
N01 f	zijgevel aanbouw	137414,84	400059,64	137420,23	400060,65	2,50	2,50	0,00	0,00
N02 b	zijgevel aanbouw	137417,02	400048,15	137416,00	400054,11	2,50	2,50	0,00	0,00
N02 c	zijgevel aanbouw	137425,83	400049,87	137424,59	400055,81	2,50	2,50	0,00	0,00
N03 b	zijgevel bijgebouw	137401,16	400046,41	137407,43	400047,61	3,00	3,00	0,00	0,00
N03 b	zijgevel bijgebouw	137405,56	400056,90	137399,29	400055,69	3,00	3,00	0,00	0,00
N04 b	zijgevel garage De Kraan 47	137296,80	400109,46	137295,91	400115,30	2,50	2,50	0,00	0,00
N04 c	zijgevel garage De Kraan 47	137306,41	400110,87	137305,64	400116,65	2,50	2,50	0,00	0,00
N05 b	zijgevel De Kraan 47	137291,52	400090,32	137290,30	400099,92	3,50	3,50	0,00	0,00
N05 c	zijgevel De Kraan 47	137304,32	400092,05	137302,99	400101,67	3,50	3,50	0,00	0,00

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Lengte	Refl.L 1k	Refl.R 1k
LWPOLYLINE	158,60	0,20	0,20
LWPOLYLINE	552,48	0,20	0,20
N 01 a	9,99	0,20	0,20
N 01 a	13,30	0,20	0,20
N 01 b	7,80	0,20	0,80
N 01 c	7,79	0,20	0,80
N 02 a	8,83	0,20	0,20
N 03 a	9,42	0,20	0,20
N 04 a	9,70	0,20	0,20
N 05 a	12,79	0,20	0,20
N01 e	5,49	0,20	0,80
N01 f	5,49	0,20	0,80
N02 b	6,05	0,20	0,80
N02 c	6,07	0,20	0,80
N03 b	6,39	0,20	0,80
N03 b	6,39	0,20	0,80
N04 b	5,90	0,20	0,80
N04 c	5,83	0,20	0,80
N05 b	9,67	0,20	0,80
N05 c	9,72	0,20	0,80

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	Bf
bg 01	erfverharding De Kraan 94	0,00
bg 02	De Kraan O-W	0,00
bg 03	De Kraan N-Z	0,00
bg 04	Koningsoordlaan	0,00
bg 05	railtraject	1,00



Bijlage III

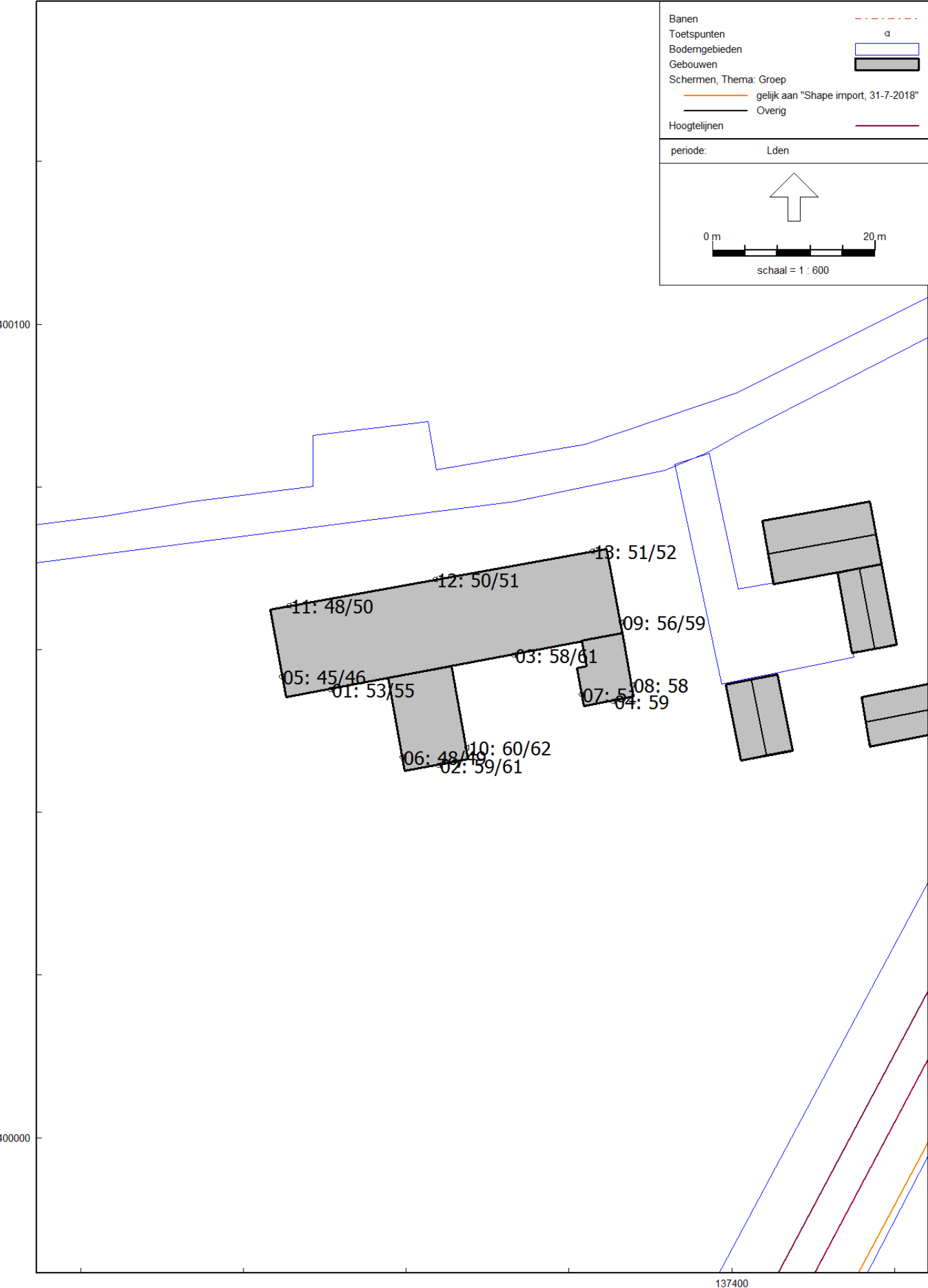
Rekenresultaten railverkeer met demper (handmatig ingevoerd)

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	Zuid	1,50	50,1	49,6	45,4	53,3	
01_B	Zuid	5,00	51,9	51,4	47,2	55,1	
02_A	Zuid	1,50	56,1	55,5	51,3	59,3	
02_B	Zuid	5,00	57,9	57,4	53,3	61,2	
03_A	Zuid	1,50	55,3	54,7	50,5	58,5	
03_B	Zuid	5,00	58,1	57,6	53,4	61,3	
04_A	Zuid	1,50	56,0	55,5	51,3	59,2	
05_A	West	1,50	41,6	41,1	36,9	44,8	
05_B	West	5,00	42,5	42,0	37,8	45,7	
06_A	West	1,50	45,0	44,5	40,3	48,2	
06_B	West	5,00	46,1	45,5	41,4	49,3	
07_A	West	1,50	48,1	47,5	43,4	51,3	
08_A	Oost	1,50	54,9	54,4	50,2	58,1	
09_A	Oost	1,50	53,0	52,4	48,3	56,2	
09_B	Oost	5,00	55,6	55,0	51,0	58,8	
10_A	Oost	1,50	56,8	56,2	52,1	60,0	
10_B	Oost	5,00	59,0	58,4	54,3	62,2	
11_A	Noord	1,50	45,1	44,5	40,3	48,3	
11_B	Noord	5,00	46,3	45,8	41,6	49,5	
12_A	Noord	1,50	46,5	45,9	41,8	49,7	
12_B	Noord	5,00	47,7	47,1	43,0	50,9	
13_A	Noord	1,50	47,9	47,4	43,2	51,1	
13_B	Noord	5,00	49,1	48,5	44,4	52,3	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Situatie met berekend Lden in dB
Raildempers handmatig ingevoerd





Bijlage IV

Model: akg278ac revisie 1
De Kraan 94 - Berkel-Enschot
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
bg 01	De Kraan 94A	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	De Kraan 94A	2,50	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 02	bijgebouw De Kraan 94A	2,50	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 03	bijgebouw De Kraan 94A	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 00	De Kraan 94	7,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 05	De Kraan 94	4,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	De Kraan 47	3,50	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	De Kraan 94	6,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 04	garage De Kraan 47	2,50	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 05	siló De Hemeltjens 1	1,50	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 06	kassen De Hemeltjens 1	4,50	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 06	gebouw derden	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 07	De Kraan 53	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 08	De Kraan 53	4,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: akg278ac revisie 1
De Kraan 94 - Berkel-Enschot
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
bg 01	erfverharding De Kraan 94	0,00
bg 02	De Kraan O-W	0,00
bg 03	De Kraan N-Z	0,00
bg 05	railtraject	0,00
bodem_	wegverharding	0,00
bodem_	wegverharding	0,00
bodem_	wegverharding	0,00
bodem_	wegverharding	0,00

Model: akg278ac revisie 1
De Kraan 94 - Berkel-Enschot
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO_M.	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500
N 01 b	zijgevel De Kraan 94A	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,80	0,80	0,80	0,80
N 01 c	zijgevel De Kraan 94A	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,80	0,80	0,80	0,80
N 01 a	Nok De Kraan 94A	7,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
N01 f	zijgevel aanbouw	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,80	0,80	0,80	0,80
N02 c	zijgevel aanbouw	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,80	0,80	0,80	0,80
N 03 a	Nok bijgebouw	6,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
N03 b	zijgevel bijgebouw	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,80	0,80	0,80	0,80
N02 b	zijgevel aanbouw	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,80	0,80	0,80	0,80
N 02 a	Nok bijbouw	5,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
N03 b	zijgevel bijgebouw	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,80	0,80	0,80	0,80
N 01 a	Nok De Kraan 94A	5,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
N01 e	zijgevel aanbouw	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,80	0,80	0,80	0,80
N05 c	zijgevel De Kraan 47	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,80	0,80	0,80	0,80
N05 b	zijgevel De Kraan 47	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,80	0,80	0,80	0,80
N 05 a	Nok De Kraan 47	7,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
N04 c	zijgevel garage De Kraan 47	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,80	0,80	0,80	0,80
N04 b	zijgevel garage De Kraan 47	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,80	0,80	0,80	0,80
N 04 a	Nok garage De Kraan 47	5,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
POLYLINE	N-S-BNS-GBC-001CON-HOOGTEAANDUIDING	0,00	12,75	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
POLYLINE	N-S-BNS-GBC-001CON-HOOGTEAANDUIDING	0,00	12,75	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
POLYLINE	N-S-BNS-GBC-001CON-HOOGTEAANDUIDING	0,00	12,75	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
POLYLINE	N-S-BNS-GBC-001CON-HOOGTEAANDUIDING	0,00	12,66	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
LWPOLYLINE	N-G-BNS-GBC-004GLS-GLDSCHERM	0,95	0,00	Relatief	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
LWPOLYLINE	N-G-BNS-GBC-004GLS-GLDSCHERM	0,95	0,00	Relatief	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

Model: akg278ac revisie 1
De Kraan 94 - Berkel-Enschot
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
N 01 b	0,80	0,80	0,80	0,80
N 01 c	0,80	0,80	0,80	0,80
N 01 a	0,20	0,20	0,20	0,20
N01 f	0,80	0,80	0,80	0,80
N02 c	0,80	0,80	0,80	0,80
N 03 a	0,20	0,20	0,20	0,20
N03 b	0,80	0,80	0,80	0,80
N02 b	0,80	0,80	0,80	0,80
N 02 a	0,20	0,20	0,20	0,20
N03 b	0,80	0,80	0,80	0,80
N 01 a	0,20	0,20	0,20	0,20
N01 e	0,80	0,80	0,80	0,80
N05 c	0,80	0,80	0,80	0,80
N05 b	0,80	0,80	0,80	0,80
N 05 a	0,20	0,20	0,20	0,20
N04 c	0,80	0,80	0,80	0,80
N04 b	0,80	0,80	0,80	0,80
N 04 a	0,20	0,20	0,20	0,20
POLYLINE	0,80	0,80	0,80	0,80
POLYLINE	0,80	0,80	0,80	0,80
POLYLINE	0,80	0,80	0,80	0,80
POLYLINE	0,80	0,80	0,80	0,80
POLYLINE	0,80	0,80	0,80	0,80
POLYLINE	0,80	0,80	0,80	0,80
LWPOLYLINE	0,20	0,20	0,20	0,20
LWPOLYLINE	0,20	0,20	0,20	0,20

[illegible]

akg278aa revisie 1
AO wvl woningsplitsing De Kraan 94 te Berkel-Enschot

Model: akg278ac revisie 1
De Kraan 94 - Berkel-Enschot
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	V (MV (N))	V (MV (P4))	V (ZV (D))	V (ZV (A))	V (ZV (N))	V (ZV (P4))	Totaal aantal	%Int (D)	%Int (A)	%Int (N)	%Int (P4)	%MR (D)	%MR (A)	%MR (N)	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)
weg 01c	60	--	60	60	60	--	1660,00	6,90	2,90	0,70	--	0,50	0,50	0,50	--	95,00	96,80	98,50	--	3,50	2,30	1,00	--	1,00	0,50
weg 01a	60	--	60	60	60	--	140,00	6,40	4,20	0,80	--	0,50	0,50	0,50	--	89,50	89,50	89,50	--	6,00	6,00	6,00	--	4,00	4,00
weg 01b	60	--	60	60	60	--	1740,00	6,40	4,20	0,80	--	0,50	0,50	0,50	--	89,50	89,50	89,50	--	6,00	6,00	6,00	--	4,00	4,00
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	6000,00	6,47	3,76	0,91	--	--	--	--	--	91,29	95,46	91,35	--	6,56	3,62	6,48	--	2,16	0,92
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	6000,00	6,47	3,76	0,91	--	--	--	--	--	91,29	95,46	91,35	--	6,56	3,62	6,48	--	2,16	0,92
De Kraan	60	30	60	60	60	30	1740,00	6,40	4,20	0,80	--	0,50	0,50	0,50	--	89,50	89,50	89,50	--	6,00	6,00	6,00	--	4,00	4,00
De Kraan	60	30	60	60	60	30	1740,00	6,40	4,20	0,80	--	0,50	0,50	0,50	--	89,50	89,50	89,50	--	6,00	6,00	6,00	--	4,00	4,00
Abdijlaan	30	30	30	30	30	30	579,74	6,28	4,27	0,95	--	--	--	--	--	93,55	95,75	93,70	--	5,97	4,06	6,05	--	0,48	0,18
Eikenbosch	30	30	30	30	30	30	1122,27	6,25	4,34	0,95	--	--	--	--	--	99,21	99,51	99,26	--	0,66	0,44	0,67	--	0,13	0,05
Abdijlaan	30	30	30	30	30	30	579,74	6,28	4,27	0,95	--	--	--	--	--	93,55	95,75	93,70	--	5,97	4,06	6,05	--	0,48	0,18
Raadhuisst	30	30	30	30	30	30	1924,22	6,28	4,25	0,95	--	--	--	--	--	92,99	95,55	93,45	--	5,86	4,00	5,96	--	1,16	0,44
Eisenhower	50	30	50	50	50	30	4144,77	6,47	3,77	0,91	--	--	--	--	--	91,70	95,60	91,78	--	6,96	3,83	6,88	--	1,33	0,57
De Kraan	30	30	30	30	30	30	840,16	6,27	4,30	0,95	--	--	--	--	--	96,34	97,72	96,60	--	3,03	2,04	3,07	--	0,63	0,24
De Kraan	30	30	30	30	30	30	840,16	6,26	4,32	0,95	--	--	--	--	--	97,70	98,63	97,97	--	1,70	1,14	1,72	--	0,60	0,23
Abdijlaan	30	30	30	30	30	30	444,70	6,26	4,33	0,95	--	--	--	--	--	98,63	99,16	98,75	--	1,10	0,74	1,12	--	0,27	0,10
Abdijlaan	30	30	30	30	30	30	444,70	6,26	4,33	0,95	--	--	--	--	--	98,63	99,16	98,75	--	1,10	0,74	1,12	--	0,27	0,10
Eikenbosch	30	30	30	30	30	30	986,64	6,25	4,34	0,95	--	--	--	--	--	99,01	99,38	99,07	--	0,84	0,56	0,86	--	0,15	0,06
De Kraan	30	30	30	30	30	30	840,16	6,27	4,30	0,95	--	--	--	--	--	96,34	97,72	96,60	--	3,03	2,04	3,07	--	0,63	0,24
Eikenbosch	30	30	30	30	30	30	986,64	6,25	4,34	0,95	--	--	--	--	--	99,16	99,48	99,23	--	0,69	0,46	0,70	--	0,14	0,05
Eikenbosch	30	30	30	30	30	30	1188,99	6,27	4,27	0,95	--	--	--	--	--	93,86	95,90	93,90	--	5,90	4,01	5,98	--	0,24	0,09
Raadhuisst	30	30	30	30	30	30	1688,48	6,27	4,30	0,95	--	--	--	--	--	95,87	97,34	96,03	--	3,70	2,50	3,75	--	0,43	0,16
St. Willib	30	30	30	30	30	30	700,01	6,30	4,21	0,95	--	--	--	--	--	88,90	92,63	89,26	--	10,02	6,95	10,18	--	1,08	0,42
Raadhuisst	30	30	30	30	30	30	1924,22	6,28	4,25	0,95	--	--	--	--	--	92,99	95,55	93,45	--	5,86	4,00	5,96	--	1,16	0,44
Raadhuisst	30	30	30	30	30	30	3249,62	6,28	4,27	0,95	--	--	--	--	--	94,54	96,59	94,96	--	4,45	3,03	4,53	--	1,00	0,38
Raadhuisst	30	30	30	30	30	30	1497,32	6,27	4,30	0,95	--	--	--	--	--	96,53	97,86	96,82	--	2,78	1,87	2,82	--	0,70	0,26
St. Willib	30	30	30	30	30	30	700,01	6,30	4,21	0,95	--	--	--	--	--	88,90	92,63	89,26	--	10,02	6,95	10,18	--	1,08	0,42
Eisenhower	50	30	50	50	50	30	5370,84	6,56	3,50	0,91	--	--	--	--	--	74,45	84,80	74,68	--	24,37	14,65	24,12	--	1,18	0,55
Eikenbosch	30	30	30	30	30	30	3538,12	6,27	4,29	0,95	--	--	--	--	--	96,30	97,89	96,90	--	2,38	1,61	2,42	--	1,32	0,50
Eikenbosch	30	30	30	30	30	30	3538,12	6,27	4,30	0,95	--	--	--	--	--	96,61	98,08	97,17	--	2,15	1,45	2,19	--	1,24	0,47
Eisenhower	50	30	50	50	50	30	4144,77	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,99	96,38	93,04	--	5,31	2,90	5,24	--	1,70	0,72
Eisenhower	50	30	50	50	50	30	5748,91	6,56	3,50	0,91	--	--	--	--	--	74,55	84,86	74,78	--	24,32	14,61	24,07	--	1,13	0,53
Eikenbosch	30	30	30	30	30	30	3358,07	6,27	4,30	0,95	--	--	--	--	--	96,43	97,98	97,02	--	2,27	1,53	2,31	--	1,30	0,49
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	6754,07	6,48	3,75	0,91	--	--	--	--	--	90,41	94,95	90,48	--	7,44	4,12	7,34	--	2,15	0,92
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79	0,90	--	--	--	--	--	92,97	96,32	93,03	--	5,71	3,12	5,64	--	1,31	0,56
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	3922,99	6,47	3,79																

akg278aa revisie 1
AO wvl woningsplitsing De Kraan 94 te Berkel-Enschot

Model: akg278ac revisie 1
De Kraan 94 - Berkel-Enschot
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

	%ZV (N)	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500
weg 01c	--	--	0,57	0,24	0,06	--	108,81	46,60	11,45	--	4,01	1,11	0,12	--	1,15	0,24	--	--	75,25	83,46	89,29	95,41
weg 01a	4,00	--	0,04	0,03	0,01	--	8,02	5,26	1,00	--	0,54	0,35	0,07	--	0,36	0,24	0,04	--	65,88	74,09	80,35	85,83
weg 01b	4,00	--	0,56	0,37	0,07	--	99,67	65,41	12,46	--	6,68	4,38	0,84	--	4,45	2,92	0,56	--	76,83	85,04	91,30	96,77
Koningsoor	2,18	--	--	--	--	--	354,39	215,36	49,88	--	25,47	8,17	3,54	--	8,39	2,08	1,19	--	81,85	89,29	96,26	100,43
Koningsoor	2,18	--	--	--	--	--	354,39	215,36	49,88	--	25,47	8,17	3,54	--	8,39	2,08	1,19	--	81,85	89,29	96,26	100,43
De Kraan	4,00	--	0,56	0,37	0,07	--	99,67	65,41	12,46	--	6,68	4,38	0,84	--	4,45	2,92	0,56	--	84,85	93,47	98,84	101,51
De Kraan	4,00	--	0,56	0,37	0,07	--	99,67	65,41	12,46	--	6,68	4,38	0,84	--	4,45	2,92	0,56	--	84,85	93,47	98,84	101,51
Abdijlaan	0,25	--	--	--	--	--	34,06	23,70	5,16	--	2,17	1,01	0,33	--	0,17	0,04	0,01	--	79,00	83,72	92,48	90,05
Eikenbosch	0,07	--	--	--	--	--	69,59	48,47	10,58	--	0,46	0,21	0,07	--	0,09	0,02	0,01	--	72,04	75,39	81,81	88,02
Abdijlaan	0,25	--	--	--	--	--	34,06	23,70	5,16	--	2,17	1,01	0,33	--	0,17	0,04	0,01	--	79,00	83,72	92,48	90,05
Raadhuisst	0,59	--	--	--	--	--	112,37	78,14	17,08	--	7,08	3,27	1,09	--	1,40	0,36	0,11	--	84,43	89,33	98,07	95,60
Eisenhower	1,35	--	--	--	--	--	245,91	149,38	34,62	--	18,66	5,98	2,59	--	3,57	0,89	0,51	--	87,85	95,77	101,85	103,07
De Kraan	0,32	--	--	--	--	--	50,75	35,30	7,71	--	1,60	0,74	0,25	--	0,33	0,09	0,03	--	79,55	84,06	92,00	91,36
De Kraan	0,31	--	--	--	--	--	51,38	35,80	7,82	--	0,89	0,41	0,14	--	0,32	0,08	0,02	--	78,91	83,22	90,42	91,16
Abdijlaan	0,14	--	--	--	--	--	27,46	19,09	4,17	--	0,31	0,14	0,05	--	0,08	0,02	0,01	--	75,63	79,62	86,03	88,11
Abdijlaan	0,14	--	--	--	--	--	27,46	19,09	4,17	--	0,31	0,14	0,05	--	0,08	0,02	0,01	--	75,63	79,62	86,03	88,11
Eikenbosch	0,08	--	--	--	--	--	61,05	42,55	9,29	--	0,52	0,24	0,08	--	0,09	0,03	0,01	--	71,60	75,02	81,78	87,50
De Kraan	0,32	--	--	--	--	--	50,75	35,30	7,71	--	1,60	0,74	0,25	--	0,33	0,09	0,03	--	79,55	84,06	92,00	91,36
Eikenbosch	0,07	--	--	--	--	--	61,15	42,60	9,30	--	0,43	0,20	0,07	--	0,09	0,02	0,01	--	71,50	74,87	81,36	87,47
Eikenbosch	0,12	--	--	--	--	--	69,97	48,69	10,61	--	4,40	2,04	0,68	--	0,18	0,05	0,01	--	74,69	78,90	88,51	89,05
Raadhuisst	0,22	--	--	--	--	--	101,50	70,67	15,40	--	3,92	1,82	0,60	--	0,46	0,12	0,04	--	82,77	87,27	95,44	94,37
St. Willib	0,55	--	--	--	--	--	39,21	27,30	5,94	--	4,42	2,05	0,68	--	0,48	0,12	0,04	--	81,20	86,24	95,49	91,63
Raadhuisst	0,59	--	--	--	--	--	112,37	78,14	17,08	--	7,08	3,27	1,09	--	1,40	0,36	0,11	--	84,43	89,33	98,07	95,60
Raadhuisst	0,52	--	--	--	--	--	192,93	134,03	29,32	--	9,08	4,20	1,40	--	2,04	0,53	0,16	--	86,16	90,93	99,37	97,62
Raadhuisst	0,36	--	--	--	--	--	90,62	63,01	13,77	--	2,61	1,20	0,40	--	0,66	0,17	0,05	--	81,98	86,50	94,34	93,88
St. Willib	0,55	--	--	--	--	--	39,21	27,30	5,94	--	4,42	2,05	0,68	--	0,48	0,12	0,04	--	81,20	86,24	95,49	91,63
Eisenhower	1,20	--	--	--	--	--	262,31	159,41	36,50	--	85,86	27,54	11,79	--	4,16	1,03	0,59	--	91,66	100,29	107,08	105,97
Eikenbosch	0,68	--	--	--	--	--	213,63	148,58	32,57	--	5,28	2,44	0,81	--	2,93	0,76	0,23	--	78,56	82,86	91,51	93,93
Eikenbosch	0,64	--	--	--	--	--	214,32	149,22	32,66	--	4,77	2,21	0,74	--	2,75	0,72	0,22	--	78,42	82,67	91,20	93,86
Eisenhower	1,72	--	--	--	--	--	249,37	151,40	34,71	--	14,24	4,56	1,95	--	4,56	1,13	0,64	--	87,66	95,42	101,35	103,03
Eisenhower	1,15	--	--	--	--	--	281,15	170,75	39,12	--	91,72	29,40	12,59	--	4,26	1,07	0,60	--	91,94	100,57	107,35	106,24
Eikenbosch	0,67	--	--	--	--	--	203,03	141,48	30,95	--	4,78	2,21	0,74	--	2,74	0,71	0,21	--	78,27	82,56	91,16	93,68
Koningsoor	2,17	--	--	--	--	--	395,69	240,49	55,61	--	32,56	10,44	4,51	--	9,41	2,33	1,33	--	83,71	90,62	97,61	100,78
Koningsoor	1,33	--	--	--	--	--	235,97	143,21	32,85	--	14,49	4,64	1,99	--	3,33	0,83	0,47	--	80,58	87,27	94,11	97,90
Koningsoor	1,33	--	--	--	--	--	235,97	143,21	32,85	--	14,49	4,64	1,99	--	3,33	0,83	0,47	--	80,58	87,27	94,11	97,90
Koningsoor	1,33	--	--	--	--	--	235,97	143,21	32,85	--	14,49	4,64	1,99	--	3,33	0,83	0,47	--	80,58	87,27	94,11	97,90
Raadhuisst	0,49	--	--	--	--	--	70,19	48,92	10,68	--	2,71	1,26	0,42	--	0,70	0,18	0,05	--	81,42	86,12	94,33	93,07
292267347	0,83	--	--	--	--	--	217,36	132,29	30,34	--	8,12	2,61	1,12	--	1,89	0,47	0,26	--	78,26	85,43	91,86	97,14
Koningsoor	1,33	--	--	--	--	--	235,97	143,21	32,85	--	14,49	4,64	1,99	--	3,33	0,83	0,47	--	80,58	87,27	94,11	97,90
Planintern	0,86	--	--	--	--	--	154,24	107,37	23,51	--	5,07	2,35	0,78	--	2,71	0,71	0,21	--	84,95	89,85	97,97	96,81
Planintern	0,75	--	--	--	--	--	177,36	123,63	27,06	--	5,13	2,38	0,79	--	2,70	0,70	0,21	--	85,29	90,10	98,07	97,24
Planintern	--	--	--	--	--	--	25,37	17,67	3,86	--	0,06	0,03	0,01	--	--	--	--	--	74,52	78,02	82,24	87,41
Planintern	1,01	--	--	--	--	--	24,17	16,84	3,68	--	1,75	0,81	0,27	--	0,52	0,13	0,04	--	78,34	83,45	92,30	89,45
Planintern	1,34	--	--	--	--	--	241,95	168,36	36,91	--	22,63	10,48	3,49	--	7,04	1,82	0,55	--	89,10	94,37	103,40	100,00
Planintern	0,10	--	--	--	--	--	67,46	47,00	10,26	--	0,42	0,20	0,07	--	0,14	0,03	0,01	--	79,18	82,99	88,60	91,87
Planintern	1,80	--	--	--	--	--	175,57	122,17	26,81	--	21,13	9,78	3,26	--	7,03	1,82	0,55	--	88,54	93,95	103,12	99,25
Planintern	0,11	--	--	--	--	--	48,96	34,06	7,42	--	1,95	0,90	0,30	--	0,11	0,03	0,01	--	79,55	83,98	92,17	91,09
Planintern	0,19	--	--	--	--	--	28,70	19,99	4,35	--	1,95	0,91	0,30	--	0,11	0,03	0,01	--	78,36	83,07	91,90	89,31
Planintern	0,19	--	--	--	--	--	28,73	20,01	4,35	--	1,96	0,90	0,30	--	0,11	0,03	0,01	--	78,36	83,07	91,90	89,31
Planintern	0,02	--	--	--	--	--	40,21	28,03	6,11	--	0,14	0,06	0,02	--	0,02	--	--	--	76,62	80,20	84,84	89,45
Planintern	0,74	--	--	--	--	--	134,44	93,67	20,51	--	3,79	1,76	0,58	--	2,01	0,52	0,16	--	84,04	88,84	96,78	96,01
Planintern	0,73	--	--	--	--	--	132,58	92,41	20,22	--	3,93	1,83	0,61	--	1,95	0,50	0,15	--	84,04	88,83	96,82	95,96
Planintern	0,75	--	--	--	--	--	51,94	36,15	7,92	--	1,65	0,76	0,25	--	0,79	0,20	0,06	--	80,07			

akg278aa revisie 1
AO wvl woningsplitsing De Kraan 94 te Berkel-Enschot

Bijlage IV
Modelgegevens wegverkeerslawaaiberekening

Model: akg278ac revisie 1
De Kraan 94 - Berkel-Enschot
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k
weg 01c	102,18	98,61	91,82	81,46	70,94	79,03	84,62	91,22	98,32	94,72	87,91	77,32	64,11	72,01	77,23	84,55	92,03	88,41	81,58	70,70
weg 01a	91,54	88,01	81,25	71,53	64,05	72,26	78,52	84,00	89,72	86,18	79,42	69,70	56,85	65,06	71,32	76,80	82,51	78,98	72,22	62,50
weg 01b	102,49	98,96	92,20	82,48	75,00	83,21	89,47	94,94	100,66	97,13	90,37	80,65	67,80	76,01	82,27	87,74	93,46	89,93	83,16	73,45
Koningsoor	106,23	102,91	96,19	87,30	78,29	85,46	91,92	97,16	103,56	100,14	93,38	83,73	73,32	80,76	87,72	91,91	97,71	94,39	87,67	78,77
Koningsoor	106,23	102,91	96,19	87,30	78,29	85,46	91,92	97,16	103,56	100,14	93,38	83,73	73,32	80,76	87,72	91,91	97,71	94,39	87,67	78,77
De Kraan	105,21	97,98	92,72	84,02	83,02	91,64	97,01	99,69	103,38	96,15	90,89	82,19	75,82	84,44	89,81	92,48	96,18	88,95	83,69	74,99
De Kraan	105,21	97,98	92,72	84,02	83,02	91,64	97,01	99,69	103,38	96,15	90,89	82,19	75,82	84,44	89,81	92,48	96,18	88,95	83,69	74,99
Abdijlaan	93,34	86,95	81,86	77,35	76,49	80,92	89,19	87,96	91,40	84,84	79,70	74,30	70,74	75,39	84,17	81,73	85,08	78,68	73,58	69,01
Eikenbosch	93,63	90,43	83,73	74,62	70,26	73,48	79,27	86,35	92,00	88,77	82,05	72,50	63,82	67,13	73,47	79,80	85,43	82,23	75,52	66,31
Abdijlaan	93,34	86,95	81,86	77,35	76,49	80,92	89,19	87,96	91,40	84,84	79,70	74,30	70,74	75,39	84,17	81,73	85,08	78,68	73,58	69,01
Raadhuisst	98,72	92,36	87,31	83,00	81,77	86,31	94,58	93,29	96,66	90,11	84,99	79,72	76,05	80,80	89,55	87,12	90,38	83,99	78,91	74,44
Eisenhower	107,04	100,04	94,81	86,87	84,40	92,02	97,59	99,94	104,42	97,32	92,05	83,38	79,33	87,24	93,31	94,55	98,52	91,51	86,29	78,34
De Kraan	94,71	88,09	82,98	77,34	77,24	81,41	88,69	89,36	92,86	86,12	80,96	74,38	71,22	75,59	83,49	82,99	86,43	79,79	74,65	68,82
De Kraan	94,57	87,82	82,69	76,21	76,78	80,75	87,17	89,24	92,79	85,95	80,77	73,39	70,56	74,71	81,77	82,80	86,30	79,53	74,36	67,61
Abdijlaan	91,65	84,81	79,63	72,27	73,70	77,47	83,13	86,34	89,96	83,06	77,86	69,83	67,37	71,27	77,57	79,84	83,42	76,57	71,38	63,86
Abdijlaan	91,65	84,81	79,63	72,27	73,70	77,47	83,13	86,34	89,96	83,06	77,86	69,83	67,37	71,27	77,57	79,84	83,42	76,57	71,38	63,86
Eikenbosch	93,10	89,92	83,22	74,36	69,79	73,05	79,14	85,82	91,46	88,24	81,53	72,16	63,38	66,75	73,45	79,28	84,90	81,71	75,01	66,05
De Kraan	94,71	88,09	82,98	77,34	77,24	81,41	88,69	89,36	92,86	86,12	80,96	74,38	71,22	75,59	83,49	82,99	86,43	79,79	74,65	68,82
Eikenbosch	93,08	89,88	83,18	74,12	69,72	72,94	78,78	85,80	91,44	88,21	81,50	71,97	63,28	66,59	72,99	79,25	84,88	81,67	74,97	65,80
Eikenbosch	94,42	91,69	85,09	79,39	72,25	76,22	85,32	87,06	92,54	89,65	83,01	76,45	66,47	70,66	80,28	80,80	86,20	83,47	76,86	71,14
Raadhuisst	97,75	91,17	86,05	80,63	80,46	84,66	92,21	92,40	95,92	89,21	84,05	77,73	74,49	78,91	87,07	86,06	89,50	82,91	77,78	72,24
St. Willib	94,67	88,57	83,55	80,14	78,38	83,14	92,07	89,22	92,49	86,17	81,09	76,85	72,87	77,82	87,11	83,19	86,34	80,23	75,19	71,71
Eisenhower	108,96	102,38	97,26	90,91	87,44	95,84	102,36	102,10	105,73	98,94	93,77	86,64	83,06	91,68	98,46	97,37	100,37	93,79	88,67	82,31
Eikenbosch	99,13	96,20	89,62	83,04	76,13	79,96	87,88	91,73	97,18	94,12	87,47	79,77	70,07	74,10	82,62	85,40	90,76	87,78	81,16	74,16
Eikenbosch	99,08	96,13	89,55	82,80	76,05	79,83	87,60	91,70	97,17	94,08	87,43	79,57	69,94	73,93	82,31	85,34	90,73	87,73	81,10	73,93
Eisenhower	107,02	99,96	94,73	86,60	84,25	91,74	97,13	99,90	104,42	97,29	92,01	83,18	79,08	86,84	92,76	94,46	98,45	91,40	86,16	78,02
Eisenhower	109,24	102,66	97,55	91,20	87,72	96,12	102,64	102,39	106,03	99,23	94,06	86,93	83,33	91,96	98,74	97,65	100,66	94,07	88,96	82,59
Eikenbosch	98,88	95,94	89,37	82,72	75,87	79,68	87,53	91,50	96,96	93,88	87,23	79,46	69,78	73,80	82,26	85,15	90,52	87,53	80,91	73,84
Koningsoor	102,91	98,50	93,67	86,75	79,95	86,36	92,99	97,54	99,85	95,00	90,24	82,65	75,17	82,07	89,05	92,26	84,38	89,97	85,14	78,20
Koningsoor	100,14	95,51	90,72	83,47	77,12	83,29	89,71	94,93	97,31	92,29	87,56	79,66	72,01	78,69	85,52	89,34	91,58	86,94	82,15	74,89
Koningsoor	100,14	95,51	90,72	83,47	77,12	83,29	89,71	94,93	97,31	92,29	87,56	79,66	72,01	78,69	85,52	89,34	91,58	86,94	82,15	74,89
Koningsoor	100,14	95,51	90,72	83,47	77,12	83,29	89,71	94,93	97,31	92,29	87,56	79,66	72,01	78,69	85,52	89,34	91,58	86,94	82,15	74,89
Raadhuisst	96,31	89,77	84,69	79,55	78,98	83,29	90,90	90,94	94,39	87,70	82,55	76,41	73,04	77,57	85,76	84,63	88,00	81,43	76,31	70,94
292267347	103,57	100,16	93,39	83,71	75,28	82,19	88,07	94,39	101,17	97,69	90,90	80,70	69,70	76,86	83,28	88,58	95,02	91,60	84,84	75,14
Koningsoor	100,14	95,51	90,72	83,47	77,12	83,29	89,71	94,93	97,31	92,29	87,56	79,66	72,01	78,69	85,52	89,34	91,58	86,94	82,15	74,89
Planintern	99,88	93,35	88,31	83,30	82,36	86,76	94,25	94,46	97,84	91,14	86,02	79,87	76,41	81,03	89,07	88,19	91,47	84,88	79,79	74,38
Planintern	100,37	93,80	88,74	83,48	82,79	87,11	94,40	94,97	98,39	91,66	86,52	80,13	76,79	81,32	89,20	88,67	91,99	85,36	80,26	74,60
Planintern	91,08	84,12	78,90	69,94	72,89	76,36	80,29	85,82	89,50	77,30	68,21	66,34	69,84	74,05	79,22	82,90	75,94	70,71	61,76	
Planintern	92,38	86,11	81,12	77,21	75,50	80,20	88,66	86,91	90,17	83,69	78,61	73,72	69,86	74,76	83,65	80,82	83,95	77,64	72,60	68,49
Planintern	102,78	96,64	91,68	88,23	86,10	90,96	99,69	97,26	100,42	94,05	88,99	84,62	80,57	85,62	94,71	91,27	94,29	88,11	83,10	79,46
Planintern	95,45	88,56	83,37	75,36	77,38	81,01	85,94	90,17	93,81	86,88	81,67	73,15	70,93	74,66	80,12	83,62	87,24	80,34	75,13	66,97
Planintern	101,87	95,85	90,95	87,89	85,38	90,39	99,34	96,29	99,33	93,08	88,06	84,17	79,96	85,14	94,41	90,42	93,30	87,26	82,28	79,07
Planintern	94,53	87,95	82,82	77,32	77,28	81,45	89,03	89,20	92,73	86,02	80,86	74,52	71,33	75,71	83,90	82,84	86,31	79,73	74,58	69,04
Planintern	92,61	86,24	81,15	76,72	75,85	80,30	88,65	87,24	90,69	84,14	79,01	73,71	70,12	74,78	83,63	81,02	84,37	78,00	72,90	68,43
Planintern	92,62	86,25	81,16	76,73	75,85	80,30	88,65	87,25	90,69	84,15	79,01	73,71	70,12	74,78	83,63	81,02	84,38	78,00	72,90	68,43
Planintern	93,11	86,17	80,95	72,25	74,95	78,46	82,67	87,84	91,52	84,55	79,33	70,39	68,43	71,98	76,57	81,26	84,92	77,98	72,76	64,01
Planintern	99,15	92,57	87,51	82,20	81,55	85,85	93,11	93,75	97,17	90,44	85,30	78,86	75,54	80,06	87,90	87,44	90,77	84,14	79,03	73,32
Planintern	99,10	92,53	87,47	82,21	81,54	85,85	93,18	93,70	97,12	90,40	85,26	78,88	75,54	80,08	87,98	87,40	90,73	84,11	79,00	73,36
Planintern	95,07	88,52	83,46	78,31	77,54	81,89	89,30	89,66	93,07	86,36	81,22	74,95	71,58	76,14	84,12	83,38	86,69	80,09	74,98	69,46
Planintern	97,93	91,46	86,45	81,78	80,53	85,03	92,80	92,48	95,82	89,17	84,06	78,26	74,67	79,40	87,68	86,27	89,49	82,97	77,90	72,86
Planintern	101,33	95,34	90,44	87,46	84,88	89,92	98,90	95,75	98,76	92,53	87,52	83,71	79,48	84,68	93,97	89,90	92,75	86,73	81,77	78,63
planintern	86,18	79,19	73,96	64,61	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Koningsoor	100,33	95,67	90,88	83,58	77,31	83,43	89,82	95,14	97,54	92,49	87,76	79,82	72,15	78,79	85,59	89,52	91,77	87,10	82,31	75,00
Koningsoor	100,11	95,27	90,51	82,94	77,01	82,92	89,10	95,02	97,44	92,27	87,56	79,38	71,66	78,08	84,71	89,24	91,55	86,70	81,94	74,36
Eikenbosch	94,82	91,65	84,96	76,27	71,52	74,81	81,07	87,52	93,15	89,94	83,23	73,98	65,14	68,55	75,42	81,00	83,43	76,73	67,91	73,84
Eikenbosch	98,88	95,94	89,37	82,72	75,87	79,68	87,53	91,50	96,96	93,88	87,23	79,46	69,78	73,80	82,26	85,15	90,52	87,53	80,91	73,84
Planintern	100,37	93,80	88,74	83,48	82,79															

Model: akg278ac revisie 1
De Kraan 94 - Berkel-Enschot
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
weg 01c	--	--	--	--	--	--	--	--
weg 01a	--	--	--	--	--	--	--	--
weg 01b	--	--	--	--	--	--	--	--
Koningsoor	--	--	--	--	--	--	--	--
Koningsoor	--	--	--	--	--	--	--	--
De Kraan	--	--	--	--	--	--	--	--
De Kraan	--	--	--	--	--	--	--	--
Abdijlaan	--	--	--	--	--	--	--	--
Eikenbosch	--	--	--	--	--	--	--	--
Abdijlaan	--	--	--	--	--	--	--	--
Raadhuisst	--	--	--	--	--	--	--	--
Eisenhower	--	--	--	--	--	--	--	--
De Kraan	--	--	--	--	--	--	--	--
De Kraan	--	--	--	--	--	--	--	--
Abdijlaan	--	--	--	--	--	--	--	--
Abdijlaan	--	--	--	--	--	--	--	--
Eikenbosch	--	--	--	--	--	--	--	--
De Kraan	--	--	--	--	--	--	--	--
Eikenbosch	--	--	--	--	--	--	--	--
Eikenbosch	--	--	--	--	--	--	--	--
Raadhuisst	--	--	--	--	--	--	--	--
St. Willib	--	--	--	--	--	--	--	--
Raadhuisst	--	--	--	--	--	--	--	--
Raadhuisst	--	--	--	--	--	--	--	--
Raadhuisst	--	--	--	--	--	--	--	--
St. Willib	--	--	--	--	--	--	--	--
Eisenhower	--	--	--	--	--	--	--	--
Eikenbosch	--	--	--	--	--	--	--	--
Eikenbosch	--	--	--	--	--	--	--	--
Eisenhower	--	--	--	--	--	--	--	--
Eisenhower	--	--	--	--	--	--	--	--
Eikenbosch	--	--	--	--	--	--	--	--
Koningsoor	--	--	--	--	--	--	--	--
Koningsoor	--	--	--	--	--	--	--	--
Koningsoor	--	--	--	--	--	--	--	--
Koningsoor	--	--	--	--	--	--	--	--
Koningsoor	--	--	--	--	--	--	--	--
Raadhuisst	--	--	--	--	--	--	--	--
292267347	--	--	--	--	--	--	--	--
Koningsoor	--	--	--	--	--	--	--	--
Planintern	--	--	--	--	--	--	--	--
Planintern	--	--	--	--	--	--	--	--
Planintern	--	--	--	--	--	--	--	--
Planintern	--	--	--	--	--	--	--	--
Planintern	--	--	--	--	--	--	--	--
Planintern	--	--	--	--	--	--	--	--
Planintern	--	--	--	--	--	--	--	--
Planintern	--	--	--	--	--	--	--	--
Planintern	--	--	--	--	--	--	--	--
Planintern	--	--	--	--	--	--	--	--
Planintern	--	--	--	--	--	--	--	--
Planintern	--	--	--	--	--	--	--	--
Planintern	--	--	--	--	--	--	--	--
planintern	--	--	--	--	--	--	--	--
Koningsoor	--	--	--	--	--	--	--	--
Koningsoor	--	--	--	--	--	--	--	--
Eikenbosch	--	--	--	--	--	--	--	--
Eikenbosch	--	--	--	--	--	--	--	--
Planintern	--	--	--	--	--	--	--	--
Koningsoor	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: akg278ac revisie 1
De Kraan 94 - Berkel-Enschot
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO_M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))
De Kraan	De Kraan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
De Kraan	De Kraan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
De Kraan	De Kraan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Koningsoor	Koningsoordlaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Koningsoor	Koningsoordlaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50

Model: akg278ac revisie 1
De Kraan 94 - Berkel-Enschot
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V (MV (N))	V (MV (P4))	V (ZV (D))	V (ZV (A))	V (ZV (N))	V (ZV (P4))	Totaal aantal	%Int (D)	%Int (A)	%Int (N)	%Int (P4)	%MR (D)	%MR (A)	%MR (N)	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)
De Kraan	30	30	30	30	30	30	172,31	6,25	4,35	0,95	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
De Kraan	30	30	30	30	30	30	172,31	6,25	4,35	0,95	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
De Kraan	30	30	30	30	30	30	172,31	6,25	4,35	0,95	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	6508,66	6,48	3,75	0,91	--	--	--	--	--	90,07	94,76	90,14	--	7,70	4,28	7,61	--	2,23	0,96
Koningsoor	50	50	50	50	50	50	6617,38	6,47	3,77	0,91	--	--	--	--	--	91,35	95,49	91,41	--	6,54	3,61	6,46	--	2,11	0,90

Model: akg278ac revisie 1
De Kraan 94 - Berkel-Enschot
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	%ZV (N)	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500
De Kraan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
De Kraan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
De Kraan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Koningsoor	2,25	--	--	--	--	--	379,88	231,29	53,39	--	32,48	10,45	4,51	--	9,41	2,34	1,33	--	83,63	90,57	97,57	100,68
Koningsoor	2,13	--	--	--	--	--	391,11	238,22	55,05	--	28,00	9,01	3,89	--	9,03	2,25	1,28	--	83,41	90,21	97,15	100,58

Model: akg278ac revisie 1
De Kraan 94 - Berkel-Enschot
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k
De Kraan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
De Kraan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
De Kraan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Koningsoor	102,79	98,41	93,58	86,69	79,85	86,30	92,96	97,41	99,72	94,89	90,13	82,58	75,10	82,02	89,02	92,15	94,26	89,88	85,05	78,15
Koningsoor	102,71	98,23	93,41	86,38	79,72	86,03	92,59	97,40	99,72	94,81	90,06	82,36	74,88	81,68	88,60	92,06	94,19	89,70	84,88	77,84

Model: akg278ac revisie 1
De Kraan 94 - Berkel-Enschot
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
De Kraan	--	--	--	--	--	--	--	--
De Kraan	--	--	--	--	--	--	--	--
De Kraan	--	--	--	--	--	--	--	--
Koningsoor	--	--	--	--	--	--	--	--
Koningsoor	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: akg278ac revisie 1
De Kraan 94 - Berkel-Enschot
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	Zuid	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
02	Zuid	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
03	Zuid	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
04	Zuid	0,00	Eigen waarde	1,50	--	--	--	--	--	Ja
05	West	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
06	West	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
07	West	0,00	Eigen waarde	1,50	--	--	--	--	--	Ja
08	Oost	0,00	Eigen waarde	1,50	--	--	--	--	--	Ja
09	Oost	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
10	Oost	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
11	Noord	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
12	Noord	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
13	Noord	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja



Bijlage V

Rapport: Resultatentabel
Model: akq278ac revisie 1
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: De Kraan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Zuid	1,50	35	33	26	36
01_B	Zuid	5,00	36	34	27	37
02_A	Zuid	1,50	32	30	23	33
02_B	Zuid	5,00	33	31	24	34
03_A	Zuid	1,50	25	23	16	26
03_B	Zuid	5,00	22	21	13	23
04_A	Zuid	1,50	31	29	22	32
05_A	West	1,50	45	42	35	46
05_B	West	5,00	46	43	36	46
06_A	West	1,50	37	34	27	38
06_B	West	5,00	39	36	29	39
07_A	West	1,50	29	27	20	30
08_A	Oost	1,50	43	39	33	43
09_A	Oost	1,50	46	42	36	46
09_B	Oost	5,00	47	43	36	47
10_A	Oost	1,50	26	23	16	27
10_B	Oost	5,00	33	29	22	33
11_A	Noord	1,50	52	48	42	52
11_B	Noord	5,00	52	48	42	52
12_A	Noord	1,50	53	49	42	53
12_B	Noord	5,00	53	49	42	53
13_A	Noord	1,50	53	49	42	53
13_B	Noord	5,00	53	49	42	53

Rapport: Resultatentabel
Model: akq278ac revisie 1
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Koningsoordlaan + overige wegen
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Zuid	1,50	35	33	27	36
01_B	Zuid	5,00	37	34	28	38
02_A	Zuid	1,50	37	34	29	38
02_B	Zuid	5,00	39	36	30	40
03_A	Zuid	1,50	37	34	28	38
03_B	Zuid	5,00	39	36	30	40
04_A	Zuid	1,50	37	34	28	38
05_A	West	1,50	33	31	24	34
05_B	West	5,00	34	32	26	35
06_A	West	1,50	36	34	28	37
06_B	West	5,00	38	35	29	39
07_A	West	1,50	37	34	28	38
08_A	Oost	1,50	33	30	25	34
09_A	Oost	1,50	35	33	27	36
09_B	Oost	5,00	37	34	28	38
10_A	Oost	1,50	35	33	27	36
10_B	Oost	5,00	38	35	29	39
11_A	Noord	1,50	29	26	20	29
11_B	Noord	5,00	32	29	23	33
12_A	Noord	1,50	29	27	21	30
12_B	Noord	5,00	32	29	23	33
13_A	Noord	1,50	32	29	23	33
13_B	Noord	5,00	33	30	24	34



Bijlage VI

Rapport: Resultatentabel
Model: akq278ac revisie 1
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Zuid	1,50	43	41	34	44
01_B	Zuid	5,00	44	42	36	45
02_A	Zuid	1,50	43	41	35	44
02_B	Zuid	5,00	45	42	36	46
03_A	Zuid	1,50	42	39	33	43
03_B	Zuid	5,00	44	41	36	45
04_A	Zuid	1,50	43	41	34	44
05_A	West	1,50	51	47	41	51
05_B	West	5,00	51	48	41	52
06_A	West	1,50	45	42	36	46
06_B	West	5,00	46	44	37	47
07_A	West	1,50	43	40	34	44
08_A	Oost	1,50	48	45	38	49
09_A	Oost	1,50	51	47	41	51
09_B	Oost	5,00	52	48	42	52
10_A	Oost	1,50	41	38	32	42
10_B	Oost	5,00	44	41	35	45
11_A	Noord	1,50	57	53	47	57
11_B	Noord	5,00	57	53	47	57
12_A	Noord	1,50	58	54	47	58
12_B	Noord	5,00	58	54	47	58
13_A	Noord	1,50	58	54	47	58
13_B	Noord	5,00	58	54	48	58