



Akoestisch onderzoek

Spoor en wegverkeer

Bouwplan Tranendallaan Westerlee

Opdrachtgever:
Uitvoering:
Versie:

M. Bakker
adviesbureau WMA
14 augustus 2020

Verantwoording

Titel : “Akoestisch onderzoek Spoor en Wegverkeer Tranendallaan Westerlee”

Datum versie : 14 augustus 2020

Uitvoering : adviesbureau WMA
Ludemaborg 26
9722 WE Groningen
M 06 – 499 344 34
E info@westramilieu.nl
I www.westramilieu.nl

Opdrachtgever: M. Bakker

INHOUD

1. INLEIDING.....	5
2. UITGANGSPUNT BEBOUWING	6
2.1 LIGGING EN OMGEVING	6
2.2 NIEUWE BEBOUWING	6
3. SPOOR- EN WEGSITUATIE	7
3.1 SPOORWEG	7
3.1.1 <i>Geluidregister</i>	7
3.2 WEGEN	8
3.2.1 <i>Verkeersintensiteit en -verdeling</i>	8
3.2.2 <i>Snelheid</i>	9
3.2.3 <i>Wegdekverharding</i>	9
4. BEOORDELINGSKADER.....	10
4.1 GELUIDSNORMEN SPOORWEG	10
4.2 GELUIDSNORMEN WEGVERKEER	10
4.3 ISOLATIE BUITENGEVEL.....	11
5. ONDERZOEKSMETHODE EN UITGANGSPUNTEN	12
5.1 REKENMODEL	12
5.2 GELUIDSBELASTING	13
5.2.1 <i>Dosismaat Lden</i>	13
5.2.2 <i>Aftrek artikel 3.4 RMG bij wegverkeer</i>	14
5.3 CUMULATIEVE GELUIDSBELASTING	14
6. RESULTATEN.....	16
6.1 SPOORWEG	16
6.2 WEGVERKEER.....	17
6.2.1 <i>Hoofdweg - Halteweg</i>	17
6.2.2 <i>Tranendallaan</i>	18
6.2.3 <i>Geluidsbelasting alle wegen samen</i>	19
6.3 CUMULATIEVE GELUIDSBELASTING	19
7. CONCLUSIE.....	20

BIJLAGEN

1. Algemene modelgegevens
2. Kaart overzicht situatie
3. Rekenmodel
4. Rekenpunten tabel
5. Modelgegevens spoor op kaart
6. Modelgegevens spoor in tabelvorm
7. Geluidszone langs het spoor
8. Geluidsbelasting op de rekenpunten
9. Modelgegevens Wegen en verkeer op kaart
10. Modelgegevens Wegen en verkeer in tabelvorm
11. Geluidszones Hoofdweg-Halteweg
12. Geluidsbelasting Hoofdweg Halteweg op de rekenpunten
13. Geluidszones Tranendallaan
14. Geluidsbelasting Tranendallaan op de rekenpunten
15. Cumulatieve geluidsbelasting wegen
16. Cumulatieve geluidsbelasting wegen en spoor

1. Inleiding

In opdracht van de heer M. Bakker is onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting vanwege de nabijgelegen spoorweg en wegen op de geplande bouw van een woning op perceel K42 aan de Tranendallaan.

Onderzocht is welke invloed deze geluidsbronnen hebben op de geluidskwaliteit in het plangebied.

Bij het mogelijk maken van een woonfunctie langs spoorwegen en wegen zal toetsing plaats moeten vinden aan de randvoorwaarden van de Wet geluidhinder. Deze Wet hanteert een voorkeurswaarde en geeft criteria aan voor het toelaten van een hogere geluidsbelasting indien deze voorkeurswaarde niet gehaald kan worden.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden overeenkomstig het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012”. In de voorliggende rapportage wordt verslag gedaan van de uitgangspunten en bevindingen van het uitgevoerde onderzoek.



Figuur 1: Omgeving

2. Uitgangspunt bebouwing

2.1 Ligging en omgeving

De onderstaande luchtfoto geeft een overzicht van het plangebied en de voorgenomen bebouwing. De situatie is ook opgenomen op kaart in bijlage 2.



Figuur 2: Overzicht van het plangebied in de omgeving

2.2 Nieuwe bebouwing

De exacte locatie voor de bebouwing moet nog worden bepaald. In het onderzoek is uitgegaan van een grondgebonden woning met 3 bouwlagen. Beoordelingspunt op een woning betreft het midden van de gevel van een geluidsgevoelige ruimte. Uitgegaan is van een verdiepingshoogte van 3 meter. Voor de hoogte van het beoordelingspunt wordt 2/3 van elke etage aangehouden. Omdat de locatie nog bepaald moet worden zijn er geluidszones inzichtelijk gemaakt.



Figuur 3: Plangebied

3. Spoor- en wegsituatie

3.1 Spoorweg

Het nabijgelegen spoor wordt gebruikt voor reizigersmaterieel voor de lijn Groningen - Nieuweschans en goederentransport.



Figuur 4: Spoorwegsituatie

3.1.1 Geluidregister

In het onderzoek is voor de spoorconstructie, de treinintensiteiten, het treinmaterieel en de snelheden uitgegaan van de gegevens uit het geluidregister versie 2020. Het geluidregister is ontwikkeld in verband met de invoering van geluidproductieplafonds en is tot stand gekomen onder verantwoordelijkheid van de spoorwegbeheerder (ProRail). Nadere informatie hierover is te vinden op www.geluidspoor.nl.

Bij bouwen langs spoorwegen blijft de Wet geluidhinder gelden, maar moet bij de berekening van de geluidbelasting gebruik worden gemaakt van de (bron)gegevens uit het register. Dit is zo bepaald in artikel 3.8 en 4.9 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Op 1 juli 2012 zijn voor spoorwegen geluidproductieplafonds ingevoerd. Een geluidproductieplafond geeft de toegestane geluidproductie (geluidwaarde in L_{den}) vanwege een weg of spoorweg aan. De geluidproductieplafonds gelden op referentiepunten langs spoorwegen.

In de wetgeving is vastgelegd dat de (spoor)wegbeheerder (ProRail), er voor moet zorgen dat de geluidsproductie afkomstig van het spoor binnen de vastgestelde plafonds blijven. Mocht er vanwege een intensivering van het gebruik een plafond-overschrijding dreigen dient de beheerder maatregelen te nemen om de geluidsbelasting op de omgeving te beperken. Dit in de vorm van bron- en/of overdrachtsmaatregelen. Ook bij wijzigingen aan de infrastructuur dient de totale geluidsproductie binnen het plafond te blijven. Alleen vanwege zwaarwegende redenen en na een procedure kan het geluidproductieplafond worden verhoogd.

Een overzicht van de gemodelleerde spoorweggegevens voor de berekening van de geluidsbelasting is opgenomen in bijlagen 5 en 6.

3.2 Wegen

Een overzicht van de gemodelleerde weg- en verkeersgegevens voor de berekening van de geluidsbelasting is opgenomen in bijlagen 9 en 10. Onderstaand volgt een toelichting daarop.

3.2.1 Verkeersintensiteit en -verdeling

Van de gemeente Oldambt zijn verkeersgegevens ontvangen voor de Hoofdweg en de Tranendallaan. Zie hiervoor de onderstaande tabel.

Tranendallaan	dag 07-19	avond 19-23	nacht 23-07	dag mvt/etm	avond mvt/etm	nacht mvt/etm	totaal mvt/etm
etmaalverdeling	76,92%	15,48%	7,60%	515	104	51	670
gem. uur intensiteit	6,41%	3,87%	0,95%				
lichte voertuigen	88,00%	94,00%	87,00%	454	97	44	595
middelzware voertuigen	10,00%	6,00%	13,00%	52	6	7	64
zware voertuigen	2,00%	0,00%	0,00%	10	0	0	10

Hoofdweg	dag 07-19	avond 19-23	nacht 23-07	dag mvt/etm	avond mvt/etm	nacht mvt/etm	totaal mvt/etm
etmaalverdeling	76,92%	15,48%	7,60%	1.664	335	164	2.163
gem. uur intensiteit	6,41%	3,87%	0,95%				
lichte voertuigen	90,00%	94,00%	93,00%	1.497	315	153	1.965
middelzware voertuigen	9,00%	6,00%	5,00%	150	20	8	178
zware voertuigen	1,00%	0,00%	2,00%	17	0	3	20

Tabel 1: Verkeersgegevens

Voor de verkeersverdeling over een etmaal is gebruik gemaakt van de methode uit “VI-lucht & geluid”.

Omdat niet duidelijk is of de geleverde verkeersgegevens een actuele verkeerssituatie of een prognose is, is in dit onderzoek voor de zekerheid uitgegaan van een verkeersgroei van 1% per jaar. Zie hiervoor de onderstaande tabel.

weg	autonome mvt/etmaal 2020	groei per jaar	prognose mvt/etmaal 2030
Tranendallaan	670	1%	740
Hoofdweg	2163	1%	2.390

Tabel 2: Prognose

3.2.2 Snelheid

De Tranendallaan en de Hoofdweg-Halteweg liggen binnen de bebouwde kom en de maximale wettelijke verkeerssnelheid is 50 km/uur.



3.2.3 Wegdekverharding

Op de wegen ligt Dicht-Asfalt-Beton (DAB). Alleen bij de kruisingen liggen klinkers in keperverband.

4. Beoordelingskader

Om een goed woon- en leefklimaat qua geluid te bevorderen zijn er voorkeurs- en maximale waarden vastgesteld door de wetgever. Deze hebben zowel betrekking op het geluidsniveau “buiten” als “binnen” de woning. Een goed woon- en leefklimaat wordt bepaald door een combinatie van veel factoren waarbij geluid er één is. Als er buiten een verhoogd geluidsniveau heerst, kan er door het nemen van maatregelen (zoals bijvoorbeeld gevelisolatie en geluidsluwe buitenruimtes) toch sprake zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het bevoegd gezag bezit enige mate van beoordelingsvrijheid om de hoogte van het beschermingsniveau te bepalen. In de Wet geluidhinder is per situatie bepaald wat de voorkeurswaarde en de maximaal toelaatbare geluidsbelasting is.

4.1 Geluidsnormen Spoorweg

De geluidnormen voor spoorweglawaai zijn samengevat opgenomen in de onderstaande tabel.

Situatie		Voorkeurs- waarde	Maximale waarde	Wetsartikel
Functie	Geluidsbron			
Nieuwe woning	Bestaande Spoorweg	55 dB	68 dB	Bgh art 4.9, lid 1 Bgh art 4.10

Tabel 3: Voorkeurs- en maximaal toelaatbare waarden voor spoorwegverkeer

4.2 Geluidsnormen wegverkeer

De geluidnormen voor wegverkeerslawaai zijn samengevat opgenomen in de onderstaande tabel.

Situatie		Voorkeurs- grenswaarde	Maximale waarde	Artikel Wgh
Gevoelige functie	Geluidsbron			
Nieuwe woning	Bestaande weg	48 dB	Stedelijk gebied: 63 dB	Art. 83, lid 2

Tabel 4: Voorkeurs- en maximaal toelaatbare waarden voor wegverkeer

Stedelijk gebied: gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg.

Buitenstedelijk gebied: gebied buiten de bebouwde kom, alsmede het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg.

Bebouwde kom: bebouwde kom, vastgesteld krachtens de Wegenverkeerswet 1994.

4.3 Isolatie buitengevel

In het Bouwbesluit is geregeld, dat gevels van geluidsgevoelige gebouwen voldoende geïsoleerd moeten zijn, zodat het buitengeluid niet te veel binnendringt. Als een hogere geluidsbelasting dan de voorkeurswaarde op de gevel van een woning wordt toegestaan is een goede geluidwering van de gevel noodzakelijk om een aanvaardbaar binnenklimaat te houden. Het maximaal toelaatbare binnenniveau bedraagt 33 dB voor nieuw te realiseren woningen.

5. Onderzoeksmethode en uitgangspunten

Het onderzoek is uitgevoerd overeenkomstig het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012”. Dit is de regeling als bedoeld in artikel 110e van de Wet geluidhinder. Methode is in het kort als volgt:

1. onderzoek naar de maatgevende weg- en spoorbaansituatie, verkeerintensiteiten, verkeers-samenstelling, spoorvoertuigen, etmaalverdeling, snelheden, soort wegdek
2. inventarisatie van de omgevingssituatie tussen geluidbron en ontvanger (verhardingen, wateroppervlaktes, gebouwen en reflecties);
3. modellering van de spoorweg, weg-, verkeers- en omgevingssituatie;
4. berekening en presentatie van de geluidsbelasting;
5. toetsing aan normen.

5.1 Rekenmodel

Van de spoorweg, wegen en de omgevingssituatie is een akoestisch rekenmodel opgesteld aan de hand van opname van de plaatselijke kenmerken, de GBKN-ondergrond en tekeningen van de nieuwe bebouwing. Hiervoor is gebruik gemaakt van het softwareprogramma Geomilieu dat conform het “Reken en meetvoorschrift geluid 2012” rekt. In het rekenmodel zijn de verharde bodemplakken, watervlakken, de gebouwen, de rekenpunten, hoogtelijnen en de wegen toegevoegd. Zie hiervoor bijlage 3. De onderstaande figuur geeft hiervan een impressie.



Figuur 5: Modellering van de situatie

5.2 Geluidsbelasting

5.2.1 Dosismaat Lden

De geluidsbelasting vanwege het (spoor)wegverkeer varieert over een etmaal, per week, maand en jaargetijde. In de spits als het verkeer drukker is stijgt het geluidsniveau en op andere tijdstippen op de dag is de geluidsbelasting lager. De normen voor (spoor)wegverkeer gaan echter uit van een gemiddelde geluidsbelasting in de dosismaat L_{den} . Deze dosismaat staat voor 'Level day-evening-night' en voor de bepaling wordt een etmaal in drie periodes verdeeld:

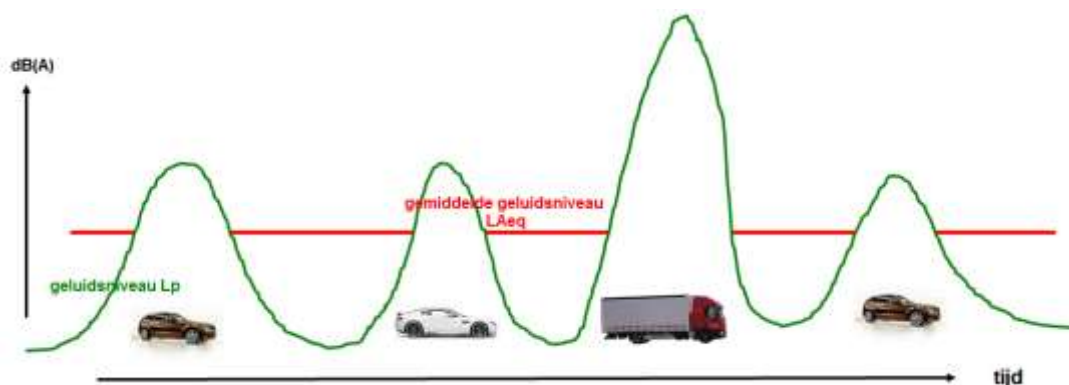
- dagperiode 07.00-19.00 uur
- avondperiode 19.00-23.00 uur
- nachtperiode 23.00-07.00 uur

Voor elke etmaalperiode wordt het gemiddelde geluidsniveau L_{Aeq} bepaald (L_{day} , $L_{evening}$ en L_{night} genaamd). L_{den} is het gemiddelde van de dag-, avond- en nachtwaarde, waarbij gebruik wordt gemaakt van een 'energetische' middeling. Dit betekent dat de duur van elke periode wordt meegewogen. Omdat een geluidsniveau in de avond en vooral in de nacht als hinderlijker wordt ervaren dan overdag wordt het niveau in de avond verhoogd met een 'straffactor' van 5 dB en in de nacht met een factor van 10 dB.

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(12 \cdot 10 \frac{L_{day}}{10} + 4 \cdot 10 \frac{L_{evening} + 5}{10} + 8 \cdot 10 \frac{L_{night} + 10}{10} \right)$$

In de Wet geluidhinder zijn geen normen vastgelegd voor optredende piekniveaus L_{max} of SEL waarden als gevolg van afzonderlijke voertuigpassages.

Op grond van het artikel 1.3. van het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012" wordt de door berekening bepaalde L_{den} waarde afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal, waarbij een halve eenheid wordt afgerond naar het even getal.



Figuur 6. Het gemiddelde geluidsniveau over een bepaalde tijd: L_{Aeq}

5.2.2 Aftrek artikel 3.4 RMG bij wegverkeer

Met het oog op de verwachting dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen door technische ontwikkelingen en aanscherping van typekeuringen, moet een aftrek worden gehanteerd op de berekende geluidbelastingen alvorens deze aan de grenswaarden worden getoetst (art. 110g van de Wgh, en art. 3.4 van het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012”). De aftrek bedraagt:

- a. bij wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt:
 - o 4 dB bij een geluidsbelasting van 57 dB zonder aftrek volgens art. 110g Wgh.
 - o 3 dB bij een geluidsbelasting van 56 dB zonder aftrek volgens art. 110g Wgh;
 - o 2 dB voor andere waarden van de geluidsbelasting.
- b. 5 dB voor de overige wegen;
- c. 0 dB bij toepassing van artikel 3.2 van het Bouwbesluit (bij bepaling verschil tussen binnen en buitenwaarde).

Toelichting:

Voor de geluidsbelasting op de gevel wordt er uitgegaan van een waarde incl. aftrek om te voorkomen dat er op stedenbouwkundig niveau te veel maatregelen worden genomen zoals bijvoorbeeld het aanhouden van grote afstanden tot wegen (niet efficiënt met de beperkte ruimte omgaan) en ter voorkoming van hele hoge schermen. Bij de bepaling van de benodigde gevelisolatie wordt geen rekening gehouden met de aftrek omdat het nog lang kan duren voordat het verkeer daadwerkelijk stiller wordt (dit is afhankelijk van de vervangingsgraad van het Nederlandse wagenpark). Hierdoor wordt voorkomen dat er in woningen nog 10-20 jaar te hoge binnenwaarden heersen.

5.3 Cumulatieve geluidsbelasting

In het plangebied liggen geluidzones vanwege wegverkeers-, spoorweg- en industrielawaai. Omdat grote delen van dit plangebied in twee of meer geluidzones liggen is onderzocht in welke mate de geluidbelasting toeneemt als gevolg van cumulatie (Wgh, artikel 110f).

Op basis hiervan wordt beoordeeld of het effect van de cumulatie aanvaardbaar is (Wgh, art. 110a, lid 6). De uitkomst zal worden betrokken bij de besluitvorming over het vaststellen van hogere waarden.

De cumulatieve geluidsbelasting is bepaald overeenkomstig Bijlage 1 hoofdstuk 2 van de in het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012” omschreven rekenmethode. In de methode wordt rekening gehouden met de verschillen in dosis-effectrelaties van de verschillende geluidsbronnen. Omdat de hinderlijkheid van andere geluidsbronnen dan wegverkeer bij hetzelfde niveau in dB anders wordt ervaren, kunnen de getalsmatige waarden van de verschillende geluidsbelastingen niet zonder meer bij elkaar worden opgeteld.

Kort gezegd schrijven deze regels voor dat de bijdragen van alle bronnen eerst moeten worden omgerekend naar een wegverkeersgeluidsniveau dat even hinderlijk is. Vervolgens kunnen deze waarden tot één totaalniveau worden opgeteld.

De geluidsbelasting van elke bronsoort wordt berekend. Deze worden hieronder aangeduid als:

L_{VL} wegverkeer in Lden zonder aftrek.
 L_{RL} spoorwegverkeer in Lden
 L_{IL} industrie in Letmaal

Vervolgens wordt de geluidsbelasting van elke bronsoort omgerekend naar een geluidsniveau die evenveel hinder veroorzaakt als een wegverkeer.

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

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

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

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:

$$L_{CUM} = 10 \log [\sum_{n=1}^N 10^{\uparrow (L^*n / 10)}]$$

waarbij gesommeerd wordt over alle N betrokken bronnen en de index n kan staan voor RL, LL, IL en VL.

6. Resultaten

Op grond van de uitgangspunten zoals aangegeven in hoofdstuk 2, 3, 4 en 5 is de geluidsbelasting onderzocht. De volledige rekenresultaten zijn opgenomen in de bijlagen. In de onderstaande hoofdstukken wordt hiervan een samenvatting gegeven.

6.1 Spoorweg

Uit het onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting vanwege het spoorwegverkeer in het plangebied boven de voorkeurswaarde van 55 dB uitkomt. De geluidsbelasting op de grens van het plangebied is maximaal 63 dB. De geluidsbelasting blijft onder de maximale waarde van 68 dB.



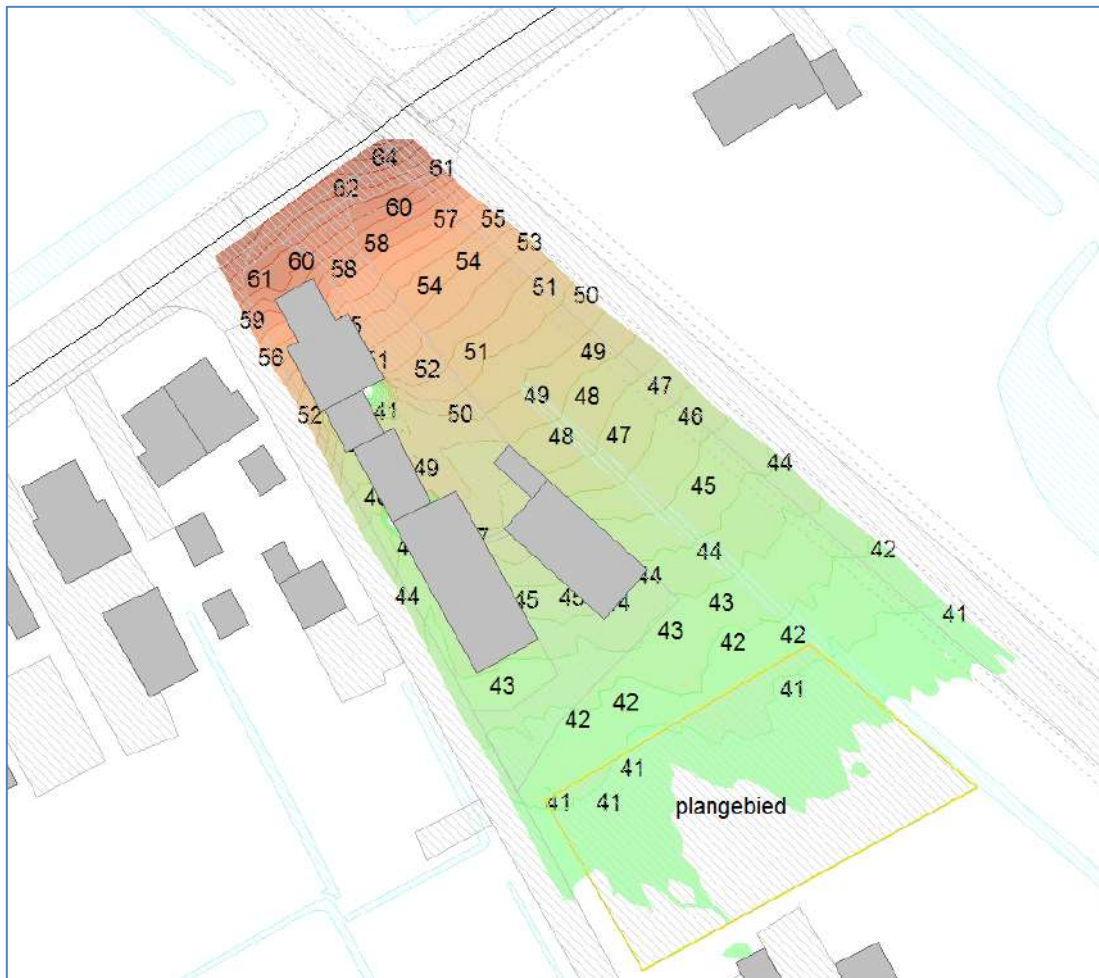
Figuur 7. Geluidszones spoorweglawaai in Lden

Tot en met een waarde van 68 dB op de gevel kan de gemeente een hogere grenswaarde geluid vaststellen. De vast te stellen hogere grenswaarde is afhankelijk van de gekozen locatie voor de woning.

6.2 Wegverkeer

6.2.1 Hoofdweg - Halteweg

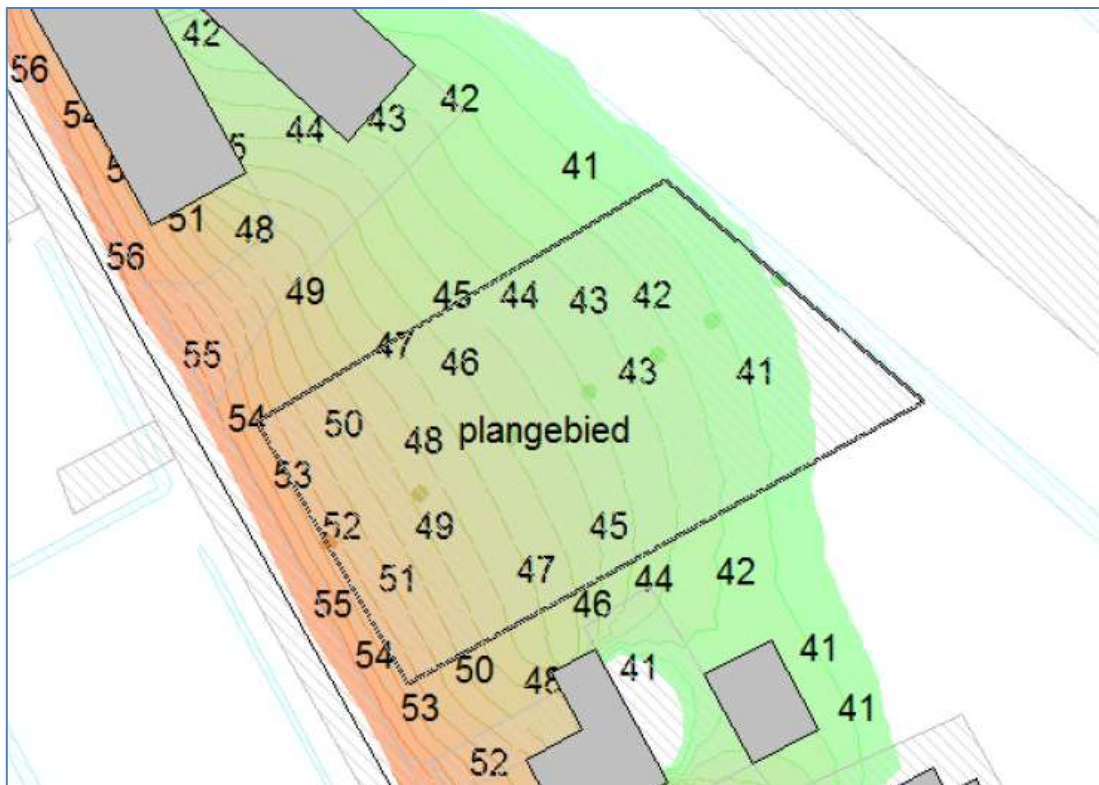
Uit het onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting vanwege het verkeer op de Hoofdweg-Halteweg onder de voorkeurswaarde van 48 dB blijft. Zie hiervoor de onderstaande figuur. Voor het geluid van deze weg is geen hogere grenswaarde nodig.



Figuur 8. Geluidszones in Lden met aftrek.

6.2.2 Tranendallaan

Uit het onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Tranendallaan in een deel van het plangebied boven de voorkeurswaarde van 48 dB uitkomt. Op de grens van het plangebied is de geluidsbelasting maximaal 53 dB in Lden incl. aftrek. De geluidsbelasting blijft ruim onder de maximale waarde van 63 dB.



Figuur 9. Geluidsbelasting wegverkeer Tranendallaan in Lden met aftrek.

Tot en met een waarde van 63 dB op de gevel kan de gemeente een hogere grenswaarde geluid vaststellen. De vast te stellen hogere grenswaarde is afhankelijk van de gekozen locatie voor de woning.

6.2.3 Geluidsbelasting alle wegen samen

De geluidsbelasting van alle wegen samen is opgenomen in bijlage 15.

6.3 Cumulatieve geluidsbelasting

In het plangebied liggen geluidzones vanwege wegverkeers- en spoorweglawaaï en daarom is onderzocht in welke mate de geluidbelasting toeneemt als gevolg van cumulatie (Wgh, artikel 110f).

Het onderzoeksresultaat is opgenomen in bijlage 16.

Uit het onderzoek is gebleken dat in het grootste deel van het plangebied het spoorwegverkeer de dominante geluidsbron is. De maximale gecumuleerde geluidsbelasting is 61 dB in Lden. Dit blijft onder de maximale waarde van 63 dB.

Als gevolg van cumulatie van wegverkeer en spoorweglawaaï zal er geen onaanvaardbaar hoge geluidsbelasting optreden.

De cumulatieve geluidsbelasting zal als uitgangspunt dienen voor de geluidwering van de gevels. Hierdoor is een goed binnenklimaat verzekerd. De benodigde G_{Ak} waarde om het binnenniveau van 33 dB te halen is opgenomen in de tabel in bijlage 16.

7. Conclusie

Uit het onderzoek is gebleken dat er verhoogde geluidsbelastingen voorkomen in het plangebied vanwege spoor- en wegverkeer.

Spoorwegverkeer

De geluidsbelasting vanwege het spoorwegverkeer komt in het plangebied boven de voorkeurswaarde van 55 dB uit. De geluidsbelasting op de grens van het plangebied is maximaal 63 dB. De geluidsbelasting blijft onder de maximale waarde van 68 dB. Tot en met een waarde van 68 dB op de gevel kan de gemeente een hogere grenswaarde geluid vaststellen. De vast te stellen hogere grenswaarde is afhankelijk van de gekozen locatie voor de woning.

Wegverkeer

Uit het onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting vanwege het verkeer op de Hoofdweg-Halteweg onder de voorkeurswaarde van 48 dB blijft.

De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op het Tranendallaan komt in een deel van het plangebied boven de voorkeurswaarde van 48 dB uit. Op de grens van het plangebied is de geluidsbelasting maximaal 53 dB in Lden incl. aftrek. De geluidsbelasting blijft ruim onder de maximale waarde van 63 dB. Tot en met een waarde van 63 dB op de gevel kan de gemeente een hogere grenswaarde geluid vaststellen. De vast te stellen hogere grenswaarde is afhankelijk van de gekozen locatie voor de woning.

Cumulatie

Als gevolg van cumulatie van wegverkeer- en spoorweglawaai zal er geen onaanvaardbaar hoge geluidsbelasting optreden.

Vervolg

De geluidsbelasting komt boven de voorkeurswaarde van de Wet geluidhinder uit. Om het bouwplan mogelijk te maken dient de gemeente een hogere grenswaarde voor geluid vast te stellen op grond van de Wet geluidhinder. De exact vast te stellen hogere grenswaarde is afhankelijk van de gekozen locatie voor de woning.

Door voldoende geluidsisolatiemaatregelen te treffen kan een goed binnenklimaat worden gerealiseerd.

Bijlagen

Algemeen

1. Algemene modelgegevens
2. Kaart overzicht situatie
3. Rekenmodel
4. Rekenpunten tabel

Spoorweglawaaai

5. Modelgegevens spoor op kaart
6. Modelgegevens spoor in tabelvorm
7. Geluidszone langs het spoor
8. Geluidsbelasting op de rekenpunten

Wegverkeerslawaaai

9. Modelgegevens Wegen en verkeer op kaart
10. Modelgegevens Wegen en verkeer in tabelvorm
11. Geluidszones Hoofdweg-Halteweg
12. Geluidsbelasting Hoofdweg Halteweg op de rekenpunten
13. Geluidszones Tranendallaan
14. Geluidsbelasting Tranendallaan op de rekenpunten
15. Cumulatieve geluidsbelasting wegen

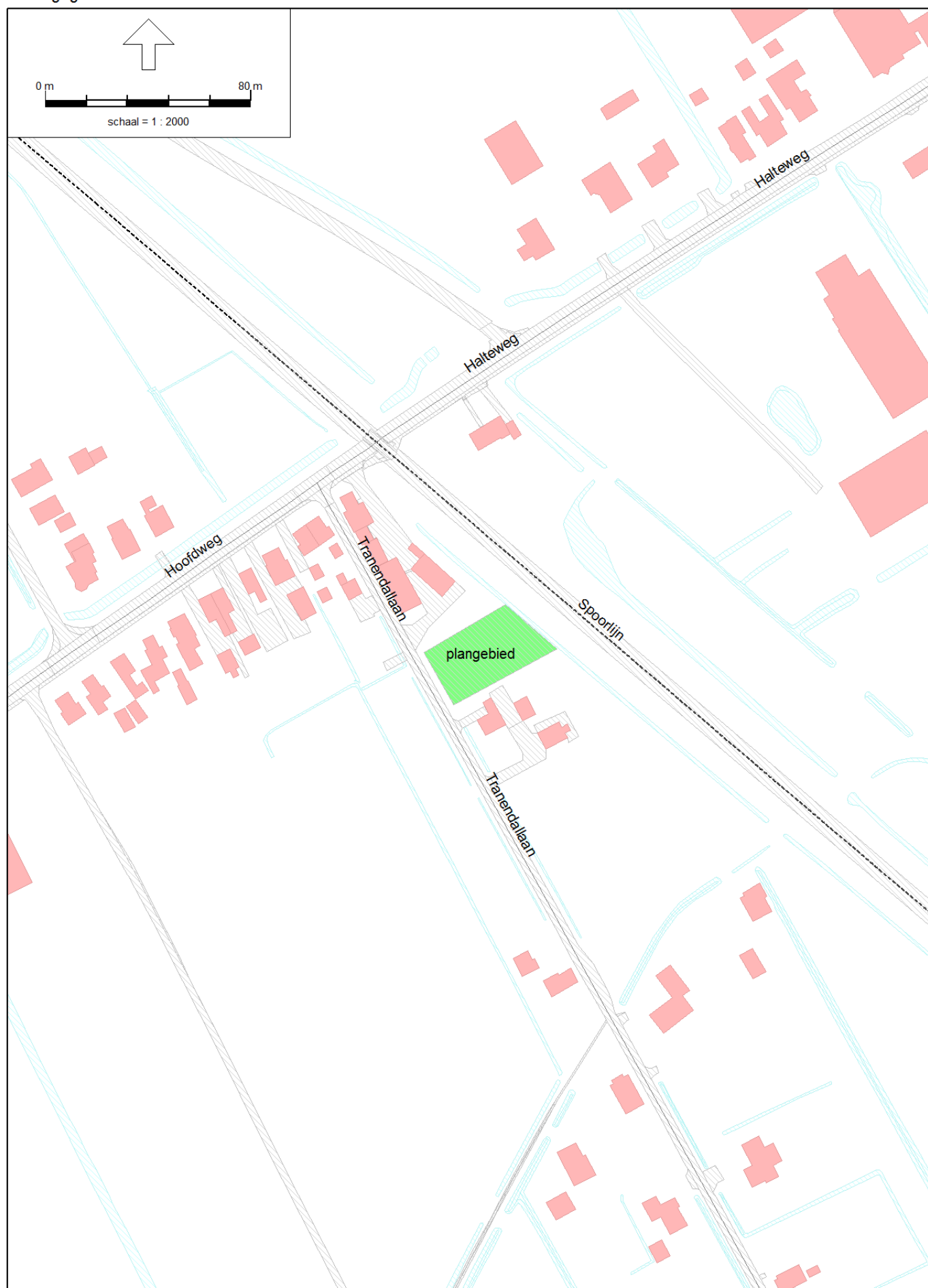
Cumulatieve geluidsbelasting

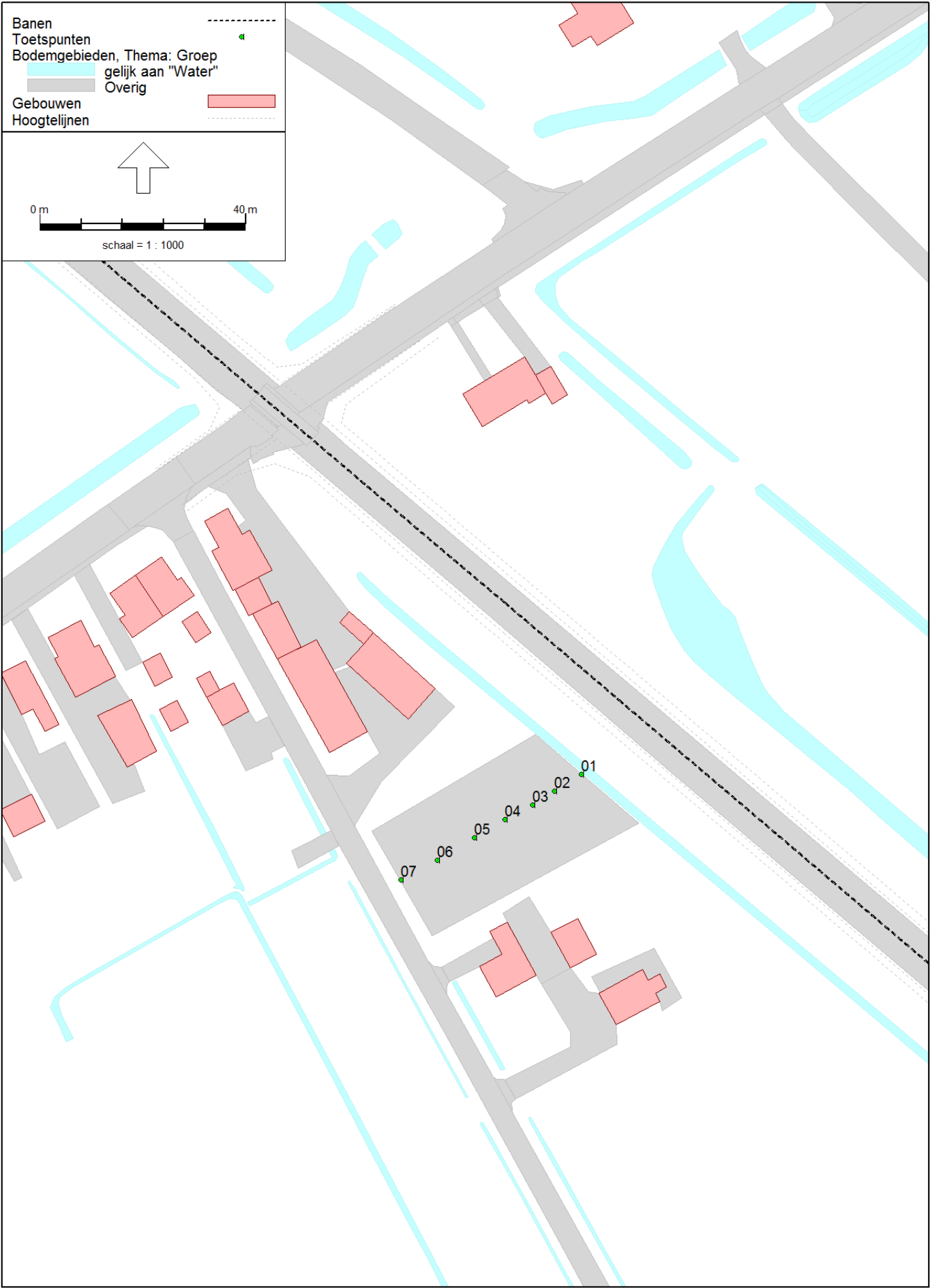
16. Cumulatieve geluidsbelasting wegen en spoor

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Spoorweglawaaai Tranendallaan

Model eigenschap

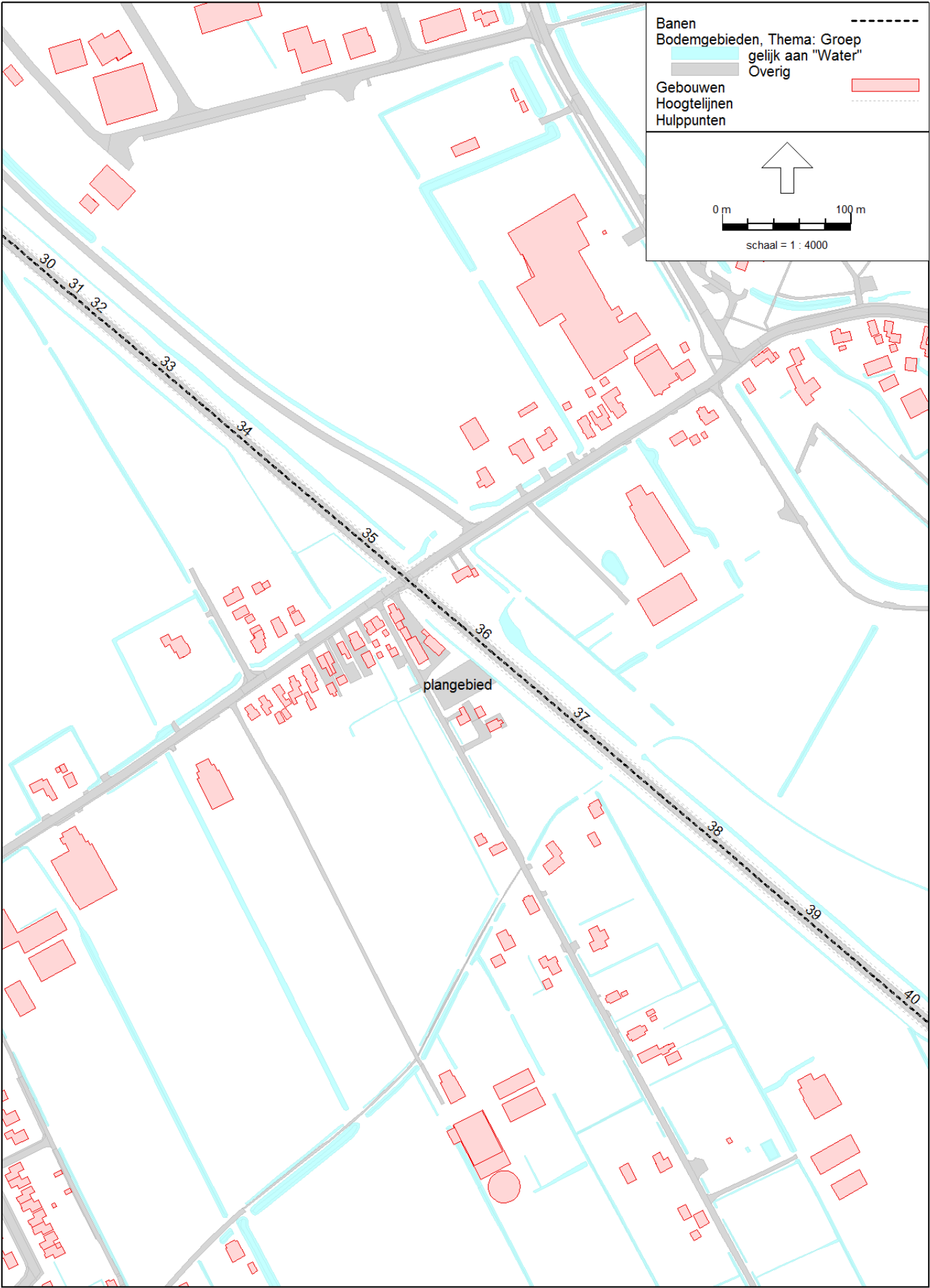
Omschrijving	Spoorweglawaaai Tranendallaan
Verantwoordelijke	Ate Westra
Rekenmethode	#2 Railverkeerslawaaai RMR-2012
Aangemaakt door	Ate Westra op 20-3-2020
Laatst ingezien door	Ate Westra op 14-8-2020
Model aangemaakt met	Geomilieu V5.21
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4,8
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Maximale reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
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





Model: Spoorweglawaai Tranendallaan
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F
01	rekenpunt	1,80	4,80	7,80	--	--	--
02	rekenpunt	1,80	4,80	7,80	--	--	--
03	rekenpunt	1,80	4,80	7,80	--	--	--
04	rekenpunt	1,80	4,80	7,80	--	--	--
05	rekenpunt	1,80	4,80	7,80	--	--	--
06	rekenpunt	1,80	4,80	7,80	--	--	--
07	rekenpunt	1,80	4,80	7,80	--	--	--



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

Naam	Omschr.	bb	m	Lwissel	ISO M.
01	110031060 - 110034000	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
02	110070832 - 110086000	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
03	110086000 - 110105000	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	38	--
04	110004578 - 110016000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
05	110034320 - 110057900	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,75
06	110057900 - 110086000	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
07	110086000 - 110105000	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	38	--
08	110124000 - 110134000	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
09	110134000 - 110148700	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
10	110201316 - 110216000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
11	110216000 - 110234000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	1,02
12	110234000 - 110271000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
13	110278631 - 110316000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	1,03
14	110319545 - 110334000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	1,03
15	110351221 - 110416000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	1,03
16	110416000 - 110434000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	1,03
17	110434000 - 110475000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
18	110475000 - 110516000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	1,04
19	110516000 - 110534000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	1,04
20	110534000 - 110571000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	1,04
21	110571000 - 110616000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
22	110616000 - 110634000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	1,05
23	110686994 - 110716000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	1,05
24	110737050 - 110771000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	1,05
25	110787107 - 110816000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
26	110891881 - 110916000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
27	110936449 - 110971000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
28	110971000 - 111016000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
29	111109732 - 111116000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
30	111116000 - 111171000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
31	111171000 - 111175000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
32	111196373 - 111216000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	1,08
33	111216000 - 111316000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	1,08
34	111316000 - 111371000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
35	111553702 - 111571000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
36	111571000 - 111600000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
37	111709747 - 111771000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
38	111841163 - 111871000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
39	111909093 - 111971000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
40	112046395 - 112071000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
41	112123079 - 112171000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
42	112171000 - 112175000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
43	112200983 - 112271000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
44	112279581 - 112300000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
45	112358179 - 112471000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	2,35
46	112522016 - 112571000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
47	112578803 - 112634000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
48	112648839 - 112671000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
49	112671000 - 112693000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
50	112719472 - 112734000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	2,26
51	112734000 - 112771000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
52	112771000 - 112793000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	2,27
53	112793000 - 112834000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
54	112851867 - 112871000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--
55	112871000 - 112893000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	2,30
56	112893000 - 112900000	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	--

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

Naam	Lengte	Trein 1	Cpl	Cpl_W	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1
01	34,06	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	78	78	78
02	52,11	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	78	78	78
03	19,07	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	78	78	78
04	16,03	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	88	88	88
05	41,98	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	88	88	88
06	28,15	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	88	88	88
07	19,09	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	88	88	88
08	10,04	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	78	78	78
09	14,78	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	78	78	78
10	67,60	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	78	78	78
11	18,08	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	78	78	78
12	37,17	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	78	78	78
13	45,21	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	77	77	77
14	18,08	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	77	77	77
15	82,36	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	77	77	77
16	18,09	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	77	77	77
17	41,18	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	77	77	77
18	41,19	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	77	77	77
19	18,08	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	77	77	77
20	37,17	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	77	77	77
21	45,20	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	76	76	76
22	18,08	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	76	76	76
23	82,37	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	76	76	76
24	55,26	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	76	76	76
25	45,20	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	75	75	75
26	100,46	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	75	75	75
27	55,25	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	75	75	75
28	45,21	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	74	74	74
29	100,45	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	74	74	74
30	55,26	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	74	74	74
31	4,02	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	72	72	72
32	41,18	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	72	72	72
33	100,46	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	72	72	72
34	55,24	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	72	72	72
35	200,92	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	70	70	70
36	29,13	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	69	69	69
37	171,78	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	68	68	68
38	100,45	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	67	67	67
39	100,46	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	66	66	66
40	100,46	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	65	65	65
41	100,45	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	64	64	64
42	4,02	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	63	63	63
43	96,43	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	63	63	63
44	29,13	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	62	62	62
45	171,78	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	60	60	60
46	100,45	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	59	59	59
47	63,29	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	58	58	58
48	37,17	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	58	58	58
49	22,10	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	56	56	56
50	41,19	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	56	56	56
51	37,17	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	56	56	56
52	22,10	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	54	54	54
53	41,19	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	54	54	54
54	37,17	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	54	54	54
55	22,10	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	52	52	52
56	7,03	GOEDEREN	True	1,5	Doorgaand	0,860	1,540	0,010	52	52	52

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

Naam	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	Trein 3	Profiel3
01	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,030	0,000	78	78	78	DE-LOC-6400	Doorgaand
02	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,030	0,000	78	78	78	DE-LOC-6400	Doorgaand
03	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,030	0,000	78	78	78	DE-LOC-6400	Doorgaand
04	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	88	88	88	DH-2	Stoppend
05	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	88	88	88	DH-2	Stoppend
06	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	88	88	88	DH-2	Stoppend
07	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	88	88	88	DH-2	Stoppend
08	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	88	88	88	DE-LOC	Doorgaand
09	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	88	88	88	DE-LOC	Doorgaand
10	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	88	88	88	DE-LOC	Doorgaand
11	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	88	88	88	DE-LOC	Doorgaand
12	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	88	88	88	DE-LOC	Doorgaand
13	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	88	88	88	DE-LOC	Doorgaand
14	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	88	88	88	DE-LOC	Doorgaand
15	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	88	88	88	DE-LOC	Doorgaand
16	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	88	88	88	DE-LOC	Doorgaand
17	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	88	88	88	DE-LOC	Doorgaand
18	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	89	89	89	DE-LOC	Doorgaand
19	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	89	89	89	DE-LOC	Doorgaand
20	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	89	89	89	DE-LOC	Doorgaand
21	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	89	89	89	DE-LOC	Doorgaand
22	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	89	89	89	DE-LOC	Doorgaand
23	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	89	89	89	DE-LOC	Doorgaand
24	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	89	89	89	DE-LOC	Doorgaand
25	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	89	89	89	DE-LOC	Doorgaand
26	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	89	89	89	DE-LOC	Doorgaand
27	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	89	89	89	DE-LOC	Doorgaand
28	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	89	89	89	DE-LOC	Doorgaand
29	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	89	89	89	DE-LOC	Doorgaand
30	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	89	89	89	DE-LOC	Doorgaand
31	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	89	89	89	DE-LOC	Doorgaand
32	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
33	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
34	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
35	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
36	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
37	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
38	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
39	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
40	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
41	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
42	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
43	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
44	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
45	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
46	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
47	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
48	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
49	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
50	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
51	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
52	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
53	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
54	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
55	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand
56	GOEDEREN	Doorgaand	1,240	0,050	0,240	90	90	90	DE-LOC	Doorgaand

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

Naam	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4
01	0,040	0,060	0,000	78	78	78	DH-2	Stoppend	1,820	1,120
02	0,040	0,060	0,000	78	78	78	DH-2	Stoppend	1,820	1,120
03	0,040	0,060	0,000	78	78	78	DH-2	Stoppend	1,820	1,120
04	1,760	0,900	0,640	55	55	55	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400
05	1,760	0,900	0,640	62	62	62	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400
06	1,760	0,900	0,640	62	62	62	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400
07	1,760	0,900	0,640	62	62	62	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400
08	0,000	0,030	0,000	78	78	78	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
09	0,000	0,030	0,000	78	78	78	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
10	0,000	0,030	0,000	78	78	78	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
11	0,000	0,030	0,000	78	78	78	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
12	0,000	0,030	0,000	78	78	78	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
13	0,000	0,030	0,000	77	77	77	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
14	0,000	0,030	0,000	77	77	77	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
15	0,000	0,030	0,000	77	77	77	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
16	0,000	0,030	0,000	77	77	77	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
17	0,000	0,030	0,000	77	77	77	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
18	0,000	0,030	0,000	77	77	77	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
19	0,000	0,030	0,000	77	77	77	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
20	0,000	0,030	0,000	77	77	77	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
21	0,000	0,030	0,000	76	76	76	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
22	0,000	0,030	0,000	76	76	76	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
23	0,000	0,030	0,000	76	76	76	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
24	0,000	0,030	0,000	76	76	76	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
25	0,000	0,030	0,000	75	75	75	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
26	0,000	0,030	0,000	75	75	75	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
27	0,000	0,030	0,000	75	75	75	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
28	0,000	0,030	0,000	74	74	74	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
29	0,000	0,030	0,000	74	74	74	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
30	0,000	0,030	0,000	74	74	74	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
31	0,000	0,030	0,000	72	72	72	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
32	0,000	0,030	0,000	72	72	72	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
33	0,000	0,030	0,000	72	72	72	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
34	0,000	0,030	0,000	72	72	72	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
35	0,000	0,030	0,000	70	70	70	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
36	0,000	0,030	0,000	69	69	69	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
37	0,000	0,030	0,000	68	68	68	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
38	0,000	0,030	0,000	67	67	67	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
39	0,000	0,030	0,000	66	66	66	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
40	0,000	0,030	0,000	65	65	65	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
41	0,000	0,030	0,000	64	64	64	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
42	0,000	0,030	0,000	63	63	63	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
43	0,000	0,030	0,000	63	63	63	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
44	0,000	0,030	0,000	62	62	62	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
45	0,000	0,030	0,000	60	60	60	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
46	0,000	0,030	0,000	59	59	59	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
47	0,000	0,030	0,000	58	58	58	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
48	0,000	0,030	0,000	58	58	58	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
49	0,000	0,030	0,000	56	56	56	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
50	0,000	0,030	0,000	56	56	56	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
51	0,000	0,030	0,000	56	56	56	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
52	0,000	0,030	0,000	54	54	54	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
53	0,000	0,030	0,000	54	54	54	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
54	0,000	0,030	0,000	54	54	54	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
55	0,000	0,030	0,000	52	52	52	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060
56	0,000	0,030	0,000	52	52	52	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,060

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

Naam	Aantal(N) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	V(D) 5	V(A) 5
01	0,480	-65	-65	-65	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920	0,820	-65	-65
02	0,480	-69	-69	-69	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920	0,820	-69	-69
03	0,480	-69	-69	-69	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920	0,820	-69	-69
04	0,820	55	55	55	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	100	100
05	0,820	62	62	62	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	100	100
06	0,820	62	62	62	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	100	100
07	0,820	62	62	62	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	100	100
08	0,000	78	78	78	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	88	88
09	0,000	78	78	78	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	88	88
10	0,000	78	78	78	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	88	88
11	0,000	78	78	78	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	88	88
12	0,000	78	78	78	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	88	88
13	0,000	77	77	77	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	88	88
14	0,000	77	77	77	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	88	88
15	0,000	77	77	77	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	88	88
16	0,000	77	77	77	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	88	88
17	0,000	77	77	77	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	88	88
18	0,000	77	77	77	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	89	89
19	0,000	77	77	77	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	89	89
20	0,000	77	77	77	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	89	89
21	0,000	76	76	76	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	89	89
22	0,000	76	76	76	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	89	89
23	0,000	76	76	76	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	89	89
24	0,000	76	76	76	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	89	89
25	0,000	75	75	75	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	89	89
26	0,000	75	75	75	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	89	89
27	0,000	75	75	75	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	89	89
28	0,000	74	74	74	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	89	89
29	0,000	74	74	74	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	89	89
30	0,000	74	74	74	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	89	89
31	0,000	72	72	72	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	89	89
32	0,000	72	72	72	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
33	0,000	72	72	72	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
34	0,000	72	72	72	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
35	0,000	70	70	70	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
36	0,000	69	69	69	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
37	0,000	68	68	68	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
38	0,000	67	67	67	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
39	0,000	66	66	66	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
40	0,000	65	65	65	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
41	0,000	64	64	64	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
42	0,000	63	63	63	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
43	0,000	63	63	63	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
44	0,000	62	62	62	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
45	0,000	60	60	60	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
46	0,000	59	59	59	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
47	0,000	58	58	58	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
48	0,000	58	58	58	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
49	0,000	56	56	56	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
50	0,000	56	56	56	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
51	0,000	56	56	56	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
52	0,000	54	54	54	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
53	0,000	54	54	54	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
54	0,000	54	54	54	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
55	0,000	52	52	52	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90
56	0,000	52	52	52	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,010	90	90

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

Naam	V(N) 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	Trein 7	Profiel7
01	-65	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-65	-65	-65	0	Doorgaand
02	-69	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-69	-69	-69	0	Doorgaand
03	-69	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-69	-69	-69	0	Doorgaand
04	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	55	55	55	0	Doorgaand
05	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	62	62	62	0	Doorgaand
06	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	62	62	62	0	Doorgaand
07	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	62	62	62	0	Doorgaand
08	88	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	-69	-69	-69	DH-2	Stoppend
09	88	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	-76	-76	-76	DH-2	Stoppend
10	88	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	-76	-76	-76	DH-2	Stoppend
11	88	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	-76	-76	-76	DH-2	Stoppend
12	88	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	-82	-82	-82	DH-2	Stoppend
13	88	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	-82	-82	-82	DH-2	Stoppend
14	88	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	-82	-82	-82	DH-2	Stoppend
15	88	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	-88	-88	-88	DH-2	Stoppend
16	88	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	-88	-88	-88	DH-2	Stoppend
17	88	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	-93	-93	-93	DH-2	Stoppend
18	89	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	-93	-93	-93	DH-2	Stoppend
19	89	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	-93	-93	-93	DH-2	Stoppend
20	89	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	-98	-98	-98	DH-2	Stoppend
21	89	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	-98	-98	-98	DH-2	Stoppend
22	89	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	-98	-98	-98	DH-2	Stoppend
23	89	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
24	89	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
25	89	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
26	89	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
27	89	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
28	89	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
29	89	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
30	89	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
31	89	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
32	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
33	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
34	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
35	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
36	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
37	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
38	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
39	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
40	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
41	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
42	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
43	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
44	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
45	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
46	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
47	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	100	100	100	DH-2	Stoppend
48	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	97	97	97	DH-2	Stoppend
49	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	97	97	97	DH-2	Stoppend
50	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	97	97	97	DH-2	Stoppend
51	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	95	95	95	DH-2	Stoppend
52	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	95	95	95	DH-2	Stoppend
53	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	95	95	95	DH-2	Stoppend
54	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	93	93	93	DH-2	Stoppend
55	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	93	93	93	DH-2	Stoppend
56	90	DH-2	Stoppend	1,820	1,120	0,480	93	93	93	DH-2	Stoppend

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

Naam	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8
01	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
02	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
03	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
04	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
05	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
06	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
07	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
08	1,760	0,900	0,640	67	67	67	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
09	1,760	0,900	0,640	67	67	67	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
10	1,760	0,900	0,640	67	67	67	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
11	1,760	0,900	0,640	72	72	72	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
12	1,760	0,900	0,640	72	72	72	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
13	1,760	0,900	0,640	72	72	72	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
14	1,760	0,900	0,640	76	76	76	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
15	1,760	0,900	0,640	76	76	76	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
16	1,760	0,900	0,640	80	80	80	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
17	1,760	0,900	0,640	80	80	80	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
18	1,760	0,900	0,640	80	80	80	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
19	1,760	0,900	0,640	83	83	83	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
20	1,760	0,900	0,640	83	83	83	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
21	1,760	0,900	0,640	83	83	83	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
22	1,760	0,900	0,640	86	86	86	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
23	1,760	0,900	0,640	86	86	86	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
24	1,760	0,900	0,640	88	88	88	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
25	1,760	0,900	0,640	88	88	88	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
26	1,760	0,900	0,640	91	91	91	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
27	1,760	0,900	0,640	93	93	93	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
28	1,760	0,900	0,640	93	93	93	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
29	1,760	0,900	0,640	96	96	96	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
30	1,760	0,900	0,640	98	98	98	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
31	1,760	0,900	0,640	98	98	98	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
32	1,760	0,900	0,640	98	98	98	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
33	1,760	0,900	0,640	99	99	99	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
34	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
35	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
36	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
37	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
38	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
39	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
40	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
41	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
42	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
43	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
44	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
45	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
46	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
47	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
48	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
49	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
50	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
51	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
52	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
53	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
54	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
55	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920
56	1,760	0,900	0,640	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,440	1,920

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

Naam	Aantal(N) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	V(D) 9	V(A) 9
01	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0
02	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0
03	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0
04	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0
05	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0
06	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0
07	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0
08	0,820	-69	-69	-69	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	67	67
09	0,820	-76	-76	-76	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	67	67
10	0,820	-76	-76	-76	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	67	67
11	0,820	-76	-76	-76	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	72	72
12	0,820	-82	-82	-82	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	72	72
13	0,820	-82	-82	-82	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	72	72
14	0,820	-82	-82	-82	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	76	76
15	0,820	-88	-88	-88	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	76	76
16	0,820	-88	-88	-88	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	80	80
17	0,820	-93	-93	-93	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	80	80
18	0,820	-93	-93	-93	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	80	80
19	0,820	-93	-93	-93	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	83	83
20	0,820	-98	-98	-98	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	83	83
21	0,820	-98	-98	-98	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	83	83
22	0,820	-98	-98	-98	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	86	86
23	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	86	86
24	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	88	88
25	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	88	88
26	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	91	91
27	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	93	93
28	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	93	93
29	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	96	96
30	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	98	98
31	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	98	98
32	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	98	98
33	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	99	99
34	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
35	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
36	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
37	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
38	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
39	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
40	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
41	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
42	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
43	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
44	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
45	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
46	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
47	0,820	100	100	100	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
48	0,820	97	97	97	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
49	0,820	97	97	97	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
50	0,820	97	97	97	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
51	0,820	95	95	95	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
52	0,820	95	95	95	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
53	0,820	95	95	95	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
54	0,820	93	93	93	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
55	0,820	93	93	93	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100
56	0,820	93	93	93	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,460	1,400	0,820	100	100

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

Naam	V(N) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10
01	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
02	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
03	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
04	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
05	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
06	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
07	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
08	67	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-69	-69	-69
09	67	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-76	-76	-76
10	67	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-76	-76	-76
11	72	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-76	-76	-76
12	72	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-82	-82	-82
13	72	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-82	-82	-82
14	76	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-82	-82	-82
15	76	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-88	-88	-88
16	80	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-88	-88	-88
17	80	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-93	-93	-93
18	80	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-93	-93	-93
19	83	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-93	-93	-93
20	83	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-98	-98	-98
21	83	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-98	-98	-98
22	86	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	-98	-98	-98
23	86	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
24	88	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
25	88	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
26	91	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
27	93	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
28	93	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
29	96	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
30	98	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
31	98	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
32	98	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
33	99	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
34	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
35	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
36	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
37	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
38	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
39	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
40	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
41	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
42	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
43	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
44	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
45	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
46	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
47	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	100	100	100
48	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	97	97	97
49	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	97	97	97
50	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	97	97	97
51	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	95	95	95
52	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	95	95	95
53	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	95	95	95
54	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	93	93	93
55	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	93	93	93
56	100	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	1,050	0,390	93	93	93

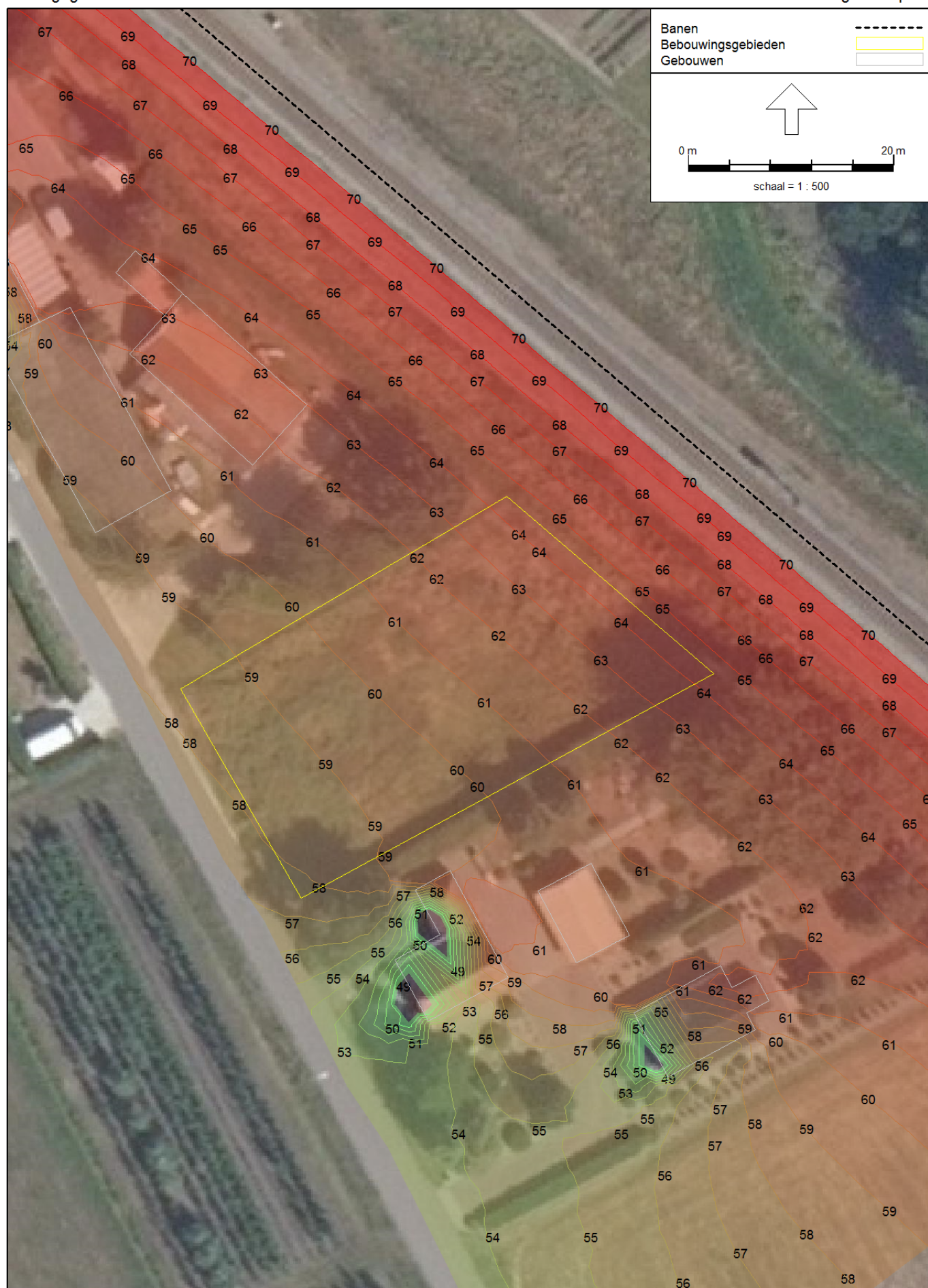
Model: Spoorweglawaai Tranendallaan
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

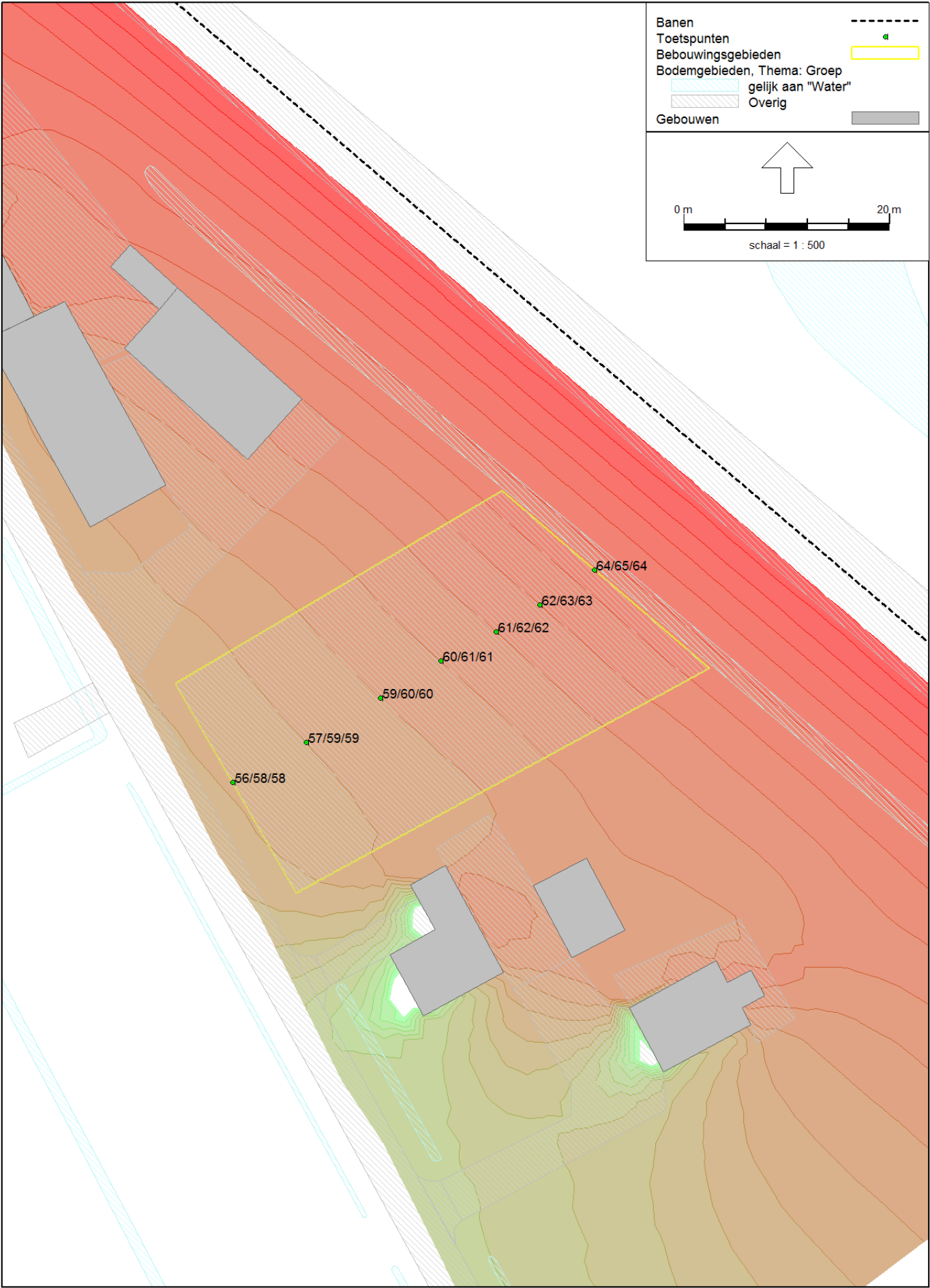
Naam	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11
01	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
02	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
03	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
04	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
05	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
06	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
07	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
08	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
09	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
10	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
11	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
12	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
13	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
14	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
15	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
16	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
17	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
18	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
19	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
20	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
21	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
22	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
23	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
24	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
25	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
26	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
27	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
28	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
29	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
30	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
31	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
32	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
33	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
34	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
35	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
36	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
37	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
38	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
39	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
40	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
41	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
42	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000	100	100	100
43	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,510	0,000	100	100	100
44	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,510	0,000	100	100	100
45	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,510	0,000	100	100	100
46	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,510	0,000	100	100	100
47	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,510	0,000	100	100	100
48	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,510	0,000	100	100	100
49	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,510	0,000	100	100	100
50	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,510	0,000	100	100	100
51	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,510	0,000	100	100	100
52	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,510	0,000	100	100	100
53	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,510	0,000	100	100	100
54	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,510	0,000	100	100	100
55	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,510	0,000	100	100	100
56	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,510	0,000	100	100	100

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

Naam	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12
01	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
02	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
03	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
04	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
05	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
06	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
07	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
08	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	67	67	67
09	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	67	67	67
10	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	67	67	67
11	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	72	72	72
12	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	72	72	72
13	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	72	72	72
14	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	76	76	76
15	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	76	76	76
16	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	80	80	80
17	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	80	80	80
18	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	80	80	80
19	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	83	83	83
20	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	83	83	83
21	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	83	83	83
22	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	86	86	86
23	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	86	86	86
24	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	88	88	88
25	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	88	88	88
26	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	91	91	91
27	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	93	93	93
28	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	93	93	93
29	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	96	96	96
30	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	98	98	98
31	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	98	98	98
32	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	98	98	98
33	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	99	99	99
34	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	100	100	100
35	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	100	100	100
36	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	100	100	100
37	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	100	100	100
38	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	100	100	100
39	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	100	100	100
40	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	100	100	100
41	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	100	100	100
42	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,560	0,780	0,450	100	100	100
43	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
44	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
45	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
46	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
47	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
48	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
49	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
50	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
51	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
52	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
53	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
54	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
55	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0
56	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0

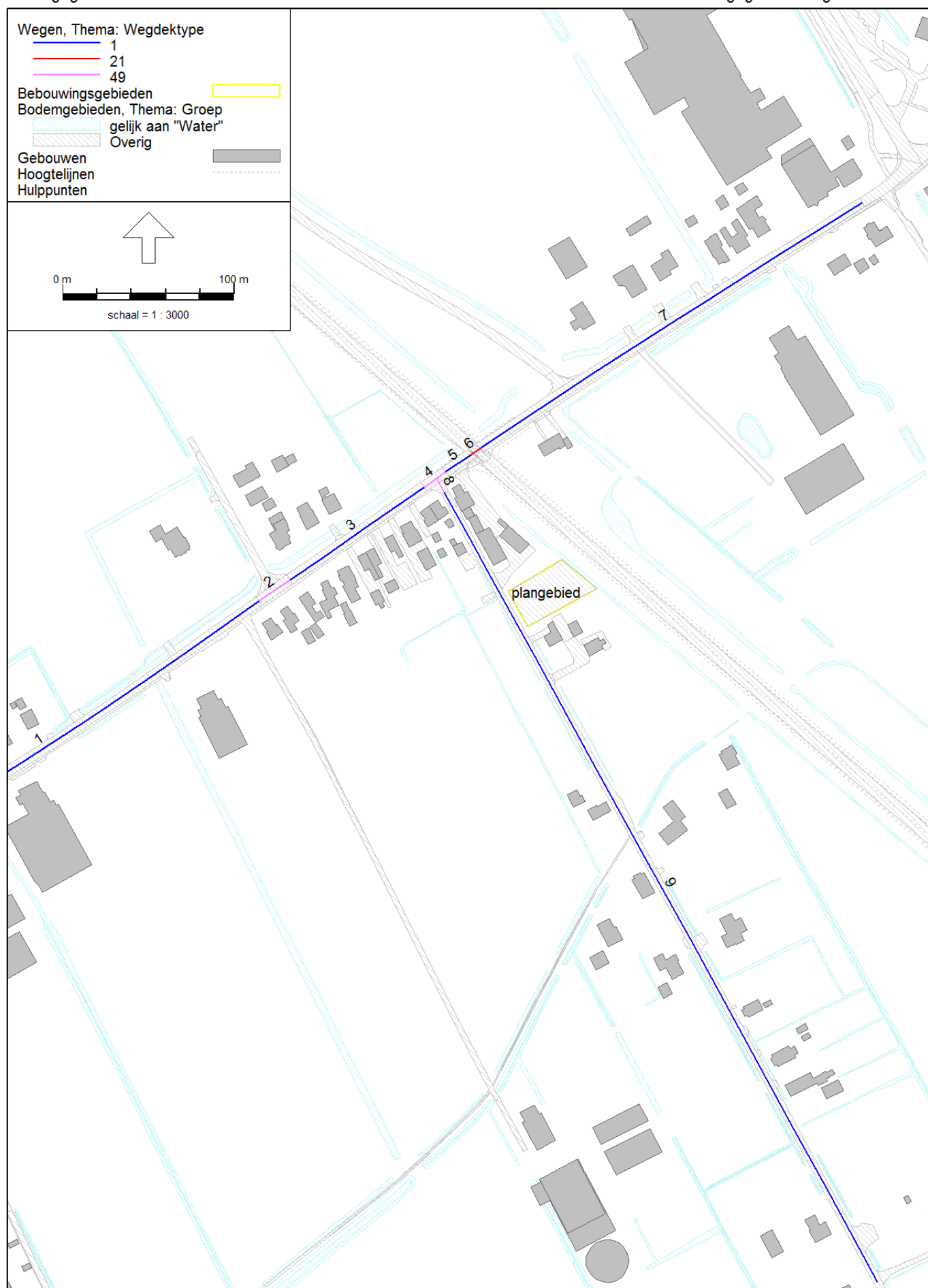






Rapport: Resultatentabel
Model: Spoorweglawaaï Tranendallaan
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	rekenpunt	1,80	62	59	56	64
01_B	rekenpunt	4,80	62	60	56	65
01_C	rekenpunt	7,80	62	60	56	64
02_A	rekenpunt	1,80	60	58	54	62
02_B	rekenpunt	4,80	61	58	55	63
02_C	rekenpunt	7,80	61	58	55	63
03_A	rekenpunt	1,80	59	57	53	61
03_B	rekenpunt	4,80	60	57	54	62
03_C	rekenpunt	7,80	60	57	54	62
04_A	rekenpunt	1,80	58	55	52	60
04_B	rekenpunt	4,80	59	56	53	61
04_C	rekenpunt	7,80	59	56	53	61
05_A	rekenpunt	1,80	56	54	50	59
05_B	rekenpunt	4,80	58	55	52	60
05_C	rekenpunt	7,80	58	56	52	60
06_A	rekenpunt	1,80	55	53	49	57
06_B	rekenpunt	4,80	57	54	51	59
06_C	rekenpunt	7,80	57	55	51	59
07_A	rekenpunt	1,80	54	51	48	56
07_B	rekenpunt	4,80	56	54	50	58
07_C	rekenpunt	7,80	56	54	50	58



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

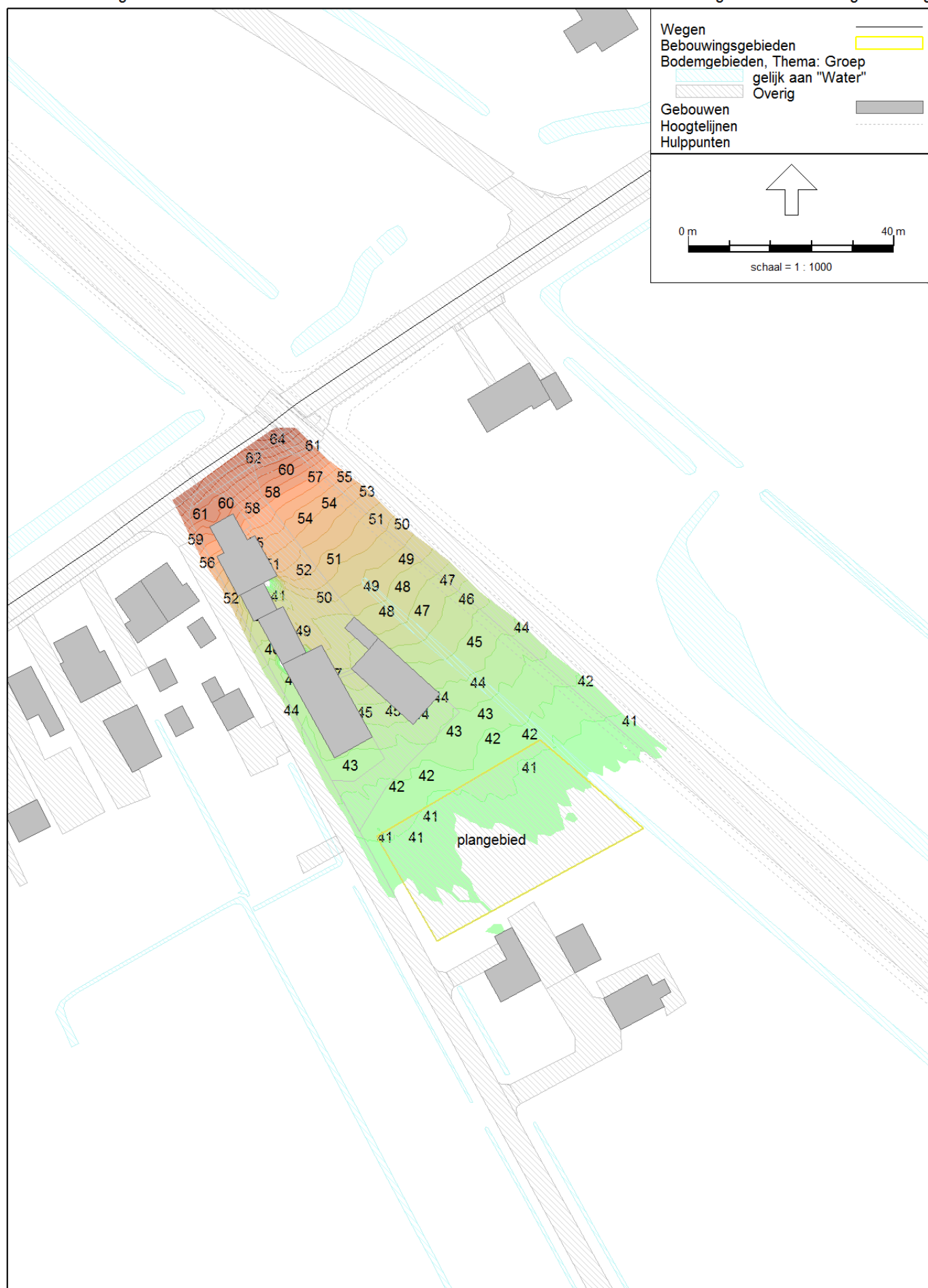
Naam	Omschr.	Groep	Totaal aantal	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))
1	Hoofdweg-Halteweg	Hoofdweg-Halteweg	2390,00	50	50	50
2	Hoofdweg-Halteweg	Hoofdweg-Halteweg	2390,00	50	50	50
3	Hoofdweg-Halteweg	Hoofdweg-Halteweg	2390,00	50	50	50
4	Hoofdweg-Halteweg	Hoofdweg-Halteweg	2390,00	50	50	50
5	Hoofdweg-Halteweg	Hoofdweg-Halteweg	2390,00	50	50	50
6	Hoofdweg-Halteweg	Hoofdweg-Halteweg	2390,00	50	50	50
7	Hoofdweg-Halteweg	Hoofdweg-Halteweg	2390,00	50	50	50
8	Tranendallaan	Tranendallaan	740,00	50	50	50
9	Tranendallaan	Tranendallaan	740,00	50	50	50

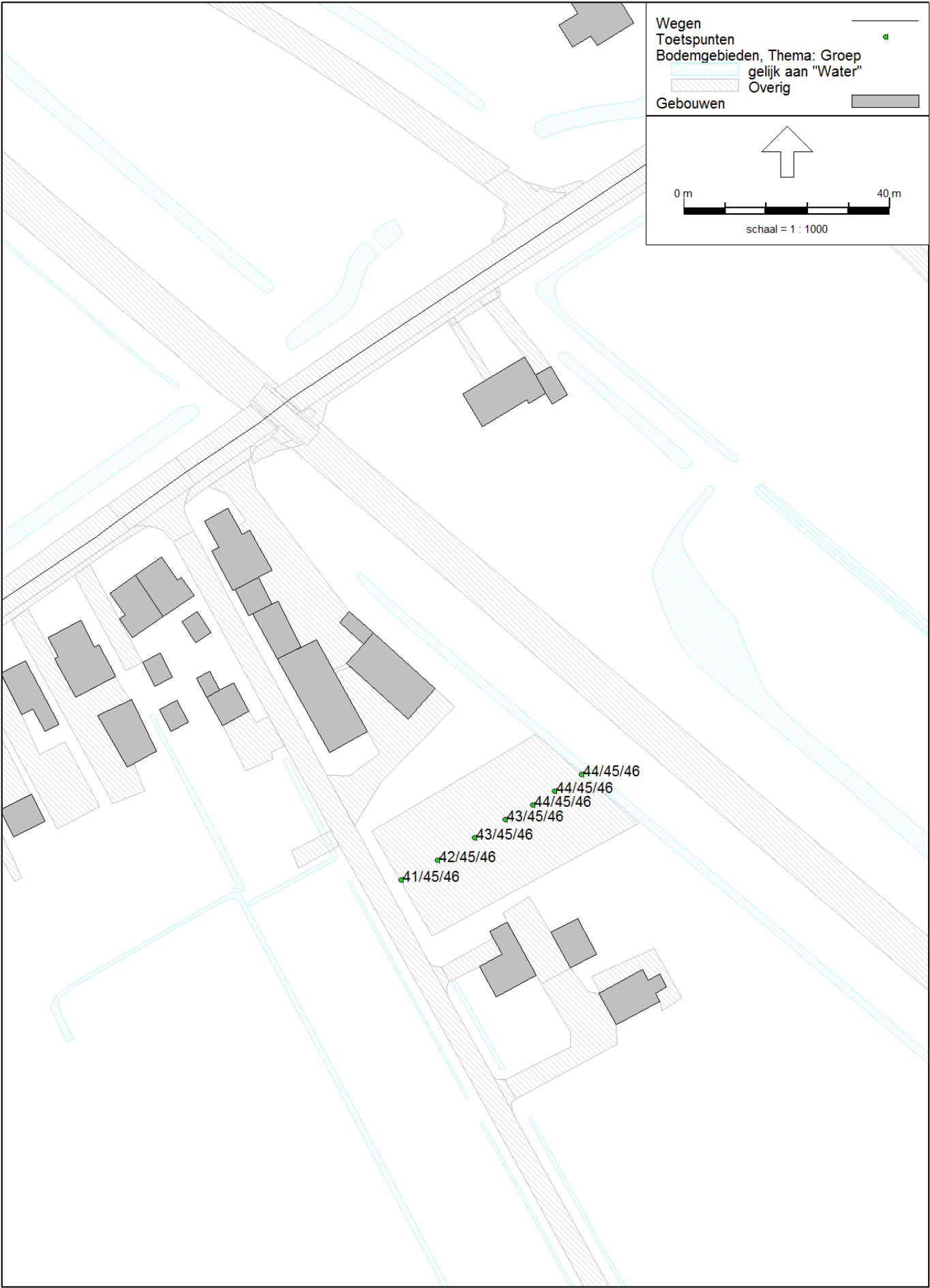
Model: Wegverkeerslawaaï
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Wegdek	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)
1	Referentiewegdek	6,41	3,87	0,95	90,00	94,00	93,00	9,00	6,00
2	Elementenverharding in keperverband	6,41	3,87	0,95	90,00	94,00	93,00	9,00	6,00
3	Referentiewegdek	6,41	3,87	0,95	90,00	94,00	93,00	9,00	6,00
4	Elementenverharding in keperverband	6,41	3,87	0,95	90,00	94,00	93,00	9,00	6,00
5	Referentiewegdek	6,41	3,87	0,95	90,00	94,00	93,00	9,00	6,00
6	Elementenverharding, niet in keperverband	6,41	3,87	0,95	90,00	94,00	93,00	9,00	6,00
7	Referentiewegdek	6,41	3,87	0,95	90,00	94,00	93,00	9,00	6,00
8	Elementenverharding in keperverband	6,41	3,87	0,95	88,00	94,00	87,00	10,00	6,00
9	Referentiewegdek	6,41	3,87	0,95	88,00	94,00	87,00	10,00	6,00

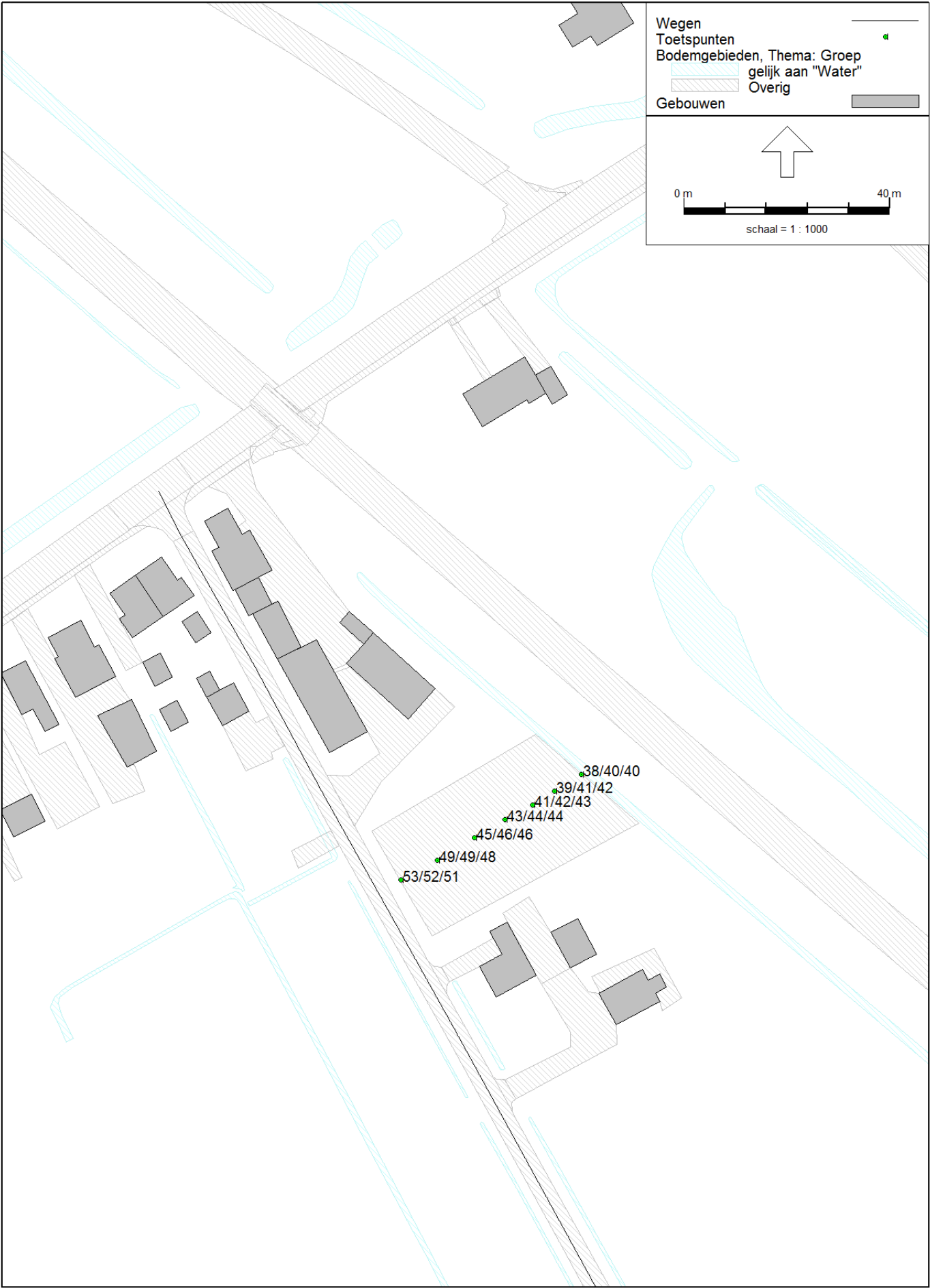
Model: Wegverkeerslawaaï
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

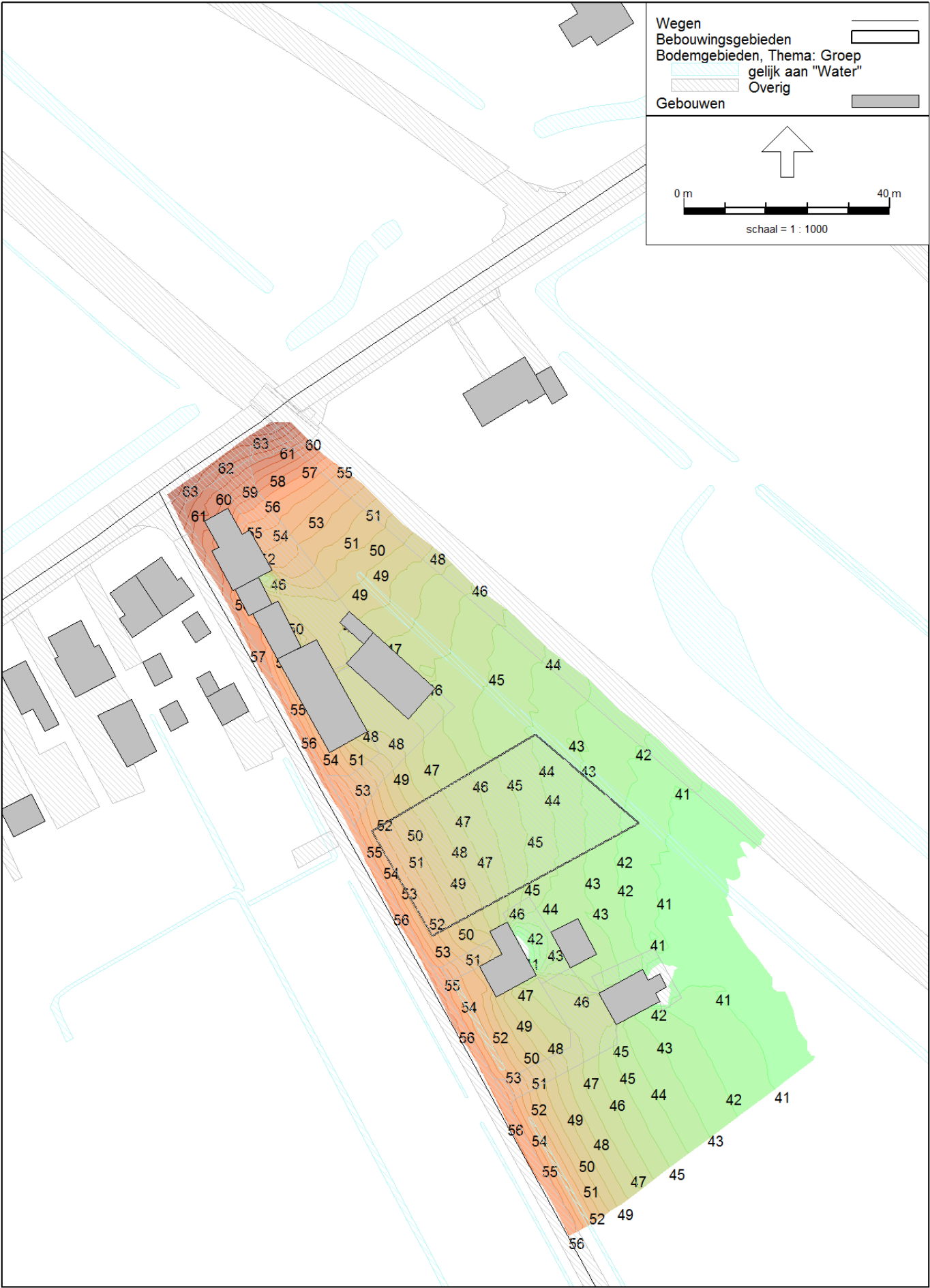
Naam	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
1	5,00	1,00	--	2,00
2	5,00	1,00	--	2,00
3	5,00	1,00	--	2,00
4	5,00	1,00	--	2,00
5	5,00	1,00	--	2,00
6	5,00	1,00	--	2,00
7	5,00	1,00	--	2,00
8	13,00	2,00	--	--
9	13,00	2,00	--	--

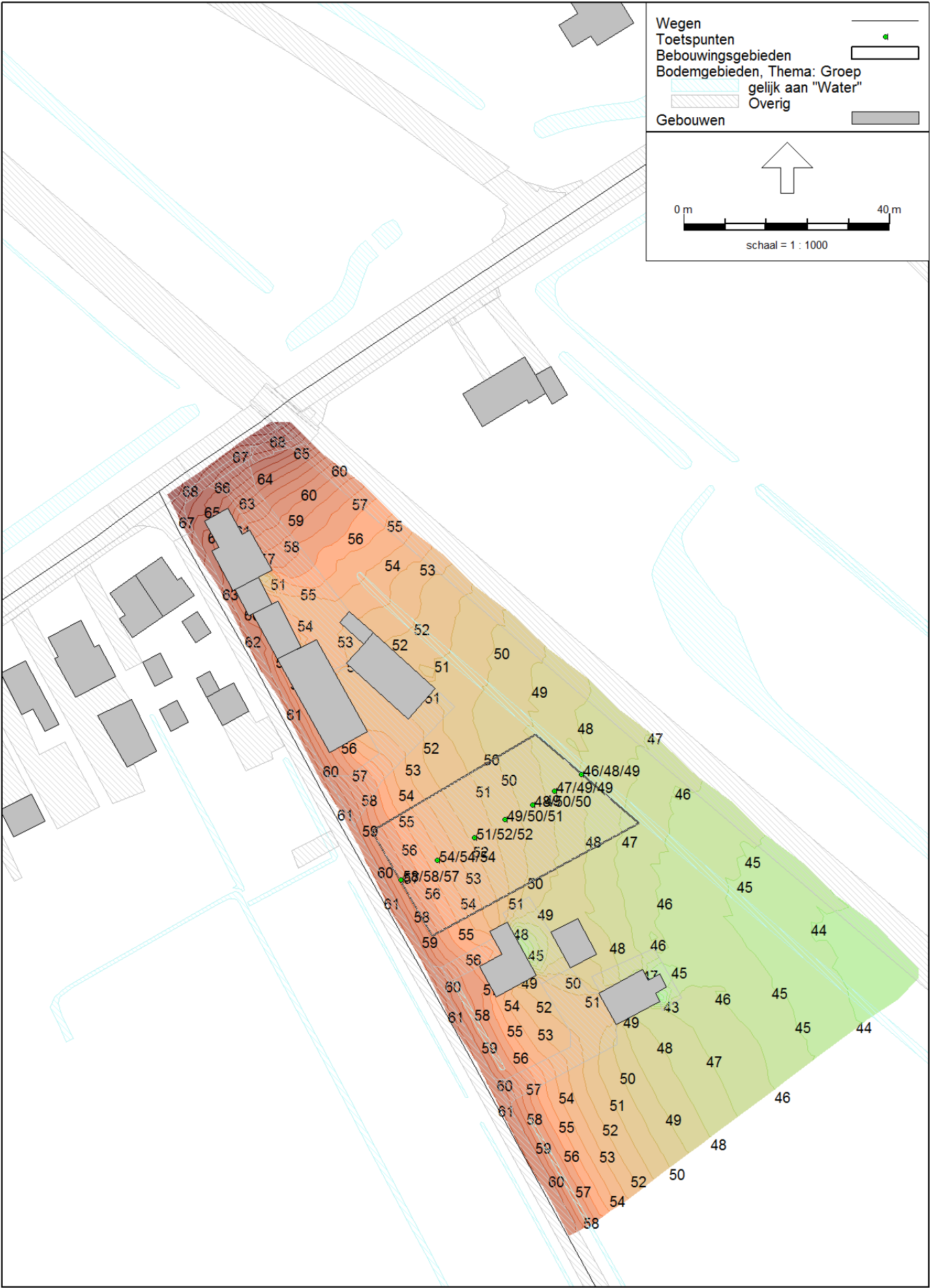












Bijlage 16

Overzicht cumulatieve geluidsbelasting weg- en spoorweglawaai



De cumulatieve geluidsbelasting is berekend overeenkomstig:

Bijlage I van het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012" omschreven rekenmethode, rekening houdend met dosiseffectrelaties

					min	56	23
Benodigde isolatie bij maximale binnenwaarde	33	dB			max	61	28

rekenpunt <		
--	--	--