

**Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaa
(fase 1)
Nieuwbouw bedrijfswoning
Koekoeksweg 18
Weert**

in opdracht van
Salemans Vastgoed
Mildert 12
6031 SM Nederweert

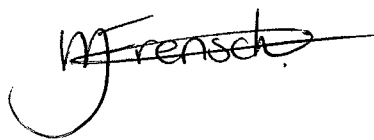
betreffende de locatie
Koekoeksweg 18
Weert

projectnummer
1103/087/JS-02

versie
1

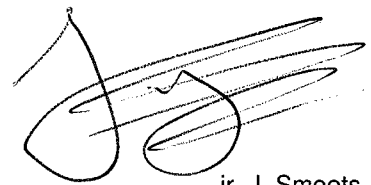
vestiging, datum
Nuenen, 11 mei 2011

Opgesteld:



ing. M.J. Frensch
Projectleider geluid & bouwfysica

Voor akkoord:



ir. J. Smeets
Projectleider geluid & bouwfysica

Tritium Advies B.V.

Gulberg 35
5674 TE NUENEN
Telefoon 040 - 2 951 951
Fax 040 - 2 951 950

Groenstraat 27
4841 BA PRINSENBEK
Telefoon 076 - 5 429 564
Fax 076 - 5 416 894

E-mail info@tritiumadvies.nl
Internet www.tritiumadvies.nl
ING 66.25.72.645
K.v.K nr. 17108024

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten	5
2.1	Situatie	5
2.2	Gegevens wegverkeer	5
2.3	Gegevens railverkeer	6
2.4	Berekeningsmethode	6
3	Randvoorwaarden Wet geluidhinder	7
3.1	Wegverkeer	7
3.1.1	Inleiding	7
3.1.2	Geluidzones	7
3.1.3	Artikel 110g	7
3.1.4	Stedelijk en buitenstedelijk gebied	8
3.1.5	Maximale geluidbelasting	8
3.2	Railverkeer	9
3.2.1	Inleiding	9
3.2.2	Geluidzone	9
3.2.3	Maximale geluidbelasting	9
4	Berekening en toetsing geluidbelasting	10
4.1	Wegverkeer	10
4.2	Railverkeer	11
4.3	Totale geluidbelasting (cumulatie weg- en railverkeerslawaai)	12
5	Conclusie	13

Bijlagen

A	Situatieschets van de omgeving
B	Verkeersgegevens
B/1	Gegevens wegverkeer
B/2	Gegevens railverkeer
C	Invoergegevens akoestisch model wegverkeer
C/1	Invoergegevens akoestisch model
C/2	Grafische weergave invoergegevens akoestisch model
D	Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer
D/1	Rekenresultaten inclusief reductie conform artikel 110g Wgh
D/2	Rekenresultaten exclusief reductie conform artikel 110g Wgh
E	Invoergegevens akoestisch model railverkeer
E/1	Invoergegevens akoestisch model
E/2	Grafische weergave invoergegevens akoestisch model
F	Berekening geluidbelasting railverkeer

1 Inleiding

In opdracht van Salemans Vastgoed te Nederweert is een akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaï uitgevoerd voor de locatie gelegen aan Koekoeksweg 18 te Weert. Op de locatie zal een nieuwe vrijstaande bedrijfswoning worden ontwikkeld. Voornoemde ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Het onderzoek dient derhalve te worden uitgevoerd ten behoeve van het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan.

Deze zogenaamde “Nieuwe situatie” is getoetst aan de normstelling van de Wet geluidhinder en er is aangegeven wat de consequenties zijn. Tevens is voor deze “Nieuwe situatie” bepaald wat de cumulatieve geluidbelasting ter hoogte van het nieuwbouwproject is, zodat gezien kan worden of extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van de Moesdijk, de Breybaan en de Koekoeksweg. Voor railverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de invloedssfeer van de spoorlijn Weert - Roermond, trajectnummer 820.

De aspecten luchtverkeerslawaaï en industrielawaaï zijn in het onderhavige onderzoek niet van toepassing.

2 Uitgangspunten

2.1 Situatie

Het plangebied is gelegen in het buitenstedelijk gebied. In bijlage A is een situatietekening opgenomen.

2.2 Gegevens wegverkeer

De verkeersgegevens van de Moesdijk, de Breybaan en de Koekoeksweg zijn verstrekt door mevrouw Gommans van de gemeente Weert. Van alle wegen zijn telgegevens uit 2020 voorhanden. De telgegevens zijn opgehoogd met 3% per jaar tot het maatgevende jaar 2021. De verwerkte verkeersgegevens zijn weergegeven in tabellen 2.1 tot en met 2.3.

Voor de verdeling van lichte, middelzware en zware motorvoertuigen over dag-, avond- en nachtperiode is gebruik gemaakt van het door het ministerie van VROM uitgegeven rapport "bepaling van verkeersgegevens ten behoeve van de Wet Geluidhinder", GF-DR-35-01. De wegen zijn hierbij als een streekweg beschouwd.

De verstrekte verkeersgegevens worden weergegeven in bijlage B/1.

Op zowel de Breybaan als de Koekoeksweg geldt een snelheidsregime van 60 km/uur (buiten de bebouwde kom). Op de Moesdijk geldt een maximale snelheid van 50 km/uur.

Er hoeft ter hoogte van het plangebied geen hellingcorrectie of optrekcorrectie te worden toegepast. In de berekeningen is als rekenparameter bodemfactor 1,00 (akoestisch zacht) aangehouden voor het gebied. Voor de ingevoerde bodemgebieden is akoestisch hard (0,00) aangehouden.

Als maatgevende hoogte voor de begane grond van de nieuwe woning is 1,5 meter aangehouden. Voor de eerste verdieping is 4,5 meter gehanteerd.

Tabel 2.1: Gegevens wegverkeer Moesdijk

Moesdijk			
Maximum snelheid: 50 km/uur			
wegdek: referentiewegdek			
jaar: 2020	etmaalintensiteit: 762 mvt.		
jaar: 2021	etmaalintensiteit: 785 mvt.		
	daguur: 6,40%	avonduur: 3,70%	nachtuur: 1,10%
	%	%	%
lichte mvt.	76,30	77,00	69,10
middelzware mvt.	11,00	10,00	9,90
zware mvt.	12,70	13,00	21,00

Tabel 2.2: Gegevens wegverkeer Breybaan

Breybaan			
Maximum snelheid: 60 km/uur			
wegdek: referentiewegdek			
jaar: 2020	etmaalintensiteit: 762 mvt.		
jaar: 2021	etmaalintensiteit: 785 mvt.		
	daguur: 6,40%	avonduur: 3,70%	nachtuur: 1,10%
	%	%	%
lichte mvt.	76,30	77,00	69,10
middelzware mvt.	11,00	10,00	9,90
zware mvt.	12,70	13,00	21,00

Tabel 2.3: Gegevens wegverkeer Koekoeksweg

Koekoeksweg			
Maximum snelheid: 60 km/uur			
wegdek: referentiewegdek			
jaar: 2020	etmaalintensiteit: 277 mvt.		
jaar: 2021	etmaalintensiteit: 285 mvt.		
	daguur: 6,40%	avonduur: 3,70%	nachtuur: 1,10%
	%	%	%
lichte mvt.	76,30	77,00	69,10
middelzware mvt.	11,00	10,00	9,90
zware mvt.	12,70	13,00	21,00

2.3 Gegevens railverkeer

De toekomstige verkeersgegevens voor het railverkeer zijn gebaseerd op gegevens afkomstig uit het akoestisch spoorboekje Aswin 2010 (peiljaar 2006 en 2007). In bijlage B/2 zijn deze gegevens weergegeven.

Conform afspraken tussen het Ministerie van VROM en ProRail Capaciteitsmanagement is er bij de indicatie van toekomstige geluidproductieplafonds voor gekozen om het energetisch gemiddelde te nemen van de rekenwaarden op basis van peiljaar 2006 en de rekenwaarden op basis van peiljaar 2007 en dit gemiddelde vervolgens te vermeerderen met 1,5 dB.

Ten behoeve van de modellering zijn de overige relevante gegevens direct overgenomen uit het akoestisch spoorboekje.

In de berekeningen is als rekenparameter bodemfactor 1,00 (akoestisch zacht) aangehouden voor het gebied buiten de ingevoerde bodemgebieden. Voor de ingevoerde bodemgebieden is akoestisch hard (0,00) aangehouden.

Als maatgevende hoogte voor de begane grond van de nieuwe woning is 1,5 meter aangehouden. Voor de eerste verdieping is 4,5 meter gehanteerd.

2.4 Berekeningsmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met behulp van "Standaard Rekenmethode II" zoals deze is beschreven in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

3 Randvoorwaarden Wet geluidhinder

3.1 Wegverkeer

3.1.1 Inleiding

Met de geluidbelasting in dB van een weg wordt bedoeld de L_{den} -waarde van het geluidniveau in dB. L_{den} is de geluidbelasting in dB op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 07.00-19.00 uur, van 19.00 - 23.00 uur en van 23.00 - 07.00 uur van een jaar als omschreven in bijlage I, onderdeel 1, van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PbEG L 189).

3.1.2 Geluidzones

Volgens de Wet geluidhinder worden aan weerszijden van een weg zones aangegeven (art. 74 Wgh). Binnen deze zones worden eisen gesteld aan de geluidbelasting. Buiten de zones worden geen eisen gesteld. Een weg is niet zoneplichtig indien er sprake is van:

- ligging binnen een woonerf;
- een maximum snelheid van 30 km/uur.

In tabel 3.1 is de breedte van de geluidzones weergegeven.

Tabel 3.1: Breedte van de geluidzones langs wegen

soort gebied	aantal rijstroken	breedte geluidzone (m)
stedelijk	1 of 2	200
	3 of meer	350
buitenstedelijk	1 of 2	250
	3 of 4	400
	5 of meer	600

3.1.3 Artikel 110g

Binnen de Wet geluidhinder is middels artikel 110g de mogelijkheid geboden om rekening te houden met een verdere reductie van de geluidproductie van motorvoertuigen.

Conform artikel 110g bedraagt de vermindering van de geluidbelasting 2 dB voor wegen waarvoor de snelheid 70 km/uur of meer bedraagt en 5 dB voor de overige wegen.

Deze aftrek mag niet toegepast worden bij het bepalen van de vereiste karakteristieke geluidwering.

3.1.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Binnen de Wet geluidhinder is de toetsing van de geluidbelasting afhankelijk gesteld van de ligging van de onderhavige weg. Er wordt volgens artikel 1 van de Wet geluidhinder onderscheiden:

Stedelijk gebied:	het gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII van de Wet geluidhinder, met uitzondering van gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
Buitenstedelijk gebied:	het gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor toepassing van de hoofdstukken VI en VII, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

3.1.5 Maximale geluidbelasting

Artikel 82 tot en met 85 van de Wet geluidhinder geven nadere uitleg met betrekking tot de geluidbelasting in zogenaamde "Nieuwe situaties" (er dient een bestemmingsplanprocedure te worden gevolgd).

De zogenaamde voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB. Is de geluidbelasting lager dan 48 dB dan legt de Wet geluidhinder geen restricties op aan het onderhavige plan. Wordt deze voorkeursgrenswaarde overschreden dan kan door de gemeente een hogere waarde worden vastgesteld.

Indien de geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde, kan de gemeente ontheffing verlenen indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Tabel 3.2: Normen geluidbelasting in stedelijk gebied

normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in een stedelijk gebied	
voorkeursgrenswaarde	48 dB
maximale ontheffingswaarde	63 dB
maximale ontheffingswaarde (vervangende nieuwbouw)	63 dB

Tabel 3.3: Normen geluidbelasting in buitenstedelijk gebied

normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in een buitenstedelijk gebied	
voorkeursgrenswaarde	48 dB
maximale ontheffingswaarde	53 dB
maximale ontheffingswaarde (agrarische bedrijfswoning)	58 dB
maximale ontheffingswaarde (vervangende nieuwbouw, buiten de bebouwde kom)	58 dB
maximale ontheffingswaarde (vervangende nieuwbouw gelegen binnen de bebouwde kom, binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg)	63 dB

3.2 Railverkeer

3.2.1 Inleiding

Met de geluidbelasting in dB van een spoorweg wordt bedoeld de L_{den} -waarde van het geluidniveau in dB. L_{den} is de geluidbelasting in dB op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 07.00 - 19.00 uur, van 19.00 - 23.00 uur en van 23.00 - 07.00 uur van een jaar als omschreven in bijlage I, onderdeel 1, van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï (PbEG L 189).

3.2.2 Geluidzone

Bij de Regeling zonekaart spoorwegen is een kaart gevoegd die de zone aangeeft van een bepaalde spoorweg. Indien een spoorweg niet is aangegeven op deze kaart, heeft deze spoorweg ook geen zone. Binnen de zone van een spoorweg dient een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden.

3.2.3 Maximale geluidbelasting

Artikel 4.9 tot en met 4.12 en artikel 5.3 van het Besluit Geluidhinder geven nadere uitleg met betrekking tot de geluidbelasting in zogenaamde "Nieuwe situaties".

De zogenaamde voorkeursgrenswaarde voor woningen bedraagt 55 dB. Is de geluidbelasting lager dan 55 dB dan legt de Wet geluidhinder geen restricties op aan het onderhavige plan.

Wordt deze voorkeursgrenswaarde overschreden dan dient bij de gemeente een hogere waarde te worden aangevraagd.

Indien de geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde, kan de gemeente ontheffing verlenen indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde van 55 dB, op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Voor nog niet-geprojecteerde woningen, gelden de normen zoals weergegeven in tabel 3.4.

Tabel 3.4:

normen voor nog niet-geprojecteerde woningen	
voorkeursgrenswaarde	55 dB
maximale ontheffingswaarde	68 dB

4 Berekening en toetsing geluidbelasting

4.1 Wegverkeer

Naar aanleiding van de beoogde nieuwbouw van een vrijstaande bedrijfswoning op de Koekoeksweg 18 te Weert is de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Moesdijk, de Breybaan en de Koekoeksweg bepaald.

De invoergegevens zijn weergegeven in bijlage C/1. Een grafische weergave van alle invoergegevens is weergegeven in bijlage C/2.

De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder. In navolgende tabellen 4.1 tot en met 4.3 wordt deze toetsing weergegeven. In bijlage D zijn de berekeningsresultaten van de toetspunten weergegeven.

Tabel 4.1: Overzicht geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Moesdijk

Toetspunt	Toets-hoogte (m)	Geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Voorkeurs-grenswaarde (dB)	Maximale ontheffings-waarde (dB)
p01 t/m p07	alle	< 48	< 53	48	53

Tabel 4.2: Overzicht geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Breybaan

Toetspunt	Toets-hoogte (m)	Geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Voorkeurs-grenswaarde (dB)	Maximale ontheffings-waarde (dB)
p01 t/m p07	alle	< 48	< 53	48	53

Tabel 4.3: Overzicht geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Koekoeksweg

Toetspunt	Toets-hoogte (m)	Geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Voorkeurs-grenswaarde (dB)	Maximale ontheffings-waarde (dB)
p01 t/m p07	alle	< 48	< 53	48	53

Ter plaatse van de nieuw te bouwen vrijstaande bedrijfswoning op de Koekoeksweg 18 te Weert geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Moesdijk, de Breybaan en de Koekoeksweg de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai van 48 dB niet overschrijdt.

4.2 Railverkeer

De geluidbelasting ten gevolge van railverkeer is bepaald voor de spoorlijn Weert - Roermond, trajectnummer 820.

De invoergegevens zijn weergegeven in bijlage E/1. De grafische weergave van alle invoergegevens is weergegeven in bijlage E/2. Vervolgens is de geluidbelasting getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder "Nieuwe situaties".

In bijlage F zijn zowel de berekeningsresultaten op basis van peiljaar 2006 (bijlage F/1) als op basis van peiljaar 2007 (bijlage F/2) van de representatieve toetspunten weergegeven. Conform afspraken tussen het Ministerie van VROM en ProRail Capaciteitsmanagement is er bij de indicatie van toekomstige geluidproductieplafonds namelijk voor gekozen om het energetisch gemiddelde te nemen van de rekenwaarden op basis van peiljaar 2006 en de rekenwaarden op basis van peiljaar 2007 en dit gemiddelde vervolgens te vermeerderen met 1,5 dB. In navolgende tabel zijn de rekenresultaten na energetische middeling en voornoemde vermeerdering opgenomen.

Tabel 4.4: Overzicht geluidbelasting t.g.v. het railverkeer op de spoorlijn met trajectnummer 820

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting (dB)	voorkeursgrenswaarde (dB)	maximale ontheffingswaarde (dB)
t01	1,5	60	55	68
	4,5	62		
t02	1,5	60		
	4,5	62		
t03	1,5	58		
	4,5	62		
t04 t/m t07	alle	<55		

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer op traject 820 op toetspunten t01 tot en met t03 de voorkeursgrenswaarde van 55 dB overschrijdt. Ter plaatse van de punten t04 tot en met t07 wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt nergens overschreden.

Bij overdrachtsmaatregelen wordt bekeken of tussen geluidbron en ontvanger de geluidoverdracht belemmerd kan worden. Dit kan o.a. door het plaatsen van een geluidscherm. Bij maatregelen aan de geluidbron wordt bekeken of het geluidniveau van de veroorzaker van het geluid gereduceerd kan worden. Dit kan o.a. door het toepassen van stillere bakken of verlaging van de snelheid. Op het toepassen van stillere bakken of een verlaging van de snelheid ter plaatse kan de initiatiefnemer van het bouwplan echter geen invloed uitoefenen.

Door het plaatsen van voldoende hoge geluidschermen (overdrachtsmaatregel) kan de geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer uiteraard tot onder de voorkeursgrenswaarde worden teruggebracht. Gezien de hoge kosten die dit echter met zich meebrengt is het niet reëel dat deze kosten door het onderhavige bouwplan worden gedragen. Derhalve wordt onderbouwd verzocht hogere grenswaarde te verlenen conform artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder.

4.3 Totale geluidbelasting (cumulatie weg- en railverkeerslawaai)

Ter bepaling van de karakteristieke geluidwering van de gevel $G_{A,k}$ dient de totale geluidbelasting te worden berekend. Bij het vaststellen van de cumulatieve geluidbelasting is er rekening gehouden met het feit dat er in de twee peiljaren (2006 en 2007) minder dan 30% aan goederenvervoer (categorieën 4 en 5) op de spoorbaan passeren (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, artikel 5.4, lid 3). In navolgende tabel wordt de totale geluidbelasting weergegeven.

Tabel 5.2: Overzicht cumulatieve geluidbelasting

toetspunt	toetshoogte (m)	gecumuleerde geluidbelasting (dB)
t01	1,5	61
	4,5	63
t02	1,5	60
	4,5	63
t03	1,5	59
	4,5	62
t04 t/m t06	alle	<53
t07	1,5	55
	4,5	56

5 Conclusie

In opdracht van Salemans Vastgoed te Nederweert is een akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaai uitgevoerd voor de locatie gelegen aan Koekoeksweg 18 te Weert. Op de locatie zal een nieuwe vrijstaande bedrijfswoning worden ontwikkeld. Voornoemde ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Het onderzoek dient derhalve te worden uitgevoerd ten behoeve van het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan.

Voor wegverkeerslawaaai is het plan gelegen binnen de geluidzone van de Moesdijk, de Breybaan en de Koekoeksweg. Voor railverkeerslawaaai is het plan gelegen binnen de invloedssfeer van de spoorlijn Weert - Roermond, trajectnummer 820.

Ter plaatse van de nieuw te bouwen vrijstaande bedrijfswoning op de Koekoeksweg 18 te Weert geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Moesdijk, de Breybaan en de Koekoeksweg de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaai van 48 dB niet overschrijdt. Derhalve wordt de maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor buitenstedelijk gebied tevens nergens overschreden.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer op traject 820 op een aantal toetspunten de voorkeursgrenswaarde van 55 dB overschrijdt. Derhalve dient in onderhavige situatie een verzoek tot het verlenen van hogere grenswaarde conform artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder gedaan te worden.

Ter bepaling van de geluidwering van de gevel dient de totale geluidbelasting te worden berekend. Hiertoe mag geen correctie artikel 110g Wgh worden toegepast met betrekking tot het wegverkeerslawaaai. Vanwege de verschillende geluidbronnen wegverkeerslawaaai en railverkeerslawaaai is de gecumuleerde geluidbelasting voor de toetspunten bepaald volgens het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, bijlage I, hoofdstuk 2.

De gecumuleerde geluidbelasting op de gevels van de nieuw te bouwen woning bedraagt maximaal 63 dB. Volgens het Bouwbesluit dient de karakteristieke geluidwering van de gevel $G_{A,k}$ voor verblijfsgebieden in een woning minimaal de gecumuleerde geluidbelasting minus 33 dB te bedragen. Verder wordt er vanuit gegaan dat een gevel bij een normale bouwkundige opzet aan de minimaal vereiste $G_{A,k}$ van 20 dB voldoet. In de onderhavige situatie bedraagt de minimaal vereiste $G_{A,k}$ maximaal 30 dB. Derhalve is een aanvullend onderzoek nodig ter bepaling van de geluidwering van de gevel.

Na toepassing van de juiste gevelwerende materialen en maatregelen is een binnenniveau van 33 dB gewaarborgd en is er dus te allen tijde sprake van een goed woon- en leefklimaat. Bovendien blijkt uit het akoestisch onderzoek dat de woning een geluidluwe achtergevel c.q. buitenruimte heeft.

BIJLAGE A

BIJLAGE B/1

Marjolijn Frensch

Van: Jo Smeets
Verzonden: maandag 9 mei 2011 10:18
Aan: Marjolijn Frensch
Onderwerp: FW: Betr.: Aanvraag verkeersgegevens

Met vriendelijke groet,

Tritium Advies BV
ir. J. (Jo) Smeets
Projectleider geluid & bouwfysica

Doorkiesnummer : 040 - 2 907 386
E-mail : jo@tritium.nl
Profiel op : Linked Bezoek mijn LinkedIn profiel

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: I Gommans [mailto:I.Gommans@weert.nl]
Verzonden: maandag 2 mei 2011 13:44
Aan: Jo Smeets
Onderwerp: Betr.: Aanvraag verkeersgegevens

Geachte heer Smeets,

Bijgevoegd de gevraagde gegevens. De intensiteiten zijn etmaalintensiteiten, afkomstig uit het verkeersmodel (jaar 2009 en 2020). Er zijn geen verdelingen bekend over L-MZ-Z verkeer of dag-avond-nacht. Wegdektype is overal asfalt.

Breybaan: 60 (bubeko) en 50 (bibeko)
2009: 721 mvt/etm
2020: 762 mvt/etm

Koekoeksweg: 80 km/u, wordt 60 km/u
2009: 265 mvt/etm
2020: 277 mvt/etm

Koekoekszijweg: 80 km/u, wordt 60 km/u
2009: n.b.
2020: n.b.

Moesdijk: 50 km/u, sluit bij Roermondseweg aan op rotonde
2009: 721 mvt/etm
2020: 762 mvt/etm

Eindhovenseweg: is ter hoogte van hsnr 99a van Rijkswaterstaat

Maarhezerhuttendijk: 80 km/u
2009: 1798 mvt/etm
2020: 2238 mvt/etm

Dr. Anton Philipsweg: 80 km/u
gemeente Nederweert

Stienestraat: 80 km/u
2009: 121 mvt/etm
2020: 156 mvt/etm

Weijerkesweg: 80 km/u
2009: n.b.
2020: n.b.

Hoogbosweg: 80 km/u
2009: 52 mvt/etm
2020: 82 mvt/etm

Groothulsterweg: 80 km/u
2009: 885 mvt/etm
2020: 1029 mvt/etm

Vrakkerstraat: 80 km/u (bubeko)
2009: 546 mvt/etm
2020: 641 mvt/etm

met vriendelijke groet,

Inge Gommans

beleidsmedewerker verkeer en vervoer
Stadsbeheer, afdeling IBOR

tel: 0495 - 575 351
aanwezig op maandag, woensdag en donderdag

>>> "Jo Smeets" <j.smeets@tritium.nl> 04/28/11 2:08 >>>
Geachte mevrouw Gommans,

Naar aanleiding van contact met mijn collega Robert van de Voort, onderstaande aanvraag. Helaas is deze aanvraag reeds begin deze maand bij uw collega Rob van Ekeren weggelegd, echter tot op heden nog steeds onbeantwoord.

Voor akoestische onderzoeken op de locaties:

- * Koekoeksweg 18;
- * Eindhovenenseweg 99a;
- * Weijerkesweg 3;
- * Vrakkerstraat 133,

allen te Weert zijn we op zoek naar de verkeersgegevens van de volgende wegen:

- * Breijbaan;
- * Koekoeksweg;
- * Koekoekszijweg;
- * Moesdijk;
- * Eindhovenenseweg (ter hoogte van de genoemde locaties);
- * Maarheezerhuttendijk;
- * Doctor Anton Philipsweg;
- * Stienestraat;
- * Weijerkesweg;
- * Hoogbosweg;
- * Groothulsterweg;

* Vrakkerstraat.

Van deze weg hadden we graag geweten:

* Verkeersintensiteiten;
* Verdeling licht/middel/zwaar verkeer;
* Verdeling over dag/avond/nacht;
* Wegdektype;
* Autonome groei in % tot 2021;
* Maximale snelheid;
* Datum (jaartal) van de tellingen.

Mocht de hoofdbaan van de Eindhovenseweg (autoweg) in beheer zijn bij de Provincie of Rijkswaterstaat, dan graag een reactie. Gegevens van Rijksweg A2 worden elders opgevraagd.

Laat a.u.b. weten als er vragen en/of onduidelijkheden zijn. Mocht er van een weg niets bekend zijn, welke aanname kunnen we dan doen?

Bij voorbaat dank voor uw medewerking!

Met vriendelijke groet,

Tritium Advies BV
ir. J. (Jo) Smeets
Projectleider geluid & bouwfysica

Doorkiesnummer

: 040 - 2 907 386

E-mail

: jo@tritium.nl

Profiel op

: Linked alt="Bezoek mijn LinkedIn profiel">
<<http://nl.linkedin.com/pub/jo-smeets/3/a77/463>>

<<http://www.tritiumadvies.nl/>>

www.tritiumadvies.nl <<http://www.tritiumadvies.nl/>> bodem, water, lucht, geluid en
bouwfysica, ruimtelijke ordening kwaliteit, arbo, milieu en managementsystemen

Vestiging Nuenen

Gulberg 35

5674 TE

NUENEN

T. 040 - 2 951 951

F. 040 - 2 951 950

Vestiging Prinsenbeek

Groenstraat 27

4841 BA

PRINSENBEK

T. 076 - 5 429 564

F. 076 - 5 416 894

Op dit e-mail bericht is een disclaimer
<<http://www.tritium.nl/disclaimer.html>> van toepassing.

Dit e-mail bericht is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan vertrouwelijke informatie bevatten. Indien dit e-mail bericht niet voor u is bestemd, verzoeken wij u vriendelijk doch dringend, het e-mail bericht per omgaande aan ons te retourneren en alle informatie hierover uit uw computer(s) te verwijderen. Openbaring, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is, behoudens schriftelijke goedkeuring van de gemeente Weert, niet toegestaan. De gemeente Weert bewaakt dagelijks de veiligheid en integriteit van haar elektronisch berichtenverkeer. Desondanks kan de gemeente Weert niet garanderen dat het e-mail bericht juist, tijdig, volledig en virusvrij wordt overgebracht. De gemeente Weert kan hiervoor niet aansprakelijk worden gesteld.

BIJLAGE B/2

Aswin 2008 Rekenscherm

peiljaar **R2006 (v 08/08)** kilometer begin **62700** versie **1**
 traject **820** kilometer eind **87200** zone **600**
 kilometerstand **65100** aantal sporen **2** spoor **S**

voertuigen	aantallen (bakken/uur)			snelheid door-	snelheid stop-	stopfractie		
	dag	avond	nacht	gaand (km / u)	pend (km / u)	dag	avond	nacht
Cat. 1	0.42	0.30	1.92	89.00	88.00	0.34	0.50	1.00
Cat. 2	55.78	57.35	10.33	84.00	74.00	1.00	0.95	0.75
Cat. 3	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 4	9.46	17.50	23.83	90.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 5	0.02	0.00	0.03	90.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 6	0.31	0.51	0.71	90.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 7	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 8	3.90	3.70	0.70	82.00	72.00	1.00	0.84	0.50
Cat. 9	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

bovenbouwcode **1 voegloos spoor met betonnen dwarsligger (mono/duoblok) en ballastbed**

afstand waarnemer **36.0** meter
 hoogte waarnemer **5.0** meter
 hoogte spoor **2.0** meter
 hoogte scherm **0.0** meter
 afstand scherm **45.0** meter
 overzijde spoor **0.00** fr. bebouwd
 bodemfactor **0.80** fr. zacht

Rekenresultaten voor alle sporen in dB(A)					
	etmaal	Lden	dag	avond	nacht
emissietotaal	89.1	86.6	82.3	82.8	79.1
emissie scherm	73.0	70.5	66.2	66.6	63.0
immissie	73.0	70.5	66.2	66.6	63.0

Aswin 2008 Rekenscherm

peiljaar **R2007 (v 10/09)** kilometer begin **62700** versie **1**
 traject **820** kilometer eind **87200** zone **600**
 kilometerstand **65100** aantal sporen **2** spoor **S**

voertuigen	aantallen (bakken/uur)			snelheid door-	snelheid stop-	stopfractie		
	dag	avond	nacht	gaand (km / u)	pend (km / u)	dag	avond	nacht
Cat. 1	0.02	0.38	0.46	91.00	88.00	0.00	0.00	0.50
Cat. 2	3.48	15.56	5.76	82.00	71.00	0.77	0.00	0.00
Cat. 3	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 4	5.45	8.54	10.07	90.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 5	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 6	0.29	0.53	0.66	90.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 7	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 8	41.68	43.78	11.41	83.00	72.00	1.00	0.98	0.96
Cat. 9	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

bovenbouwcode **1 voegloos spoor met betonnen dwarsligger (mono/duoblok) en ballastbed**

afstand waarnemer **36.0** meter
 hoogte waarnemer **5.0** meter
 hoogte spoor **2.0** meter
 hoogte scherm **0.0** meter
 afstand scherm **45.0** meter
 overzijde spoor **0.00** fr. bebouwd
 bodemfactor **0.80** fr. zacht

Rekenresultaten voor alle sporen in dB(A)					
	etmaal	Lden	dag	avond	nacht
emissietotaal	86.7	83.2	75.8	78.3	76.7
mmissie scherm	70.6	67.1	59.7	62.2	60.6
immissie	70.6	67.1	59.7	62.2	60.6

BIJLAGE C/1

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model

Model eigenschap

Omschrijving	eerste model
Verantwoordelijke	MF
Rekenmethode	RMW-2006
Modelgrenzen	(0,00, 0,00) - (1000,00, 1000,00)
Aangemaakt door	MF op 9-5-2011
Laatst ingezien door	MF op 12-5-2011
Model aangemaakt met	Geomilieu V1.81
Origineel project	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Totaalresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Meteorologische correctie	Standaard RMW-2006, SRM II
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Standaard RMW-2006, SRM II
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	Bf
bodem01	koekoeksweg+breijbaan	0,00
bodem02	spoor	0,00
bodem03	Moesdijk	0,00

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
geb01	eigen bebouwing	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
geb02	eigen bebouwing	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
geb03	eigen bebouwing	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
geb04	eigen bebouwing	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
geb05	omliggende bebouwing	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
geb06	omliggende bebouwing	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
geb07	omliggende bebouwing	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
geb08	omliggende bebouwing	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
geb09	omliggende bebouwing	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
geb10	omliggende bebouwing	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
geb11	omliggende bebouwing	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
geb12	omliggende bebouwing	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
geb13	omliggende bebouwing	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
geb14	omliggende bebouwing	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
geb15	omliggende bebouwing	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
geb16	omliggende bebouwing	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
geb17	omliggende bebouwing	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
geb18	omliggende bebouwing	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
geb01	0,80	0,80	0,80	0,80
geb02	0,80	0,80	0,80	0,80
geb03	0,80	0,80	0,80	0,80
geb04	0,80	0,80	0,80	0,80
geb05	0,80	0,80	0,80	0,80
geb06	0,80	0,80	0,80	0,80
geb07	0,80	0,80	0,80	0,80
geb08	0,80	0,80	0,80	0,80
geb09	0,80	0,80	0,80	0,80
geb10	0,80	0,80	0,80	0,80
geb11	0,80	0,80	0,80	0,80
geb12	0,80	0,80	0,80	0,80
geb13	0,80	0,80	0,80	0,80
geb14	0,80	0,80	0,80	0,80
geb15	0,80	0,80	0,80	0,80
geb16	0,80	0,80	0,80	0,80
geb17	0,80	0,80	0,80	0,80
geb18	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Maaiveld	HDef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
t01		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
t02		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
t03		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
t04		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
t05		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
t06		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
t07		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Invoertype	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)
weg03	Moesdijk	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	50	50	50	50
weg01	Koekoeksweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	60	60	60	60
weg02	Breijbaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	60	60	60	60

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Totaal aantal	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)	%Int.(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)
weg03	785,00	6,40	3,70	1,10	--	--	--	--	--	76,30
weg01	285,00	6,40	3,70	1,10	--	--	--	--	--	76,30
weg02	785,00	6,40	3,70	1,10	--	--	--	--	--	76,30

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)
weg03	77,00	69,10	--	11,00	10,00	9,90	--	12,70	13,00	21,00	--
weg01	77,00	69,10	--	11,00	10,00	9,90	--	12,70	13,00	21,00	--
weg02	77,00	69,10	--	11,00	10,00	9,90	--	12,70	13,00	21,00	--

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)
weg03	--	--	--	--	38,33	22,36	5,97	--	5,53	2,90	0,85	--
weg01	--	--	--	--	13,92	8,12	2,17	--	2,01	1,05	0,31	--
weg02	--	--	--	--	38,33	22,36	5,97	--	5,53	2,90	0,85	--

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k
weg03	6,38	3,78	1,81	--	77,53	84,31	91,51	94,53	98,29	96,18
weg01	2,32	1,37	0,66	--	72,66	80,42	86,87	91,27	94,97	92,51
weg02	6,38	3,78	1,81	--	77,06	84,82	91,27	95,67	99,37	96,91

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	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
weg03	89,00	82,29	75,13	81,86	89,04	92,15	95,91	93,79	86,60
weg01	85,19	77,30	70,27	77,98	84,41	88,89	92,59	90,12	82,79
weg02	89,59	81,70	74,67	82,38	88,81	93,29	96,99	94,52	87,19

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

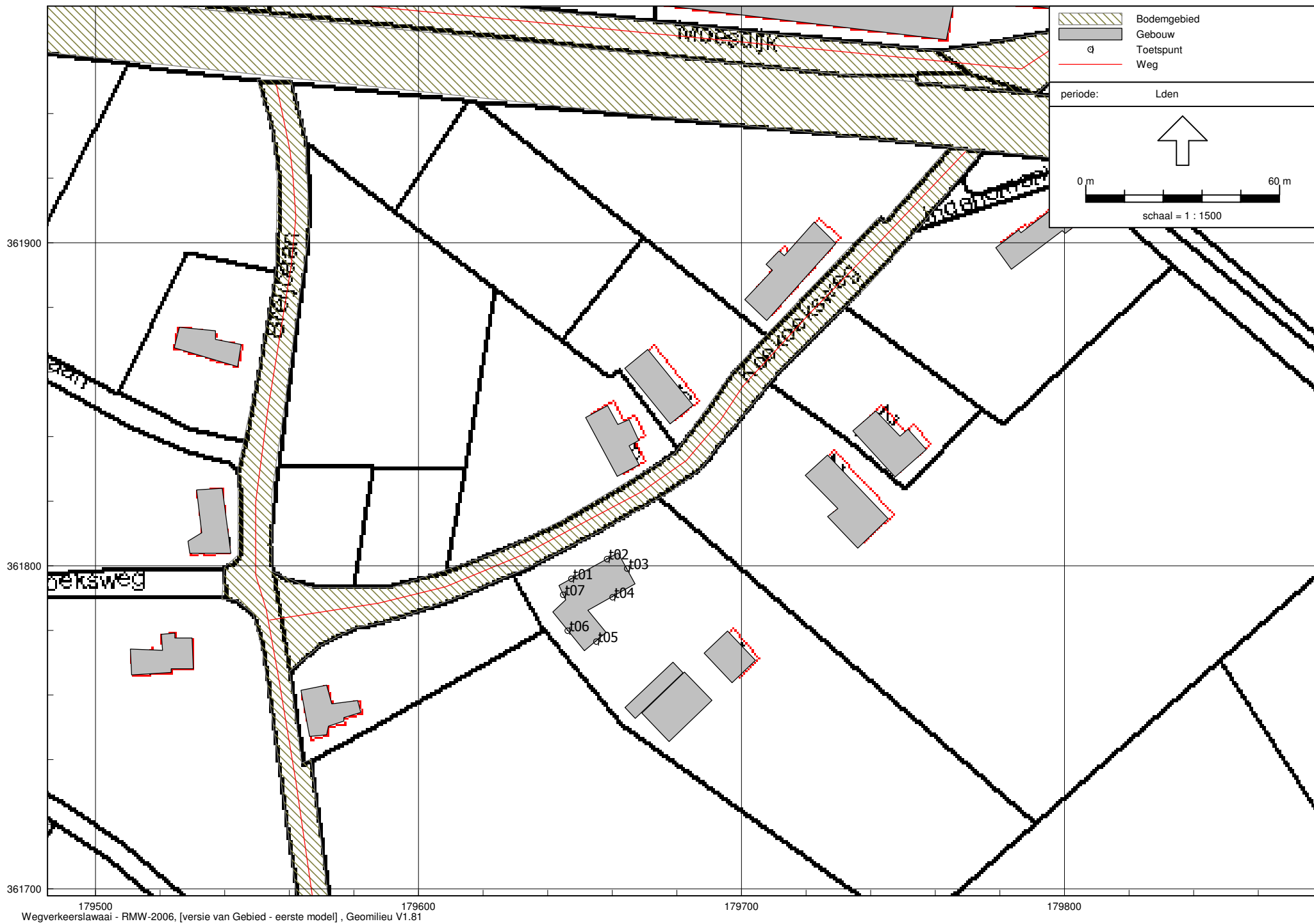
Naam	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k
weg03	79,87	70,73	77,58	84,89	88,25	91,50	89,12	82,12	75,50
weg01	74,88	65,98	73,59	80,15	84,96	88,12	85,38	78,21	70,39
weg02	79,28	70,38	77,99	84,55	89,36	92,52	89,78	82,61	74,79

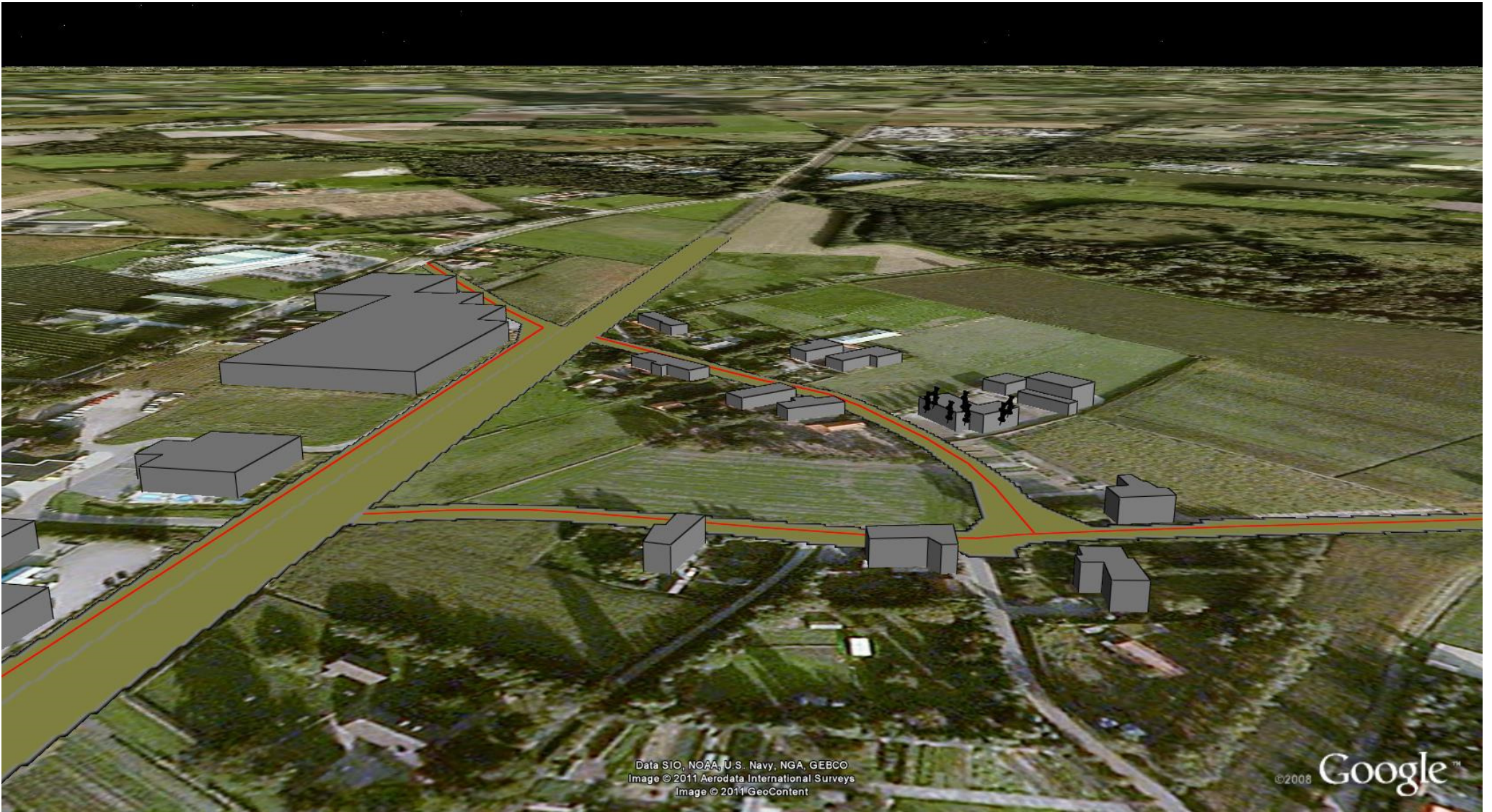
Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

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
weg03	--	--	--	--	--	--	--	--
weg01	--	--	--	--	--	--	--	--
weg02	--	--	--	--	--	--	--	--

BIJLAGE C/2







Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO
Image © 2011 Aerodata International Surveys
Image © 2011 GeoContent

©2008 Google™

BIJLAGE D

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Breijbaan
 Groepsreductie: Ja

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
t01_A		1,50	34,5	32,1	27,6	36,2	
t01_B		4,50	36,0	33,6	29,1	37,7	
t02_A		1,50	33,8	31,4	26,9	35,5	
t02_B		4,50	35,2	32,8	28,3	36,9	
t03_A		1,50	24,7	22,4	17,8	26,4	
t03_B		4,50	27,2	24,8	20,3	28,9	
t04_A		1,50	25,2	22,8	18,3	26,9	
t04_B		4,50	27,9	25,5	21,0	29,6	
t05_A		1,50	30,0	27,6	23,1	31,7	
t05_B		4,50	31,1	28,7	24,2	32,8	
t06_A		1,50	35,2	32,8	28,2	36,9	
t06_B		4,50	36,5	34,1	29,6	38,2	
t07_A		1,50	36,4	34,0	29,4	38,1	
t07_B		4,50	37,8	35,4	30,9	39,5	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Breijbaan
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A		1,50	39,5	37,1	32,6	41,2
t01_B		4,50	41,0	38,6	34,1	42,7
t02_A		1,50	38,8	36,4	31,9	40,5
t02_B		4,50	40,2	37,8	33,3	41,9
t03_A		1,50	29,7	27,4	22,8	31,4
t03_B		4,50	32,2	29,8	25,3	33,9
t04_A		1,50	30,2	27,8	23,3	31,9
t04_B		4,50	32,9	30,5	26,0	34,6
t05_A		1,50	35,0	32,6	28,1	36,7
t05_B		4,50	36,1	33,7	29,2	37,8
t06_A		1,50	40,2	37,8	33,2	41,9
t06_B		4,50	41,5	39,1	34,6	43,2
t07_A		1,50	41,4	39,0	34,4	43,1
t07_B		4,50	42,8	40,4	35,9	44,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Koekoeksweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A		1,50	45,2	42,8	38,3	46,9
t01_B		4,50	45,6	43,2	38,7	47,3
t02_A		1,50	45,3	42,9	38,4	47,0
t02_B		4,50	45,6	43,2	38,8	47,4
t03_A		1,50	40,1	37,7	33,2	41,8
t03_B		4,50	40,9	38,5	34,0	42,6
t04_A		1,50	24,3	21,9	17,4	26,0
t04_B		4,50	26,5	24,1	19,6	28,2
t05_A		1,50	25,3	22,9	18,4	27,0
t05_B		4,50	27,2	24,8	20,3	28,9
t06_A		1,50	35,1	32,7	28,2	36,8
t06_B		4,50	36,7	34,3	29,8	38,4
t07_A		1,50	41,4	39,0	34,5	43,1
t07_B		4,50	42,1	39,7	35,2	43,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Koekoeksweg
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A		1,50	50,2	47,8	43,3	51,9
t01_B		4,50	50,6	48,2	43,7	52,3
t02_A		1,50	50,3	47,9	43,4	52,0
t02_B		4,50	50,6	48,2	43,8	52,4
t03_A		1,50	45,1	42,7	38,2	46,8
t03_B		4,50	45,9	43,5	39,0	47,6
t04_A		1,50	29,3	26,9	22,4	31,0
t04_B		4,50	31,5	29,1	24,6	33,2
t05_A		1,50	30,3	27,9	23,4	32,0
t05_B		4,50	32,2	29,8	25,3	33,9
t06_A		1,50	40,1	37,7	33,2	41,8
t06_B		4,50	41,7	39,3	34,8	43,4
t07_A		1,50	46,4	44,0	39,5	48,1
t07_B		4,50	47,1	44,7	40,2	48,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Moesdijk
Groepsreductie: Ja

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
t01_A		1,50	31,4	29,0	24,6	33,2	
t01_B		4,50	33,1	30,7	26,3	34,9	
t02_A		1,50	31,6	29,2	24,8	33,3	
t02_B		4,50	33,3	30,9	26,5	35,0	
t03_A		1,50	30,5	28,1	23,7	32,2	
t03_B		4,50	32,5	30,1	25,7	34,3	
t04_A		1,50	14,5	12,1	7,7	16,2	
t04_B		4,50	19,4	17,0	12,6	21,1	
t05_A		1,50	18,8	16,4	11,9	20,5	
t05_B		4,50	20,6	18,2	13,8	22,3	
t06_A		1,50	24,5	22,1	17,7	26,2	
t06_B		4,50	25,7	23,3	18,9	27,5	
t07_A		1,50	25,7	23,3	18,9	27,4	
t07_B		4,50	26,8	24,4	20,0	28,6	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Moesdijk
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A		1,50	36,4	34,0	29,6	38,2
t01_B		4,50	38,1	35,7	31,3	39,9
t02_A		1,50	36,6	34,2	29,8	38,3
t02_B		4,50	38,3	35,9	31,5	40,0
t03_A		1,50	35,5	33,1	28,7	37,2
t03_B		4,50	37,5	35,1	30,7	39,3
t04_A		1,50	19,5	17,1	12,7	21,2
t04_B		4,50	24,4	22,0	17,6	26,1
t05_A		1,50	23,8	21,4	16,9	25,5
t05_B		4,50	25,6	23,2	18,8	27,3
t06_A		1,50	29,5	27,1	22,7	31,2
t06_B		4,50	30,7	28,3	23,9	32,5
t07_A		1,50	30,7	28,3	23,9	32,4
t07_B		4,50	31,8	29,4	25,0	33,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A		1,50	50,7	48,3	43,8	52,4
t01_B		4,50	51,2	48,8	44,4	53,0
t02_A		1,50	50,8	48,4	43,9	52,5
t02_B		4,50	51,2	48,8	44,4	53,0
t03_A		1,50	45,7	43,3	38,8	47,4
t03_B		4,50	46,6	44,2	39,8	48,4
t04_A		1,50	33,0	30,6	26,1	34,7
t04_B		4,50	35,6	33,2	28,7	37,3
t05_A		1,50	36,5	34,1	29,6	38,2
t05_B		4,50	37,9	35,5	31,0	39,6
t06_A		1,50	43,3	40,9	36,4	45,0
t06_B		4,50	44,8	42,4	37,9	46,5
t07_A		1,50	47,6	45,3	40,8	49,4
t07_B		4,50	48,6	46,2	41,7	50,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BIJLAGE E/1

Model: railverkeer 2006
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2009

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Hbron	Invoertype	bb	m
820_A	820_A_66922_67158	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_67158_67322	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_67322_67508	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_67508_67604	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_67604_67608	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_67608_67642	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_67642_67645	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_67645_67714	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_67714_68022	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_68022_68364	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_66922_67158	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_67158_67322	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_67322_67508	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_67508_67604	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_67604_67608	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_67608_67642	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_67642_67645	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_67645_67714	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_67714_68022	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_68022_68364	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen

Model: railverkeer 2006
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Aantal(D) Cat.1	FStop(D) Cat.1	Aantal(A) Cat.1	FStop(A) Cat.1	Aantal(N) Cat.1	FStop(N) Cat.1	Aantal(P4) Cat.1	FStop(P4) Cat.1	Vdoor Cat.1	Vstop Cat.1
820_A	0,42	0,68	0,00	0,00	0,72	1,00	0,00	0,00	128	126
820_A	0,42	0,68	0,00	0,00	0,72	1,00	0,00	0,00	128	131
820_A	0,42	0,68	0,00	0,00	0,72	1,00	0,00	0,00	130	131
820_A	0,42	0,68	0,00	0,00	0,72	1,00	0,00	0,00	133	131
820_A	0,42	0,68	0,00	0,00	0,72	1,00	0,00	0,00	133	131
820_A	0,42	0,68	0,00	0,00	0,72	1,00	0,00	0,00	133	131
820_A	0,42	0,68	0,00	0,00	0,72	1,00	0,00	0,00	133	131
820_A	0,42	0,68	0,00	0,00	0,72	1,00	0,00	0,00	133	131
820_A	0,42	0,68	0,00	0,00	0,72	1,00	0,00	0,00	133	136
820_A	0,42	0,68	0,00	0,00	0,72	1,00	0,00	0,00	137	136
820_B	0,00	0,00	0,30	1,00	1,20	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,30	1,00	1,20	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,30	1,00	1,20	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,30	1,00	1,20	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,30	1,00	1,20	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,30	1,00	1,20	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,30	1,00	1,20	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,30	1,00	1,20	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,30	1,00	1,20	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,30	1,00	1,20	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,30	1,00	1,20	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,30	1,00	1,20	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,30	1,00	1,20	1,00	0,00	0,00	140	140

Model: railverkeer 2006
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Aantal(D) Cat.2	FStop(D) Cat.2	Aantal(A) Cat.2	FStop(A) Cat.2	Aantal(N) Cat.2	FStop(N) Cat.2	Aantal(P4) Cat.2	FStop(P4) Cat.2	Vdoor Cat.2	Vstop Cat.2
820_A	27,40	1,00	28,89	0,95	5,80	0,90	0,00	0,00	132	129
820_A	27,40	1,00	28,89	0,95	5,80	0,90	0,00	0,00	132	135
820_A	27,40	1,00	28,89	0,95	5,80	0,90	0,00	0,00	136	135
820_A	27,40	1,00	28,89	0,95	5,80	0,90	0,00	0,00	140	135
820_A	27,40	1,00	28,89	0,95	5,80	0,90	0,00	0,00	140	135
820_A	27,40	1,00	28,89	0,95	5,80	0,90	0,00	0,00	140	135
820_A	27,40	1,00	28,89	0,95	5,80	0,90	0,00	0,00	140	135
820_A	27,40	1,00	28,89	0,95	5,80	0,90	0,00	0,00	140	140
820_A	27,40	1,00	28,89	0,95	5,80	0,90	0,00	0,00	140	140
820_B	28,38	0,99	28,46	0,96	4,53	0,59	0,00	0,00	140	140
820_B	28,38	0,99	28,46	0,96	4,53	0,59	0,00	0,00	140	140
820_B	28,38	0,99	28,46	0,96	4,53	0,59	0,00	0,00	140	140
820_B	28,38	0,99	28,46	0,96	4,53	0,59	0,00	0,00	140	140
820_B	28,38	0,99	28,46	0,96	4,53	0,59	0,00	0,00	140	140
820_B	28,38	0,99	28,46	0,96	4,53	0,59	0,00	0,00	140	140
820_B	28,38	0,99	28,46	0,96	4,53	0,59	0,00	0,00	140	140
820_B	28,38	0,99	28,46	0,96	4,53	0,59	0,00	0,00	140	140
820_B	28,38	0,99	28,46	0,96	4,53	0,59	0,00	0,00	140	140
820_B	28,38	0,99	28,46	0,96	4,53	0,59	0,00	0,00	140	140
820_B	28,38	0,99	28,46	0,96	4,53	0,59	0,00	0,00	140	140
820_B	28,38	0,99	28,46	0,96	4,53	0,59	0,00	0,00	140	140

[illegible]

Model: railverkeer 2006
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2009

Naam	Aantal(D) Cat.4	FStop(D) Cat.4	Aantal(A) Cat.4	FStop(A) Cat.4	Aantal(N) Cat.4	FStop(N) Cat.4	Aantal(P4) Cat.4	FStop(P4) Cat.4	Vdoor Cat.4	Vstop Cat.4
820_A	2,85	0,00	6,59	0,00	16,20	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,85	0,00	6,59	0,00	16,20	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,85	0,00	6,59	0,00	16,20	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,85	0,00	6,59	0,00	16,20	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,85	0,00	6,59	0,00	16,20	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,85	0,00	6,59	0,00	16,20	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,85	0,00	6,59	0,00	16,20	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,85	0,00	6,59	0,00	16,20	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,85	0,00	6,59	0,00	16,20	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,85	0,00	6,59	0,00	16,20	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	6,61	0,00	10,91	0,00	7,64	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	6,61	0,00	10,91	0,00	7,64	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	6,61	0,00	10,91	0,00	7,64	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	6,61	0,00	10,91	0,00	7,64	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	6,61	0,00	10,91	0,00	7,64	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	6,61	0,00	10,91	0,00	7,64	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	6,61	0,00	10,91	0,00	7,64	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	6,61	0,00	10,91	0,00	7,64	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	6,61	0,00	10,91	0,00	7,64	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	6,61	0,00	10,91	0,00	7,64	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	6,61	0,00	10,91	0,00	7,64	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	6,61	0,00	10,91	0,00	7,64	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	6,61	0,00	10,91	0,00	7,64	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	6,61	0,00	10,91	0,00	7,64	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	6,61	0,00	10,91	0,00	7,64	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	6,61	0,00	10,91	0,00	7,64	0,00	0,00	0,00	90	0

Model: railverkeer 2006
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Aantal(D) Cat.5	FStop(D) Cat.5	Aantal(A) Cat.5	FStop(A) Cat.5	Aantal(N) Cat.5	FStop(N) Cat.5	Aantal(P4) Cat.5	FStop(P4) Cat.5	Vdoor Cat.5	Vstop Cat.5
820_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	90	0

Model: railverkeer 2006
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Aantal(D) Cat.6	FStop(D) Cat.6	Aantal(A) Cat.6	FStop(A) Cat.6	Aantal(N) Cat.6	FStop(N) Cat.6	Aantal(P4) Cat.6	FStop(P4) Cat.6	Vdoor Cat.6	Vstop Cat.6
820_A	0,11	0,00	0,20	0,00	0,46	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	0,11	0,00	0,20	0,00	0,46	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	0,11	0,00	0,20	0,00	0,46	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	0,11	0,00	0,20	0,00	0,46	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	0,11	0,00	0,20	0,00	0,46	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	0,11	0,00	0,20	0,00	0,46	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	0,11	0,00	0,20	0,00	0,46	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	0,11	0,00	0,20	0,00	0,46	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	0,11	0,00	0,20	0,00	0,46	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,21	0,00	0,30	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,21	0,00	0,30	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,21	0,00	0,30	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,21	0,00	0,30	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,21	0,00	0,30	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,21	0,00	0,30	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,21	0,00	0,30	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,21	0,00	0,30	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,21	0,00	0,30	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,21	0,00	0,30	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,21	0,00	0,30	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	0,21	0,00	0,30	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	90	0

[illegible]

Model: railverkeer 2006
Groep: (hoofdgroep)

Naam	Aantal(D)	Cat.8	FStop(D)	Cat.8	Aantal(A)	Cat.8	FStop(A)	Cat.8	Aantal(N)	Cat.8	FStop(N)	Cat.8	Aantal(P4)	Cat.8	FStop(P4)	Cat.8	Vdoor	Cat.8	Vstop	Cat.8
820_A		1,90		1,00		2,04		1,00		0,32		1,00		0,00		0,00		119		115
820_A		1,90		1,00		2,04		1,00		0,32		1,00		0,00		0,00		119		120
820_A		1,90		1,00		2,04		1,00		0,32		1,00		0,00		0,00		124		120
820_A		1,90		1,00		2,04		1,00		0,32		1,00		0,00		0,00		126		120
820_A		1,90		1,00		2,04		1,00		0,32		1,00		0,00		0,00		126		120
820_A		1,90		1,00		2,04		1,00		0,32		1,00		0,00		0,00		126		120
820_A		1,90		1,00		2,04		1,00		0,32		1,00		0,00		0,00		126		120
820_A		1,90		1,00		2,04		1,00		0,32		1,00		0,00		0,00		126		120
820_A		1,90		1,00		2,04		1,00		0,32		1,00		0,00		0,00		126		127
820_A		1,90		1,00		2,04		1,00		0,32		1,00		0,00		0,00		132		127
820_B		1,99		1,00		1,66		0,67		0,38		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,99		1,00		1,66		0,67		0,38		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,99		1,00		1,66		0,67		0,38		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,99		1,00		1,66		0,67		0,38		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,99		1,00		1,66		0,67		0,38		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,99		1,00		1,66		0,67		0,38		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,99		1,00		1,66		0,67		0,38		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,99		1,00		1,66		0,67		0,38		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,99		1,00		1,66		0,67		0,38		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,99		1,00		1,66		0,67		0,38		0,00		0,00		0,00		140		140

[illegible]

Model: railverkeer 2006
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2009

Naam	Vstop	Cat.9/1	Aantal(D)	Cat.9/2	Aantal(A)	Cat.9/2	Aantal(N)	Cat.9/2	Aantal(P4)	Cat.9/2	Aantal(D)	Cat.10	FStop(D)	Cat.10	Aantal(A)	Cat.10	FStop(A)	Cat.10
820_A		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_A		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_A		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_A		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_A		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_A		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_A		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_A		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_A		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_A		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_B		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_B		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_B		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_B		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_B		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_B		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_B		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_B		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_B		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_B		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_B		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_B		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_B		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
820_B		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2009

Naam	Aantal(N)	Cat.10	FStop(N)	Cat.10	Aantal(P4)	Cat.10	FStop(P4)	Cat.10	Vdoor	Cat.10	Vstop	Cat.10	Aantal(D)	Cat.11	FStop(D)	Cat.11	Aantal(A)	Cat.11
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00

Model: railverkeer 2006
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2009

Naam	FStop(A)	Cat.11	Aantal(N)	Cat.11	FStop(N)	Cat.11	Aantal(P4)	Cat.11	FStop(P4)	Cat.11	Vdoor	Cat.11	Vstop	Cat.11	RRgebr	Brugcorrectie
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False

Model: railverkeer 2007
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2009

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Hbron	Invoertype	bb	m
820_A	820_A_67000_67314	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_67314_67466	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_67466_67600	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_67600_67604	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_67604_67608	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_67608_67642	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_67642_67645	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_67645_67835	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_67835_68022	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_A	820_A_68022_68364	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_67000_67314	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_67314_67466	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_67466_67600	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_67600_67604	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_67604_67608	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_67608_67642	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_67642_67645	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_67645_67835	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_67835_68022	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
820_B	820_B_68022_68364	0,00	-0,20	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen

Model: railverkeer 2007
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Aantal(D) Cat.1	FStop(D) Cat.1	Aantal(A) Cat.1	FStop(A) Cat.1	Aantal(N) Cat.1	FStop(N) Cat.1	Aantal(P4) Cat.1	FStop(P4) Cat.1	Vdoor Cat.1	Vstop Cat.1
820_A	0,02	0,00	0,12	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	128	129
820_A	0,02	0,00	0,12	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	128	130
820_A	0,02	0,00	0,12	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	133	130
820_A	0,02	0,00	0,12	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	133	134
820_A	0,02	0,00	0,12	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	133	134
820_A	0,02	0,00	0,12	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	133	134
820_A	0,02	0,00	0,12	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	133	134
820_A	0,02	0,00	0,12	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	133	134
820_A	0,02	0,00	0,12	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	133	135
820_A	0,02	0,00	0,12	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	136	135
820_B	0,00	0,00	0,26	0,00	0,21	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,26	0,00	0,21	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,26	0,00	0,21	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,26	0,00	0,21	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,26	0,00	0,21	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,26	0,00	0,21	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,26	0,00	0,21	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,26	0,00	0,21	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,26	0,00	0,21	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,26	0,00	0,21	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,26	0,00	0,21	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	0,00	0,00	0,26	0,00	0,21	1,00	0,00	0,00	140	140

Naam	Aantal(D)	Cat.2	FStop(D)	Cat.2	Aantal(A)	Cat.2	FStop(A)	Cat.2	Aantal(N)	Cat.2	FStop(N)	Cat.2	Aantal(P4)	Cat.2	FStop(P4)	Cat.2	Vdoor	Cat.2	Vstop	Cat.2
820_A		1,74		0,77		12,35		0,00		0,60		0,00		0,00		0,00		123		120
820_A		1,74		0,77		12,35		0,00		0,60		0,00		0,00		0,00		123		124
820_A		1,74		0,77		12,35		0,00		0,60		0,00		0,00		0,00		129		124
820_A		1,74		0,77		12,35		0,00		0,60		0,00		0,00		0,00		129		126
820_A		1,74		0,77		12,35		0,00		0,60		0,00		0,00		0,00		129		126
820_A		1,74		0,77		12,35		0,00		0,60		0,00		0,00		0,00		129		126
820_A		1,74		0,77		12,35		0,00		0,60		0,00		0,00		0,00		129		126
820_A		1,74		0,77		12,35		0,00		0,60		0,00		0,00		0,00		129		126
820_A		1,74		0,77		12,35		0,00		0,60		0,00		0,00		0,00		129		130
820_A		1,74		0,77		12,35		0,00		0,60		0,00		0,00		0,00		134		130
820_B		1,74		0,77		3,21		0,00		5,16		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,74		0,77		3,21		0,00		5,16		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,74		0,77		3,21		0,00		5,16		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,74		0,77		3,21		0,00		5,16		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,74		0,77		3,21		0,00		5,16		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,74		0,77		3,21		0,00		5,16		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,74		0,77		3,21		0,00		5,16		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,74		0,77		3,21		0,00		5,16		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,74		0,77		3,21		0,00		5,16		0,00		0,00		0,00		140		140
820_B		1,74		0,77		3,21		0,00		5,16		0,00		0,00		0,00		140		140

[illegible]

Model: railverkeer 2007
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2009

Naam	Aantal(D) Cat.4	FStop(D) Cat.4	Aantal(A) Cat.4	FStop(A) Cat.4	Aantal(N) Cat.4	FStop(N) Cat.4	Aantal(P4) Cat.4	FStop(P4) Cat.4	Vdoor Cat.4	Vstop Cat.4
820_A	2,38	0,00	4,64	0,00	6,34	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,38	0,00	4,64	0,00	6,34	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,38	0,00	4,64	0,00	6,34	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,38	0,00	4,64	0,00	6,34	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,38	0,00	4,64	0,00	6,34	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,38	0,00	4,64	0,00	6,34	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,38	0,00	4,64	0,00	6,34	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,38	0,00	4,64	0,00	6,34	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,38	0,00	4,64	0,00	6,34	0,00	0,00	0,00	90	0
820_A	2,38	0,00	4,64	0,00	6,34	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	3,07	0,00	3,90	0,00	3,73	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	3,07	0,00	3,90	0,00	3,73	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	3,07	0,00	3,90	0,00	3,73	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	3,07	0,00	3,90	0,00	3,73	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	3,07	0,00	3,90	0,00	3,73	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	3,07	0,00	3,90	0,00	3,73	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	3,07	0,00	3,90	0,00	3,73	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	3,07	0,00	3,90	0,00	3,73	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	3,07	0,00	3,90	0,00	3,73	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	3,07	0,00	3,90	0,00	3,73	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	3,07	0,00	3,90	0,00	3,73	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	3,07	0,00	3,90	0,00	3,73	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	3,07	0,00	3,90	0,00	3,73	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	3,07	0,00	3,90	0,00	3,73	0,00	0,00	0,00	90	0
820_B	3,07	0,00	3,90	0,00	3,73	0,00	0,00	0,00	90	0

[illegible]

Model: railverkeer 2007
Groep: (hoofdgroep)

Naam	Aantal(D)	Cat.6	FStop(D)	Cat.6	Aantal(A)	Cat.6	FStop(A)	Cat.6	Aantal(N)	Cat.6	FStop(N)	Cat.6	Aantal(P4)	Cat.6	FStop(P4)	Cat.6	Vdoor	Cat.6	Vstop	Cat.6
820_A		0,10		0,00		0,25		0,00		0,42		0,00		0,00		0,00		90		0
820_A		0,10		0,00		0,25		0,00		0,42		0,00		0,00		0,00		90		0
820_A		0,10		0,00		0,25		0,00		0,42		0,00		0,00		0,00		90		0
820_A		0,10		0,00		0,25		0,00		0,42		0,00		0,00		0,00		90		0
820_A		0,10		0,00		0,25		0,00		0,42		0,00		0,00		0,00		90		0
820_A		0,10		0,00		0,25		0,00		0,42		0,00		0,00		0,00		90		0
820_A		0,10		0,00		0,25		0,00		0,42		0,00		0,00		0,00		90		0
820_A		0,10		0,00		0,25		0,00		0,42		0,00		0,00		0,00		90		0
820_A		0,10		0,00		0,25		0,00		0,42		0,00		0,00		0,00		90		0
820_A		0,10		0,00		0,25		0,00		0,42		0,00		0,00		0,00		90		0
820_B		0,19		0,00		0,27		0,00		0,24		0,00		0,00		0,00		90		0
820_B		0,19		0,00		0,27		0,00		0,24		0,00		0,00		0,00		90		0
820_B		0,19		0,00		0,27		0,00		0,24		0,00		0,00		0,00		90		0
820_B		0,19		0,00		0,27		0,00		0,24		0,00		0,00		0,00		90		0
820_B		0,19		0,00		0,27		0,00		0,24		0,00		0,00		0,00		90		0
820_B		0,19		0,00		0,27		0,00		0,24		0,00		0,00		0,00		90		0
820_B		0,19		0,00		0,27		0,00		0,24		0,00		0,00		0,00		90		0
820_B		0,19		0,00		0,27		0,00		0,24		0,00		0,00		0,00		90		0
820_B		0,19		0,00		0,27		0,00		0,24		0,00		0,00		0,00		90		0
820_B		0,19		0,00		0,27		0,00		0,24		0,00		0,00		0,00		90		0

[illegible]

Model: railverkeer 2007
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Aantal(D) Cat.8	FStop(D) Cat.8	Aantal(A) Cat.8	FStop(A) Cat.8	Aantal(N) Cat.8	FStop(N) Cat.8	Aantal(P4) Cat.8	FStop(P4) Cat.8	Vdoor Cat.8	Vstop Cat.8
820_A	20,86	1,00	22,12	0,95	5,56	0,93	0,00	0,00	120	117
820_A	20,86	1,00	22,12	0,95	5,56	0,93	0,00	0,00	120	121
820_A	20,86	1,00	22,12	0,95	5,56	0,93	0,00	0,00	125	121
820_A	20,86	1,00	22,12	0,95	5,56	0,93	0,00	0,00	125	124
820_A	20,86	1,00	22,12	0,95	5,56	0,93	0,00	0,00	125	124
820_A	20,86	1,00	22,12	0,95	5,56	0,93	0,00	0,00	125	124
820_A	20,86	1,00	22,12	0,95	5,56	0,93	0,00	0,00	125	124
820_A	20,86	1,00	22,12	0,95	5,56	0,93	0,00	0,00	125	127
820_A	20,86	1,00	22,12	0,95	5,56	0,93	0,00	0,00	131	127
820_B	20,83	1,00	21,66	1,00	5,85	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	20,83	1,00	21,66	1,00	5,85	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	20,83	1,00	21,66	1,00	5,85	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	20,83	1,00	21,66	1,00	5,85	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	20,83	1,00	21,66	1,00	5,85	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	20,83	1,00	21,66	1,00	5,85	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	20,83	1,00	21,66	1,00	5,85	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	20,83	1,00	21,66	1,00	5,85	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	20,83	1,00	21,66	1,00	5,85	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	20,83	1,00	21,66	1,00	5,85	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	20,83	1,00	21,66	1,00	5,85	1,00	0,00	0,00	140	140
820_B	20,83	1,00	21,66	1,00	5,85	1,00	0,00	0,00	140	140

Model: railverkeer 2007
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

[illegible]

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2009

Naam	Aantal(N)	Cat.10	FStop(N)	Cat.10	Aantal(P4)	Cat.10	FStop(P4)	Cat.10	Vdoor	Cat.10	Vstop	Cat.10	Aantal(D)	Cat.11	FStop(D)	Cat.11	Aantal(A)	Cat.11
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00

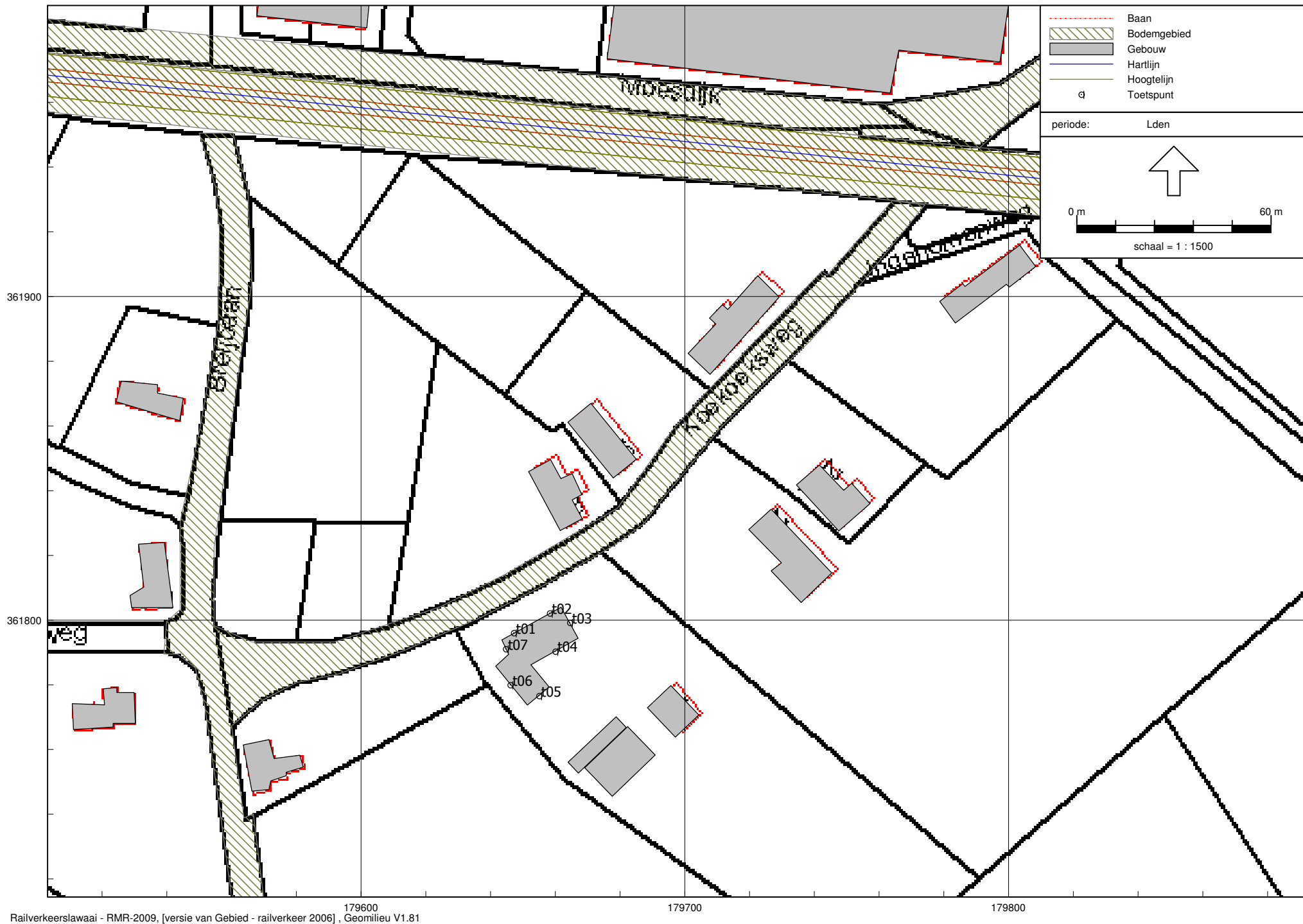
Model: railverkeer 2007

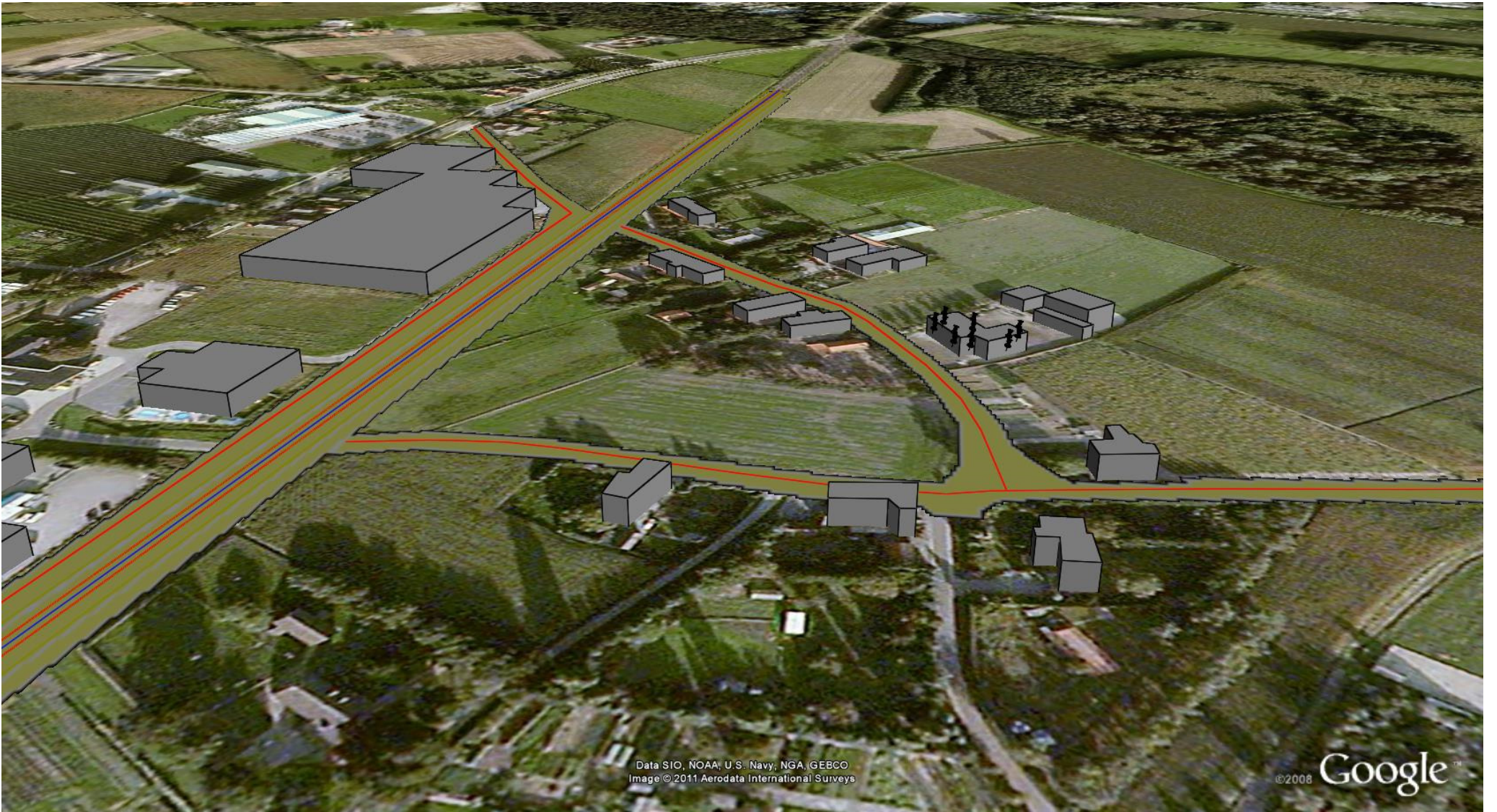
Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2009

Naam	FStop(A)	Cat.11	Aantal(N)	Cat.11	FStop(N)	Cat.11	Aantal(P4)	Cat.11	FStop(P4)	Cat.11	Vdoor	Cat.11	Vstop	Cat.11	RRgebr	Brugcorrectie
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_A		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False
820_B		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0		0	False	False

BIJLAGE E/2





Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO
Image © 2011 Aerodata International Surveys

©2008 Google™

BIJLAGE F

Rapport: Resultatentabel
Model: railverkeer 2006
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A		1,50	56,5	56,8	51,8	59,9
t01_B		4,50	58,7	59,0	54,0	62,1
t02_A		1,50	56,4	56,7	51,7	59,8
t02_B		4,50	59,0	59,3	54,3	62,4
t03_A		1,50	55,0	55,4	50,3	58,5
t03_B		4,50	58,3	58,6	53,6	61,7
t04_A		1,50	41,8	42,2	37,3	45,3
t04_B		4,50	48,5	48,8	43,9	52,0
t05_A		1,50	46,5	46,8	41,8	49,9
t05_B		4,50	49,7	50,0	45,0	53,1
t06_A		1,50	46,3	46,6	41,6	49,7
t06_B		4,50	47,0	47,4	42,5	50,5
t07_A		1,50	50,3	50,6	45,6	53,7
t07_B		4,50	51,1	51,4	46,5	54,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: railverkeer 2007
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A		1,50	50,3	53,1	49,9	56,9
t01_B		4,50	52,6	55,3	52,2	59,2
t02_A		1,50	50,2	53,0	49,8	56,7
t02_B		4,50	52,8	55,6	52,4	59,4
t03_A		1,50	48,8	51,6	48,4	55,4
t03_B		4,50	52,2	54,9	51,8	58,7
t04_A		1,50	35,9	38,6	35,4	42,4
t04_B		4,50	42,5	45,3	42,0	49,0
t05_A		1,50	40,2	43,0	39,8	46,8
t05_B		4,50	43,5	46,4	43,1	50,1
t06_A		1,50	40,0	42,9	39,7	46,6
t06_B		4,50	41,1	44,0	40,6	47,6
t07_A		1,50	44,0	46,9	43,7	50,7
t07_B		4,50	45,1	47,9	44,7	51,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen