adviseurs in ruimtelijke ontwikkeling

Akoestisch onderzoek rail- en wegverkeerslawaai

Kastanjelaan, Helvoirt

Gemeente Vught

Datum: 17-11-2023

Projectnummer: 210317

INHOUD

1	**Inleiding**	**3**
1.1	**Aanleiding**	**3**
1.2	**Ligging plangebied**	**3**
1.3	**Planopzet**	**4**
1.4	**Doel van het onderzoek**	**4**
2	**Wet- en regelgeving**	**5**
2.1	**Wet geluidhinder**	**5**
2.2	**Hogere waarde procedure**	**7**
2.3	**Gecumuleerde geluidbelasting**	**7**
2.4	**Rekenmethodieken**	**8**
3	**Onderzoeksgegevens**	**9**
3.1	**Selectie van geluidbronnen**	**9**
4	**Onderzoek maximaal planologische mogelijkheden**	**13**
4.1	**Onderzoeksopzet**	**13**
4.2	**Bepalen van de geluidbelastingen**	**13**
4.3	**Geluidbelastingen**	**14**
4.4	**Mogelijkheden voor geluidreducerende maatregelen**	**19**
5	**Akoestische inzage beoogde ontwerp**	**23**
Conclusie		**25**
Bijlage A: Grafisch overzicht rekenmodel		
Bijlage B: Rapportage van het rekenmodel		
Bijlage C: Resultaten in tabelvorm		

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In Helvoirt bestaat het voornemen om in een oud schoolgebouw woningen en een maatschappelijke functie te realiseren. Hiervoor moet het bestemmingsplan worden aangepast. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting vanwege weg- en railverkeerslawaai. Onderhavig rapport is een uitwerking van dit onderzoek naar geluid. Getoetst is op de maximaal planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Daarnaast is een akoestische inzage gegeven van het beoogde ontwerp (d.d. 9 februari 2023).

1.2 Ligging plangebied

Het projectgebied is gelegen aan de Kastanjelaan 12 te Helvoirt, in de provincie Brabant. De Kastanjelaan betreft een niet-gezoneerde 30 km/uur weg. In de directe omgeving zijn geen gezoneerde wegen gelegen. Wel liggen de niet-gezoneerde wegen Stationsweg, Torenstraat, Helvoirtsestraat, Broekwal, Lindelaan, Achterstraat en Kerkstraat in de omgeving. Deze wegen hebben volgens de Wet geluidhinder geen zone, maar worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel meegenomen in het akoestische onderzoek. Naast de wegen, ligt het gebied ook in de akoestische aandachtszone van de spoorlijn Tilburg-Nijmegen. Figuur 1 toont de globale ligging van het plangebied.

Figuur 1 Globale ligging plangebied (in rood)

1.3 Planopzet

Figuur 2 geeft een uitsnede van het beoogde ontwerp weer.

Figuur 2 Uitsnede beoogd ontwerp Kastanjelaan, Helvoirt

1.4 Doel van het onderzoek

Om de ontwikkeling mogelijk te maken moet volgens artikelen 76a en 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) en artikel 4.1 van het Besluit geluidhinder (Bgh) bij het nieuwe planologisch regime waarin woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt binnen de zones van (spoor)wegen, akoestisch onderzoek worden verricht. Dit onderzoek heeft tot doel inzicht te geven in het akoestisch klimaat van de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen ten gevolge van weg- en railverkeerslawaai.

2 Wet- en regelgeving

2.1 Wet geluidhinder

2.1.1 Zones

Langs wegen en spoorwegen liggen zones. Binnen deze zones moet voor de realisatie van geluidgevoelige bestemmingen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

Wegverkeer
De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg: stedelijk of buitenstedelijk. De zone ligt aan weerszijden van de weg en is gemeten vanuit de rand van de weg. De zones, zoals beschreven in artikel 74 van de Wgh, zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 1 Overzicht van de zones langs wegen

Aantal rijstroken	Zones langs wegen	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
1 of 2 rijstroken	200 meter	250 meter
3 of 4 rijstroken	350 meter	400 meter
5 of meer rijstroken	350 meter	600 meter

Artikel 74 lid 2 van de Wgh maakt een uitzondering voor wegen met een 30 km/u-maximumsnelheid en woonerven. Deze wegen hebben geen zone en zijn daarmee niet onderzoeksplichtig[1].

Railverkeer
De wettelijke zone van een spoorweg is afhankelijk van de toegestane geluidbelasting op het referentiepunt uit het geluidregister. De zone ligt aan weerszijden van een spoorweg en wordt gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf. De zones, zoals beschreven in artikel 1.4a uit het Bgh, zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 2 Overzicht van de zones langs spoorwegen

Hoogste geluidbelasting op referentiepunt	Zones langs spoorwegen
Kleiner dan 56 dB	100 meter
Gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200 meter
Gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300 meter
Gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600 meter
Gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900 meter
Gelijk aan of groter dan 74 dB	1.200 meter

[1] Conform artikel 74 lid 2 van de Wgh is voor 30 km/uur wegen geen onderzoeksplicht. Op 3 september 2003 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitgesproken (nr. 200203751/1: Abcoude) dat nog niet geconcludeerd kan worden dat het project aanvaardbaar is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening (goed woon- en leefklimaat, zoals opgenomen in het Bouwbesluit). Daarom wordt bij 30 km-zones onderzocht of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB of de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting op de gevel.

Industrielawaai
De wettelijke zone van een gezoneerd industrieterrein is afhankelijk van de gereserveerde geluidruimte voor alle bedrijven binnen het industrieterrein. Deze zone is gelegen rondom het industrieterrein en wordt bepaald door de grens van het industrieterrein en de 50 dB(A) geluidcontour vanwege de geluidreservering van het terrein.

2.1.2 Grenswaarden

De Wgh heeft tot doel geluidhinder te voorkomen en te beperken tot aanvaardbare geluidniveaus. In de Wgh zijn hiervoor twee soorten grenswaarden opgenomen:

- *Voorkeursgrenswaarde*[2]*:* Deze waarde garandeert een goede woon- en leefsituatie binnen de invloedssfeer van een geluidbron (wegen, spoorwegen, enzovoort).
- *Maximale ontheffingswaarde:* Deze waarde geeft de hoogste gevelbelasting weer waarvoor een hogere waarde kan worden aangevraagd.

De grenswaarden zijn onder andere afhankelijk van de geluidbron (wegverkeer-, railverkeer- of industrielawaai), de ligging van de geluidgevoelige bebouwing (stedelijk of buitenstedelijk gebied) en het type geluidgevoelige bebouwing. In de volgende tabel zijn voor geluidgevoelige bestemmingen de voorkeursgrenswaarden en de meest voorkomende hoogst toelaatbare geluidbelasting uit de Wgh weergeven.

Tabel 3 Overzicht van de grenswaarden uit de Wgh

	Wegverkeer	**Railverkeer**	**Gezoneerd industrieterrein**
Stedelijk gebied			
Voorkeursgrenswaarde	48 dB (art. 82 Wgh)	55 dB (art. 4.9 lid 1)	50 dB (art. 44 Wgh)
Maximale ontheffingswaarde	63 dB (art. 83 lid 2 Wgh)	68 dB (art. 4.10)	55 dB (art. 45 Wgh)
Buitenstedelijk gebied			
Voorkeursgrenswaarde	48 dB (art. 82 Wgh)	55 dB (art. 4.9 lid 1)	50 dB (art. 44 Wgh)
Maximale ontheffingswaarde	53 dB (art. 83 lid 1 Wgh)	68 dB (art. 4.10)	55 dB (art. 45 Wgh)

Gezien de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde kunnen zich drie situaties voordoen:

Een geluidbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde
In deze situatie zijn volgens de Wgh geen nadere acties nodig om de geluidgevoelige bebouwing te realiseren.

[2] De term voorkeursgrenswaarde stond in de Wgh tot 1-1-2007. Op 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder (modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase) in werking getreden. Eén van de wijzigingen bestond uit het feit dat de term ‘voorkeursgrenswaarde’ werd vervangen door ‘ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting’. Om verwarring te voorkomen en de leesbaarheid te verhogen wordt in dit akoestisch onderzoek de term voorkeursgrenswaarde gebruikt.

Een geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde
In deze situatie dienen bij voorkeur maatregelen te worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen tot een waarde die lager is dan de voorkeursgrenswaarde. Wanneer er overwegende bezwaren zijn vanuit stedenbouwkundig, verkeerskundig, landschappelijk of financieel oogpunt, kan voor de geluidgevoelige bebouwing een hogere waarde worden aangevraagd. Voor het verlenen van hogere waarden kan de gemeente een gemeentelijk geluidbeleid vaststellen.

Een geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde
In deze situatie is de realisatie van geluidgevoelige bebouwing in principe niet mogelijk, tenzij geluidbeperkende maatregelen worden getroffen waardoor de geluidbelasting daalt tot een waarde lager dan de voorkeursgrenswaarde of de maximale ontheffingswaarde.

2.2 Hogere waarde procedure

Bij een geluidbelasting, na beschouwing van maatregelen, tussen de voorkeursgrenswaarde en de hoogst toelaatbare geluidbelasting kan bij het college van burgemeester en wethouders (B en W), onder bepaalde voorwaarden, ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden aangevraagd.

Daarnaast moet, indien aanwezig, voldaan worden aan één of meerdere subcriteria uit lokaal hogere waarden beleid van de gemeente. Ten tijde van schrijven heeft gemeente Vught nog geen hogere waardenbeleid opgesteld.

Bij een aanvraag hogere grenswaarden is toetsing van de gevelwering vereist in verband met de binnenwaarde. De binnenwaarde mag de maximale waarde van 33 dB niet overschrijden. De eventuele toetsing van de binnenwaarde is niet in dit onderzoek beschouwd en hoeft pas plaats te vinden bij de aanvraag om een omgevingsvergunning voor het bouwen.

Indien een hogere grenswaarde wordt aangevraagd, mag het college van B en W vragen naar de gecumuleerde geluidbelasting, waarbij ook andere bronnen zijn meegenomen, zoals railverkeerslawaai of industrielawaai (art. 157 Wgh, Bgh Hoofdstuk 2, art. 2.2b, lid 1-5).

2.3 Gecumuleerde geluidbelasting

De gecumuleerde geluidbelasting wordt berekend ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen (waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld) die in meerdere geluidszones in de zin van de Wgh liggen. In het zesde lid van artikel 110a Wgh wordt aangegeven dat burgemeester en wethouders slechts hogere waarden vast kunnen stellen, wanneer de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onacceptabele geluidbelasting.

De Wgh geeft geen grenswaarden voor de gecumuleerde geluidbelasting. Dit is derhalve ter beoordeling van het bevoegd gezag.

2.4 Rekenmethodieken

2.4.1 Rekenmethodiek voor de geluidbelastingen

Volgens artikel 110d van de Wgh moet voor wegverkeer-, railverkeer- en industrielawaai het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012” (RMG 2012) worden gevolgd. Voor de berekening van de geluidbelasting van een weg is de rekenmethodiek beschreven in bijlage III (hoofdstuk 3) van het RMG 2012. Voor de berekening van de geluidbelasting van een spoorlijn is de rekenmethodiek beschreven in bijlage IV (hoofdstuk 3) van het RMG 2012. Voor de berekening van de geluidbelasting van een gezoneerd industrieterrein is de rekenmethodiek beschreven in de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999.

De reken- en meetvoorschriften schrijven voor dat het equivalente geluidniveau moet worden bepaald volgens standaardrekenmethode 2, maar dat in bepaalde situaties kan worden volstaan met een eenvoudigere standaardrekenmethode 1-berekening. Standaardrekenmethode 1 is gebaseerd op een vereenvoudiging van de situatie, waarbij ten aanzien van het toepassingsbereik van de methode, voorwaarden worden gesteld. In voorliggende situatie is gerekend met standaardrekenmethode 2, hiervoor is gebruikgemaakt van het computerprogramma Geomilieu (versie 2020.1).

2.4.2 Rekenmethodiek voor de gecumuleerde geluidbelasting

Cumulatie is alleen van belang in situaties waarin geluidgevoelige bebouwing wordt blootgesteld aan meerdere geluidbronnen. Op basis van bijlage I, hoofdstuk 2: “Rekenmethode gecumuleerde geluidbelasting” uit het RMG 2012 hoeven bronnen, die niet zorgen voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, niet betrokken te worden in de berekening van de gecumuleerde geluidbelasting. De gecumuleerde geluidbelasting wordt in het kader van de bepaling van de gevelwering berekend exclusief aftrek artikel 110g Wgh.

3 Onderzoeksgegevens

De verkeersgegevens zijn afkomstig uit het verkeersmodel BrabantBrede ModelAanpak (BBMA) en betreffen prognosecijfers voor het jaar 2030. Gegevens van de Stationsweg ontbreken in dit model, hiervoor berust de intensiteit op een aanname. De gegevens van de spoorwegen zijn afkomstig uit het Geluidregister spoor d.d. 20-08-2021.

3.1 Selectie van geluidbronnen

Voor het akoestisch onderzoek wordt allereerst bepaald welke geluidbronnen relevant zijn voor het plangebied. In de directe omgeving van het plangebied liggen wegen en een spoorlijn.

Het plangebied ligt niet in de nabijheid van gezoneerde wegen volgens de Wet geluidhinder, maar wel in de buurt van de gezoneerde spoorlijn Tilburg-Nijmegen. Ook liggen de 30 km/uur wegen Kastanjelaan, Torenstraat, Helvoirtsestraat, Stationsweg, Lindelaan, Achterstraat, Kerkstraat en Broekwal in de directe omgeving. Deze wegen hebben conform de Wet geluidhinder geen zone, maar zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel meegenomen in de berekeningen.

3.1.1 Verkeersintensiteiten wegen

In dit onderzoek is de intensiteit (voertuigbewegingen per etmaal) van de personenauto's en vrachtwagens (middelzware en zware vrachtwagens) afkomstig van het verkeersmodel BBMA. Om te komen tot een prognose voor het jaar 2033 is uitgegaan van een autonoom groeipercentage van 1% (per jaar). In Tabel 4 zijn de gehanteerde verkeersintensiteiten weergegeven. Een nadere specificering van de invoergegevens is te vinden in bijlage B.

Tabel 4 Gehanteerde verkeersgegevens

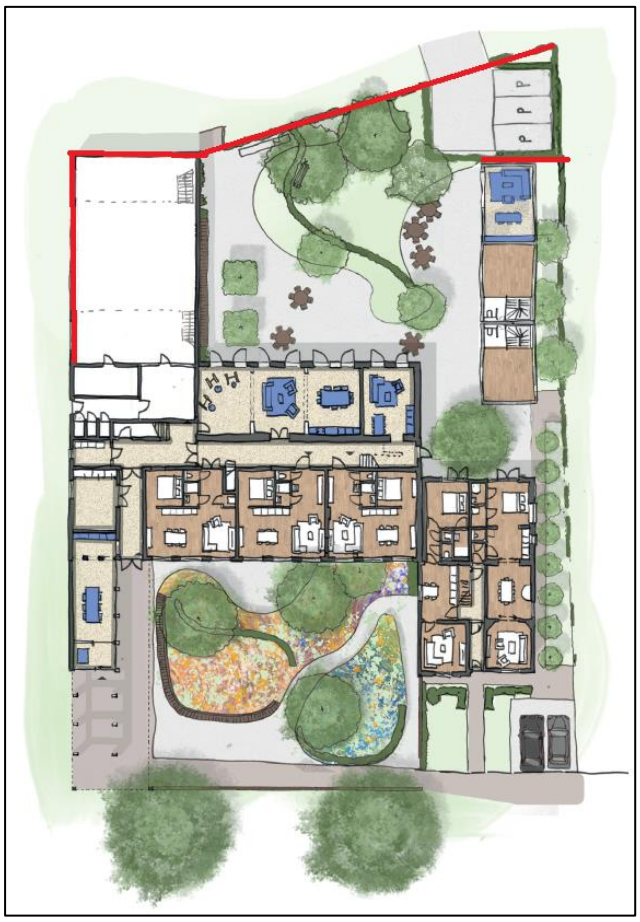
Weg(vak)	Maximale etmaalintensiteit 2030 [mvt/etm]	Maximale etmaalintensiteit 2033 [mvt/etm]	Wegverharding	Snelheid (km/uur)
Kastanjelaan	2.239	2.307	Elementenverharding in keperverband	30
Stationsweg	500*	500*	Elementenverharding in keperverband	30
Torenstraat	4.082	4.206	Elementenverharding in keperverband	30
Helvoirtsestraat	4.082	4.206	Elementenverharding in keperverband	30
Lindelaan	1.412	1.455	Elementenverharding in keperverband	30
Achterstraat	1.193	1.229	Elementenverharding in keperverband	30
Kerkstraat	1.585	1.633	Elementenverharding in keperverband	30

Weg(vak)	Maximale etmaalintensiteit 2030 [mvt/etm]	Maximale etmaalintensiteit 2033 [mvt/etm]	Wegverharding	Snelheid (km/uur)
Broekwal	368	379	Asfalt	30

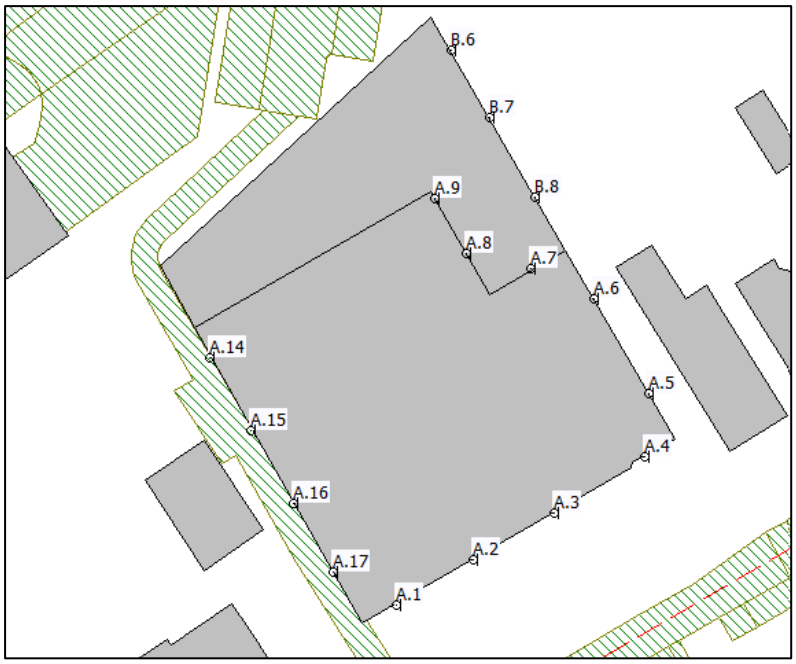
*berust op aanname

3.1.2 *Bebouwing en ligging toetspunten*

Aan de hand van de planopzet is het rekenmodel opgebouwd. Vanuit de verbeelding wordt opgemaakt dat de maximale bouwhoogte 6 en 14 meter bedraagt en dat in de noordwestelijke hoek woningen zijn uitgesloten. De toetspunten zijn gesitueerd op 1,5 meter boven elke verdiepingsvloer. Aangezien er uit een eerder industrielawaai onderzoek is gebleken dat er twee gevelvelden zijn waarachter geen geluidsgevoelige ruimten mogen bevinden (zie figuur 3 hieronder), is er op deze plaatsen in dit onderzoek daarom ook niet getoetst. Figuur 4 geeft de ligging en nummering van de toetspunten weer waarop in dit onderzoek getoetst is aan de maximaal planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan mogelijk maakt.



Figuur 3 Overzicht gevelvelden waarachter geen geluidsgevoelige ruimten achter mogen bevinden (rode lijnen) volgens het reeds uitgevoerde industrielawaai onderzoek.



Figuur 4 Ligging toetspunten maximaal planologische mogelijkheden

Naast een toetsing aan de maximaal planologische mogelijkheden is ook een akoestische inzage gegeven van het beoogde ontwerp scenario 9. Hiertoe is alleen getoetst op de geluidsgevoelige objecten. In het ontwerp is ruimte voor een afscherming op de kavelgrens van 2 meter hoogte. Deze is meegenomen in de modellering. Figuur 6B geeft de ligging en nummering van de toetspunten weer.

Figuur 5 Ligging toetspunten (scenario 9)

3.1.3 *Aftrek ex artikel 110g Wgh*

Voor wegen waar de representatief te achten snelheid lager is dan 70 km/uur wordt een correctie toegepast van 5 dB. Voor wegen waar de toegestane maximum snelheid hoger of gelijk is aan 70 km/uur een aftrek afhankelijk van de berekende geluidbelasting. Indien de geluidbelasting 57 dB bedraagt, is de aftrek 4 dB. Bij een geluidbelasting van 56 dB bedraagt de correctie 3 dB. Indien een andere geluidbelasting wordt berekend bedraagt de correctie 2 dB.

Op alle wegen wordt een correctie van 5 dB[3] toegepast aangezien de snelheid lager ligt dan 70 km/uur.

3.1.4 *Snelheid en intensiteiten van de spoorlijn*

Voor de geluidberekening zijn de snelheid en de verkeersintensiteiten van de treinen van belang op de spoorlijn. De gebruikte spoorgegevens zijn afkomstig uit het geluidregister[4], welke zijn vastgesteld in het kader van SWUNG I. Naast de spoorgegevens bevat het geluidregister ook nog de informatie van de aanwezige geluidsschermen langs het spoor.

3.1.5 *Maaiveldhoogte spoor*

Het spoor is ter plaatse gelegen op ongeveer 7 meter boven NAP. De hoogtes van bovenkantspoor (B.S.) zijn afkomstig uit het geluidregister. De hoogte van het plangebied bedraagt eveneens circa 7 meter boven NAP.

---

[3] Op grond van de Wgh moet bij wegen met een snelheid tot 70 km/uur een aftrek voor het stiller worden van het verkeer (aftrek op grond van artikel 110g Wgh) van 5 dB worden toegepast. Voor 30 km/uur wegen is deze aftrek niet vastgelegd in de Wgh, omdat deze geen zone hebben. Bij lagere snelheden is het aandeel motorgeluid hoger dan van het bandengeluid. Het is aannemelijk dat het motorgeluid in de toekomst sterk zal afnemen, door gebruik van elektrische en hybride auto's, bij 30 km/uur wegen is dan ook de aftrek voor het stiller worden van het verkeer (aftrek op grond van artikel 110g Wgh) van 5 dB toegepast. Hiermee is aangesloten bij de Raad van State uitspraak bij het bestemmingsplan "Parijsch Zuid" in Culemborg (zaaknummer: 201304862/3/R2).

[4] http://www.geluidregisterspoor.nl/, voor dit onderzoek is gebruikgemaakt van de versie 20 augustus 2021

4 Onderzoek maximaal planologische mogelijkheden

4.1 Onderzoeksopzet

Volgens de Wgh mag voor geluidgevoelige bestemmingen de geluidbelasting in principe niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Als de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, wordt getoetst of de geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde. In deze situatie wordt het plan gesitueerd in een stedelijk gebied. De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer bedraagt 48 dB. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 63 dB. Voor railverkeerslawaai in stedelijk gebied ligt de voorkeursgrenswaarde op 55 dB, en de maximale ontheffingswaarde op 68 dB.

Formeel zijn de 30 km/uur wegen niet onderzoeksplichtig voor de Wgh. De normen uit de Wgh zijn daardoor niet van toepassing. Ter vergelijking worden de geluidbelastingen beoordeeld aan de hand van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) en de maximale ontheffingswaarde (63 dB) uit de Wgh voor een vergelijkbare gezoneerde weg in een binnenstedelijk gebied. Er wordt op deze manier getoetst of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

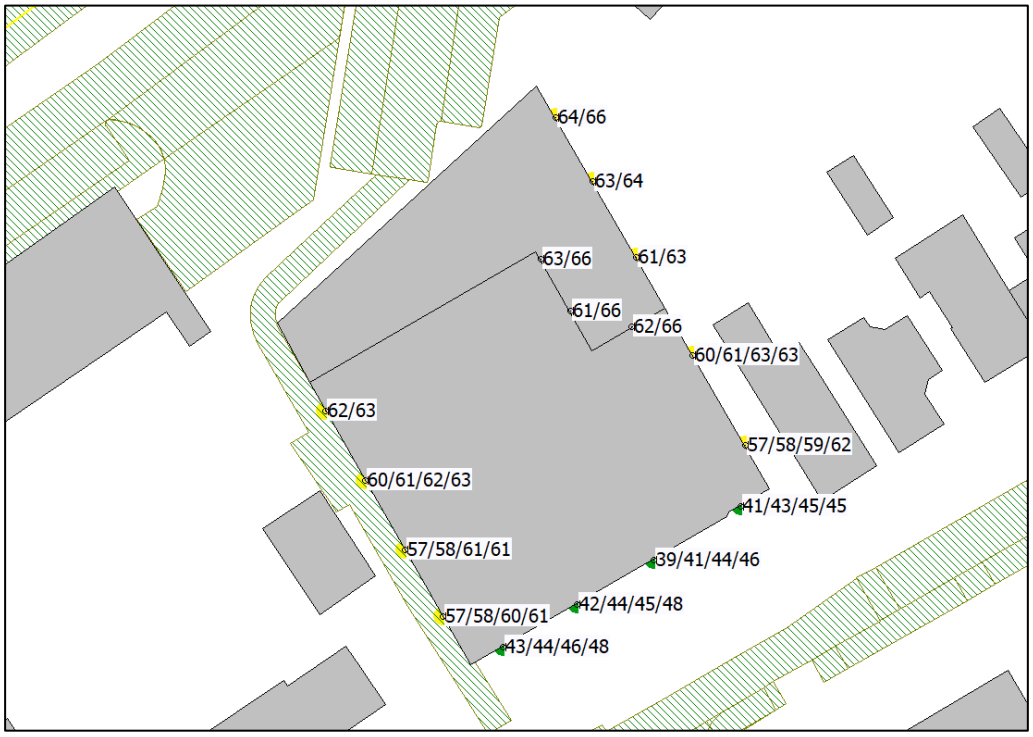
4.2 Bepalen van de geluidbelastingen

De geluidbelasting wordt bepaald met behulp van de standaardrekenmethode 2-berekening. Conform de Wgh wordt de geluidbelasting getoetst per bron. De grafische weergave van het model is weergegeven in de overzichtstekening van bijlage A. In deze tekening is onder meer de ligging van de verschillende toetspunten te zien. Bijlage B geeft de invoergegevens, en bijlage C bevat een rapportage van de rekenresultaten van het model.

4.3 Geluidbelastingen

4.3.1 Gezoneerde (spoor)wegen

Geluidbelasting van de spoorlijn Tilburg-Nijmegen
Figuur 6 geeft de geluidbelasting per toetspunt weer vanwege de spoorlijn Tilburg-Nijmegen. In bijlage C is tevens een overzicht van de geluidbelastingen op alle rekenpunten in tabelvorm weergegeven.



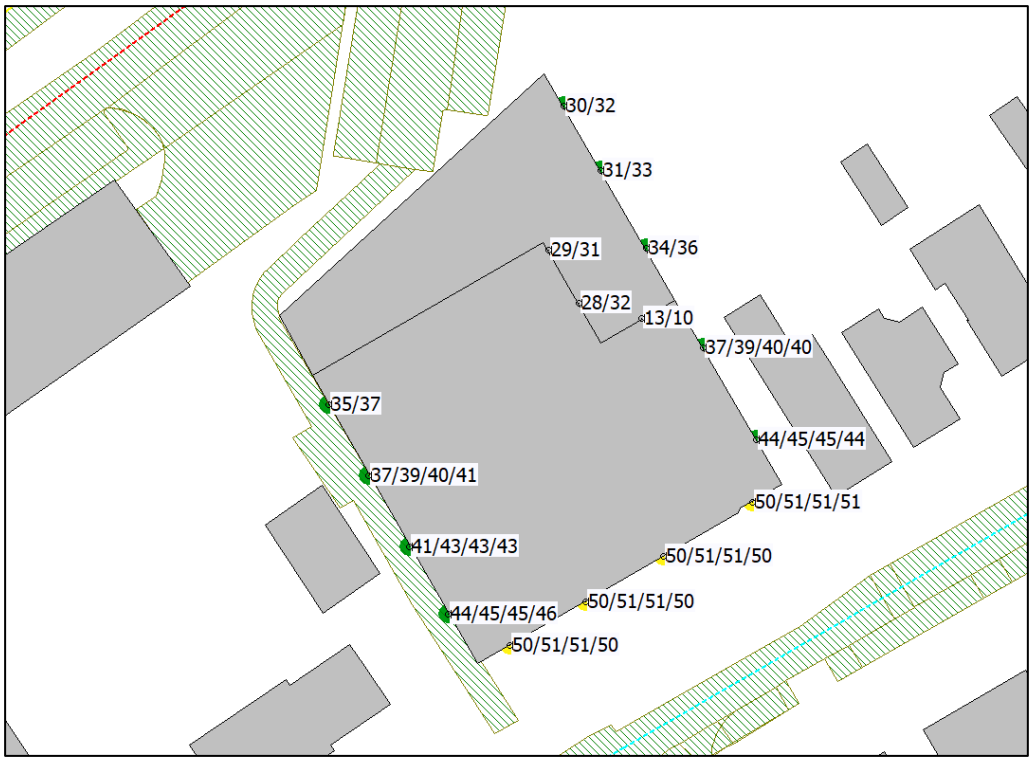
Figuur 6 Berekende geluidsbelasting in dB vanwege de spoorlijn Tilburg-Nijmegen

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat er vanwege de spoorlijn Tilburg-Nijmegen een overschrijding plaatsvindt van de voorkeursgrenswaarde (55 dB) aan de noord-, oost- en westzijde van de gebouwen. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. De maximale geluidbelasting bedraagt 66 dB. Onderzoek naar maatregelen is noodzakelijk vanwege de spoorlijn.

4.3.2 Niet-gezoneerde wegen

Enkel de vier wegen met de hoogste geluidbelasting worden hier weergeven. Voor de overige wegen geldt dat voldaan wordt aan de gehanteerde voorkeursgrenswaarde. De resultaten zijn te vinden in bijlage C.

Kastanjelaan
Figuur 7 geeft de geluidbelasting per toetspunt weer vanwege de Kastanjelaan. In bijlage C is de geluidbelasting op alle rekenpunten in tabelvorm weergegeven.

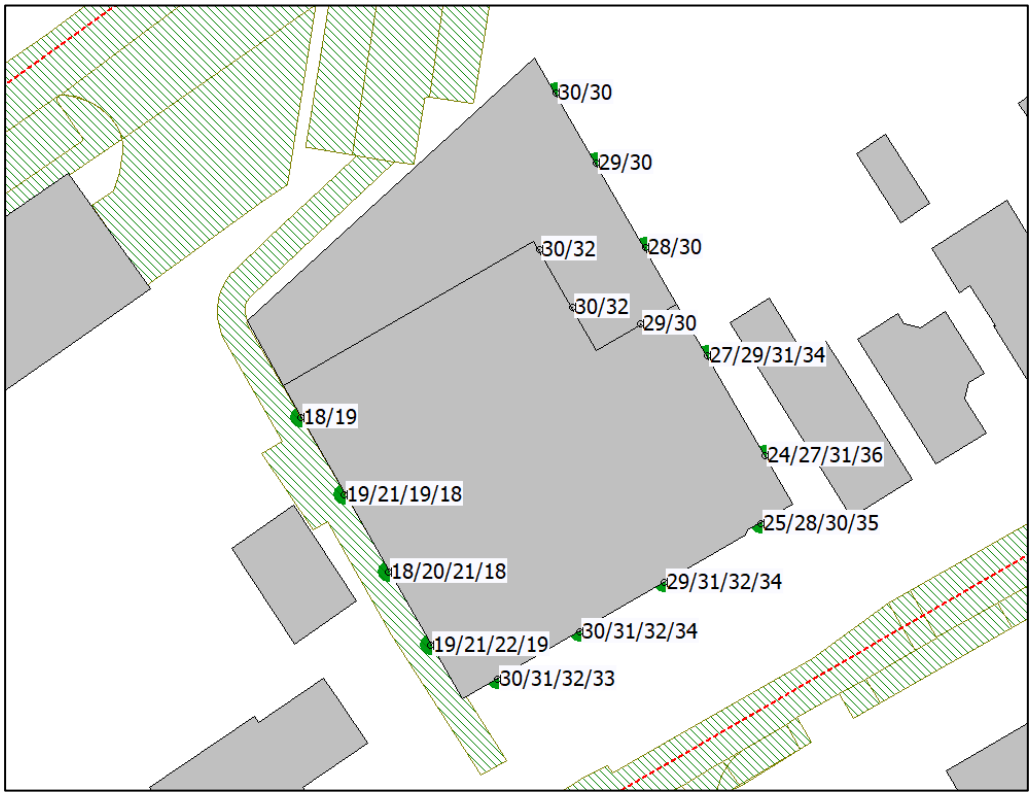


Figuur 7 Geluidsbelastingen Kastanjelaan in dB (inclusief aftrek art. 110g Wgh)

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat er vanwege de Kastanjelaan een overschrijding plaatsvindt van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde. De hoogste geluidbelasting bedraagt hier 51 dB. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Vanwege de Kastanjelaan is onderzoek naar maatregelen vereist op basis van een goede ruimtelijke ordening.

Torenstraat

Figuur 8 geeft de geluidbelasting per toetspunt weer vanwege de Torenstraat. In bijlage C is de geluidbelasting op alle rekenpunten in tabelvorm weergegeven.

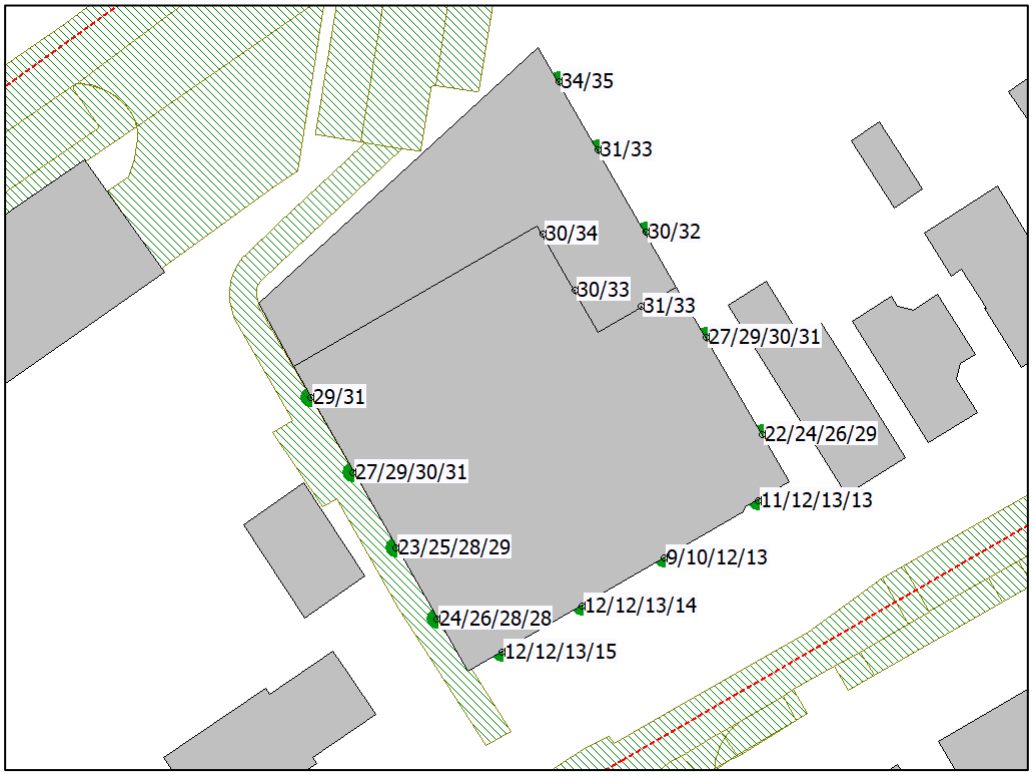


Figuur 8 Geluidsbelastingen Torenstraat in dB (inclusief aftrek art. 110g Wgh)

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat er vanwege de Torenstraat geen overschrijding plaatsvindt van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde. De hoogste geluidsbelasting bedraagt 65 dB.

Stationsweg

Figuur 9 geeft de geluidbelasting per toetspunt weer vanwege de Stationsweg. In bijlage C is de geluidbelasting op alle rekenpunten in tabelvorm weergegeven.

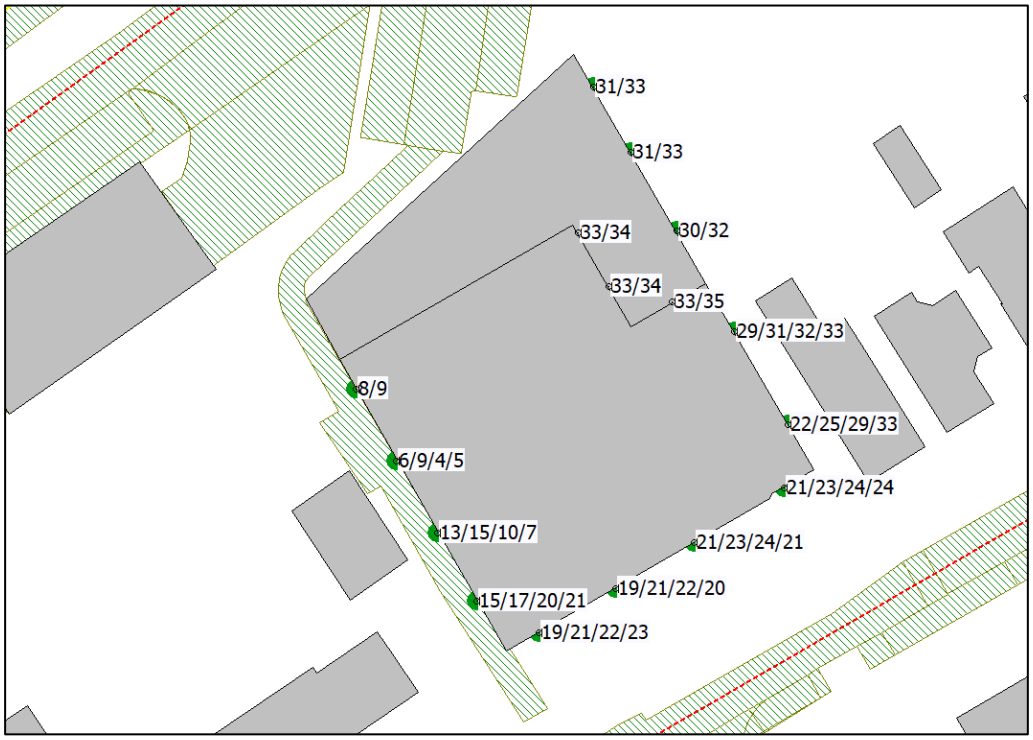


Figuur 9 Geluidsbelastingen Stationsweg in dB (inclusief aftrek art. 110g Wgh)

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat er vanwege de Stationsweg geen overschrijding plaatsvindt van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde. De hoogste geluidsbelasting bedraagt 35 dB.

Helvoirtsestraat

Figuur 10 geeft de geluidbelasting per toetspunt weer vanwege de Helvoirtsestraat. In bijlage C is de geluidbelasting op alle rekenpunten in tabelvorm weergegeven.



Figuur 10 Geluidsbelastingen Helvoirtsestraat in dB (inclusief aftrek art. 110g Wgh)

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat er vanwege de Helvoirtsestraat geen overschrijding plaatsvindt van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde. De hoogste geluidsbelasting bedraagt 35 dB.

4.4 Mogelijkheden voor geluidreducerende maatregelen

Vanwege de overschrijding van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde door de Kastanjelaan en de spoorlijn Tilburg-Nijmegen is gekeken naar mogelijke maatregelen.

Er is onderzocht of, en zo ja, welke doeltreffende maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting terug te brengen tot een waarde die lager of gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde. Bij het treffen van maatregelen geldt een voorkeursvolgorde: bron, overdracht en ontvanger.

4.4.1 Bronmaatregelen

Geluidstil asfalt
Op de Kastanjelaan ligt momenteel de wegverharding elementenverharding in keperverband. Indien dit vervangen wordt door het wegdektype dichtasfaltbeton wordt vanwege de Kastanjelaan voldaan aan de gehanteerde voorkeursgrenswaarde. De maximale geluidbelasting bedraagt dan 48 dB. De kosten van de aanpassing bedragen circa € 90.000,-. Een voorwaarde voor deze maatregel is echter dat het alleen doelmatig wordt geacht bij sanering. Aangezien in huidige situatie geen sprake is van sanering, is de maatregel niet doelmatig.

Raildempers
Het toepassen van raildempers kan leiden tot een lagere geluidbelasting door spoorwegen. Het plaatsen van raildempers kan leiden tot een afname van 3 dB voor voorbijrijdend treinverkeer. De geluidbelasting bedraagt dan nog maximaal 63 dB. De kosten van de maatregel bedragen zo'n €90.000,-. Gezien de schaal van de huidige ontwikkeling, stuit de maatregel op financiële bezwaren.

4.4.2 Overdrachtsmaatregelen

Afstand vergroten
Het vergroten van de afstand is in dit project niet mogelijk, gezien de aanwezigheid van de huidige bebouwing.

Afscherming
Voor railverkeerslawaai zijn twee schermen vereist met een hoogte van 4 meter, en een totale lengte van 160 meter. De kosten van een dergelijk scherm bedragen echter circa €320.000,-. Gezien de kleinschaligheid van het project wordt deze maatregel niet haalbaar geacht.

Het afschermen van de woningen voor wegverkeerslawaai is in dit geval niet mogelijk, gezien het gebrek aan ruimte op het perceel. Hiernaast is het stedenbouwkundig en verkeerskundig onwenselijk om hier een geluidscherm/geluidswal toe te passen.

4.4.3 Maatregelen aan de gevel

Aangezien bron- en overdrachtsmaatregelen stuiten op bezwaren van landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële bezwaren, blijft dat maatregelen bij de ontvanger getroffen moeten worden. De binnenwaarde van 33 dB moet wor-

den gewaarborgd. De indicatieve geluidwering van de gevel wordt berekend aan de hand van de gecumuleerde geluidbelasting.

4.4.4 *Gecumuleerde geluidbelasting*

Vanwege de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde vanwege de spoorlijn Tilburg-Nijmegen en de Kastanjelaan moet de gecumuleerde geluidbelasting berekend worden. Hierbij wordt ook het industrielawaai afkomstig van de brandweerkazerne direct noordelijk van het plangebied meegenomen.

Tabel 5 Gecumuleerde geluidbelasting in dB (exclusief aftrek art. 110g Wgh)

toetspunt	rekenhoogte in meters	wegverkeer Lden	railverkeer Lden	industrielawaai etmaalwaarde	cumulatie dB
A.1_A	1,5	54,82	43,35	36,52	55,0
A.1_B	4,5	55,64	44,46	40,18	55,9
A.1_C	7,5	55,65	45,59	40,07	56,0
A.1_D	10,5	55,42	48,13	39,34	55,9
A.14_A	1,5	41,4	61,72	56,94	60,7
A.14_B	4,5	43,35	63,45	56,32	61,2
A.15_A	1,5	42,6	59,51	52,91	57,7
A.15_B	4,5	44,63	60,98	53,16	58,7
A.15_C	7,5	45,71	62,34	53,28	59,6
A.15_D	10,5	46,52	62,68	53,5	59,9
A.16_A	1,5	46,23	56,85	51,84	56,2
A.16_B	4,5	48	58,39	53,27	57,7
A.16_C	7,5	48,33	60,93	51,45	58,4
A.16_D	10,5	48,58	61,41	51,92	58,8
A.17_A	1,5	49,32	57,2	50,35	56,2
A.17_B	4,5	50,51	57,99	52,08	57,4
A.17_C	7,5	50,6	59,81	50,14	57,7
A.17_D	10,5	50,71	60,63	50,71	58,3
A.2_A	1,5	54,93	42,39	37,64	55,1
A.2_B	4,5	55,76	43,74	40,13	56,0
A.2_C	7,5	55,76	45,23	40,03	56,1
A.2_D	10,5	55,52	47,83	39,28	55,9
A.3_A	1,5	55,12	38,53	35,91	55,2
A.3_B	4,5	55,94	41,12	39,85	56,1
A.3_C	7,5	55,95	43,49	39,84	56,2
A.3_D	10,5	55,59	45,53	39	55,9
A.4_A	1,5	55,21	40,6	34,56	55,3
A.4_B	4,5	56,04	42,86	36,51	56,2
A.4_C	7,5	56,07	45,05	37,03	56,3
A.4_D	10,5	55,69	45,44	37,53	55,9
A.5_A	1,5	48,65	57,19	37,8	54,4
A.5_B	4,5	49,74	57,79	40,96	55,2
A.5_C	7,5	50,3	59,51	37,7	56,4

toetspunt	rekenhoogte in meters	wegverkeer Lden	railverkeer Lden	industrielawaai etmaalwaarde	cumulatie dB
A.5_D	10,5	50,04	61,82	37,8	58,1
A.6_A	1,5	43,55	59,65	39,06	55,7
A.6_B	4,5	45,54	61,22	41,12	57,2
A.6_C	7,5	46,51	62,64	41,4	58,5
A.6_D	10,5	47,2	63,08	41,79	58,9
A.7_A	7,5	41,72	65,15	48,23	60,9
A.7_B	10,5	43,14	66,57	49,99	62,2
A.8_A	7,5	42,51	64,42	44,26	60,0
A.8_B	10,5	44,19	65,98	44,05	61,5
A.9_A	7,5	42,6	64,9	45,89	60,5
A.9_B	10,5	43,83	66,1	49,8	61,8
B.6_A	1,5	42,46	63,78	47,33	59,6
B.6_B	4,5	44,11	65,73	49,27	61,5
B.7_A	1,5	41,72	62,67	48,06	58,7
B.7_B	4,5	43,62	64,46	45,67	60,1
B.8_A	1,5	42,01	61,11	42,17	57,0
B.8_B	4,5	44,14	63,03	43,66	58,8

Hieruit blijkt dat de maximale gecumuleerde geluidbelasting 62 dB bedraagt. Gezien de Wgh geen grenswaarden stelt aan de gecumuleerde geluidbelasting, is het aan het bevoegd gezag om de geluidbelasting acceptabel dan wel niet acceptabel te achten.

4.4.5 Toetsing aan het Bouwbesluit 2012

Op grond van het Bouwbesluit 2012 worden eisen gesteld aan de akoestische binnenwaarde bij woningen ten gevolge van wegverkeerslawaai en industrielawaai. Bij het bepalen van de vereiste gevelgeluidwering wordt rekening gehouden met de berekende geluidbelasting op de gevels van de woningen. In het kader van een goed woon- en leefklimaat dient daarbij rekening worden gehouden met de gecumuleerde geluidbelasting vanwege alle relevante geluidbronnen. Als gevolg hiervan kunnen bouwkundige maatregelen (gevelisolatie) worden getroffen om ten aanzien van de cumulatieve geluidbelasting een acceptabel geluidniveau in de woningen te realiseren.

Ten gevolge van wegverkeerslawaai dient voldaan te worden aan een binnenwaarde van 33 dB. Ter indicatie dient daarmee de karakteristieke geluidwering van de hoogst belaste gevels in dit onderzoek minimaal (gecumuleerde geluidbelasting van 62 dB – maximale binnenwaarde van 33 dB =) 29 dB te bedragen. Conform art. 3.2 Bouwbesluit 2012 heeft een uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied volgens NEN 5077 reeds een bepaalde karakteristieke geluidwering met een minimum van 20 dB. Extra maatregelen dienen dus overwogen te worden daar in voorliggende situatie sprake is van een minimale benodigde geluidwering hoger dan 20 dB. Een acceptabel inpandig woon- en leefklimaat kan zonder (extra) gevelmaatregelen niet worden gewaarborgd.

In een bouwakoestisch onderzoek dient te worden aangetoond dat de binnenwaarde van 33 dB ten gevolge van weg- en railverkeerslawaai wordt gewaarborgd.

4.4.6 Hogere waarden

Aangezien het niet mogelijk is om voor alle overschrijdingen met maatregelen te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde, moeten hogere waarden worden aangevraagd. De hogere waarden moeten verleend worden voordat dit bestemmingsplan wordt vastgesteld. Voor de woningen dient (op basis van scenario 9) een hogere grenswaarde van 68 dB verkregen te worden vanwege railverkeerslawaai.

5 Akoestische inzage beoogde ontwerp

Naast een toetsing aan de maximaal planologische mogelijkheden is ook een akoestische inzage gegeven van het beoogde ontwerp (scenario 9). Hiertoe zijn enkele de geluidsgevoelige gevels getoetst. In overleg met het bevoegd gezag is besloten tot een mogelijke afscherming van circa 2 meter op de kavelgrens. Hiermee is navolgend gerekend. De geluidbelastingen op de gevel zijn acceptabel geacht gezien. Gevelmaatregelen zullen erop moeten toezien dat aan de binnenwaarde vanuit het Bouwbesluit kan worden voldaan. Maatwerkvoorschriften zullen worden opgesteld.

Figuur 11 geeft de geluidbelasting per toetspunt weer vanwege de spoorlijn Tilburg-Nijmegen.

Figuur 11 Berekende geluidsbelasting in dB vanwege de spoorlijn Tilburg-Nijmegen

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat de hoogste geluidbelasting vanwege de spoorlijn Tilburg-Nijmegen 68 dB betreft.

Figuur 12 geeft de geluidbelasting per toetspunt weer vanwege alle wegen tezamen.

Figuur 12 Geluidsbelastingen alle 30 km/uur wegen in dB (inclusief aftrek art. 110g Wgh)

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat vanwege alle wegen tezamen de (gehanteerde) voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden. Het beoogde ontwerp is akoestisch inpasbaar.

Conclusie

Aan de Kastanjelaan te Helvoirt bestaat het voornemen om een oud schoolgebouw te verbouwen tot woningen en een maatschappelijke functie. Hiervoor moet het bestemmingsplan worden aangepast. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting vanwege weg- en railverkeerslawaai. Getoetst is op basis van de maximaal planologische mogelijkheden. Tevens is een akoestische inzage gepresenteerd van scenario 9. Deze blijkt maatgevend voor railverkeerslawaai.

Op basis van onderhavig onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

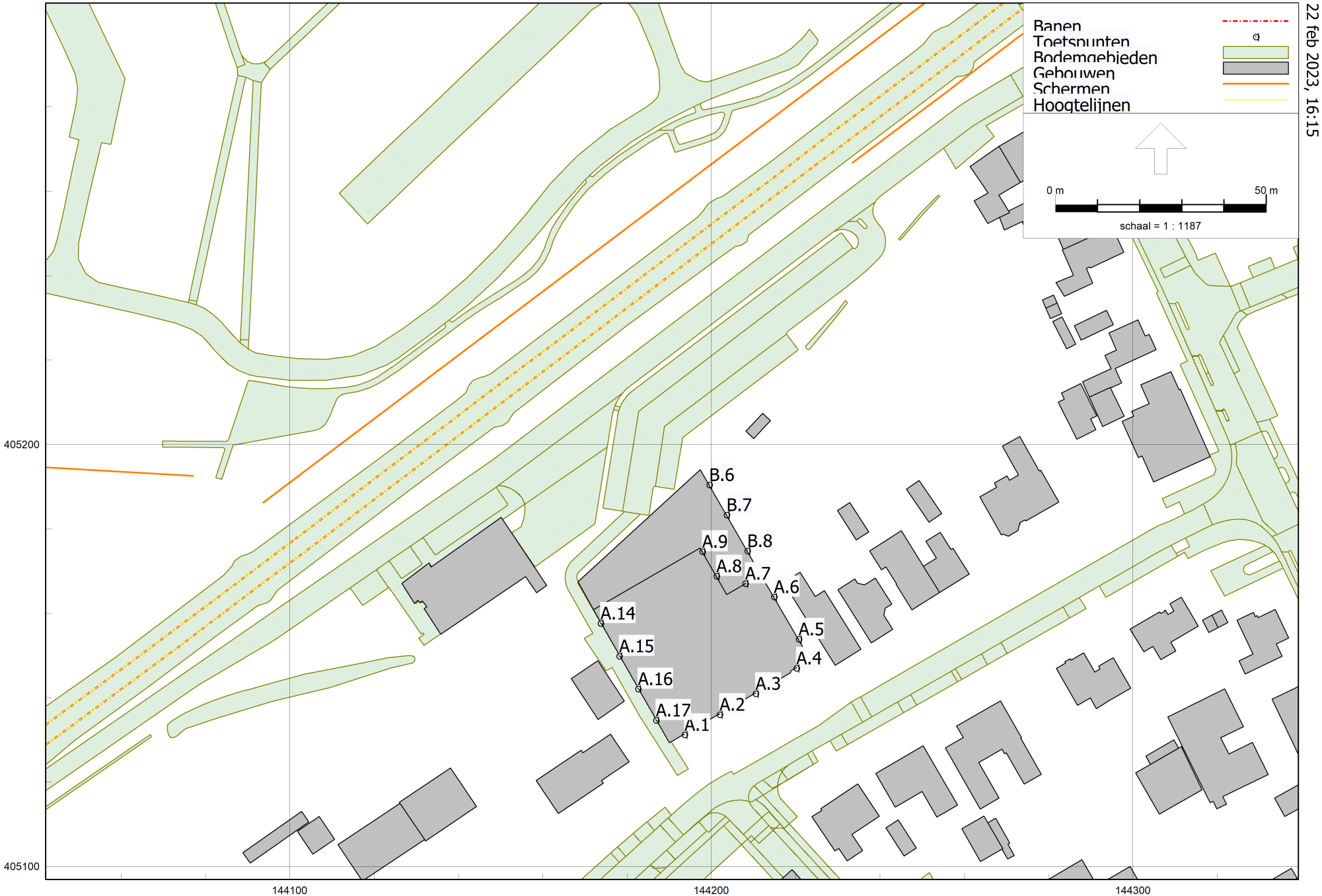
- De geluidbelasting vanwege de gezoneerde spoorlijn Tilburg-Nijmegen bedraagt maximaal 68 dB. Dit is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Maatregelenonderzoek heeft plaatsgevonden.
- De geluidbelasting vanwege de niet-gezoneerde wegen Stationsweg, Torenstraat, Lindelaan, Broekwal, Achterstraat en Kerkstraat is lager dan de gehanteerde voorkeursgrenswaarde. Vanwege deze wegen wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.
- De geluidbelasting vanwege de niet-gezoneerde Kastanjelaan bedraagt maximaal 51 dB. Dit is hoger dan de voorkeursgrenswaarde maar lager dan de maximaal te ontheffen geluidsbelasting. Maatregelen zijn derhalve onderzocht.
- Onderzoek naar bron- en overdrachtsmaatregelen voor wegverkeerslawaai wijst uit dat deze niet voldoende soelaas bieden, financieel niet acceptabel zijn en stedenbouwkundig en landschappelijk onwenselijk zijn. Er dienen derhalve maatregelen aan de ontvanger zijde te worden getroffen om de binnenwaarde van 33 dB te waarborgen.
- Onderzoek naar maatregelen voor railverkeerslawaai wijst uit dat het plaatsen van twee reflecterende geluidschermen van in totaal 160 meter lengte en 4 meter hoogte volstaat om de geluidbelasting tot onder de voorkeursgrenswaarde te brengen. De maatregel stuit echter op financiële bezwaren.
- Door het treffen van maatregelen bij de ontvanger zal de binnenwaarde van 33 dB worden gewaarborgd. Dit dient in een bouwakoestisch onderzoek aangetoond te worden.
- Voor het plan dienen op basis van de maximaal planologische mogelijkheden hogere grenswaarden te worden aangevraagd. Deze dienen voor de vaststelling van het plan verkregen zijn.

Woning	Benodigde hogere grenswaarde	Vanwege
Woningen/geluidgevoelige functies	68 dB	Railverkeerslawaai

Bijlage A: Grafisch overzicht rekenmodel

railverkeer

22 feb 2023, 16:15



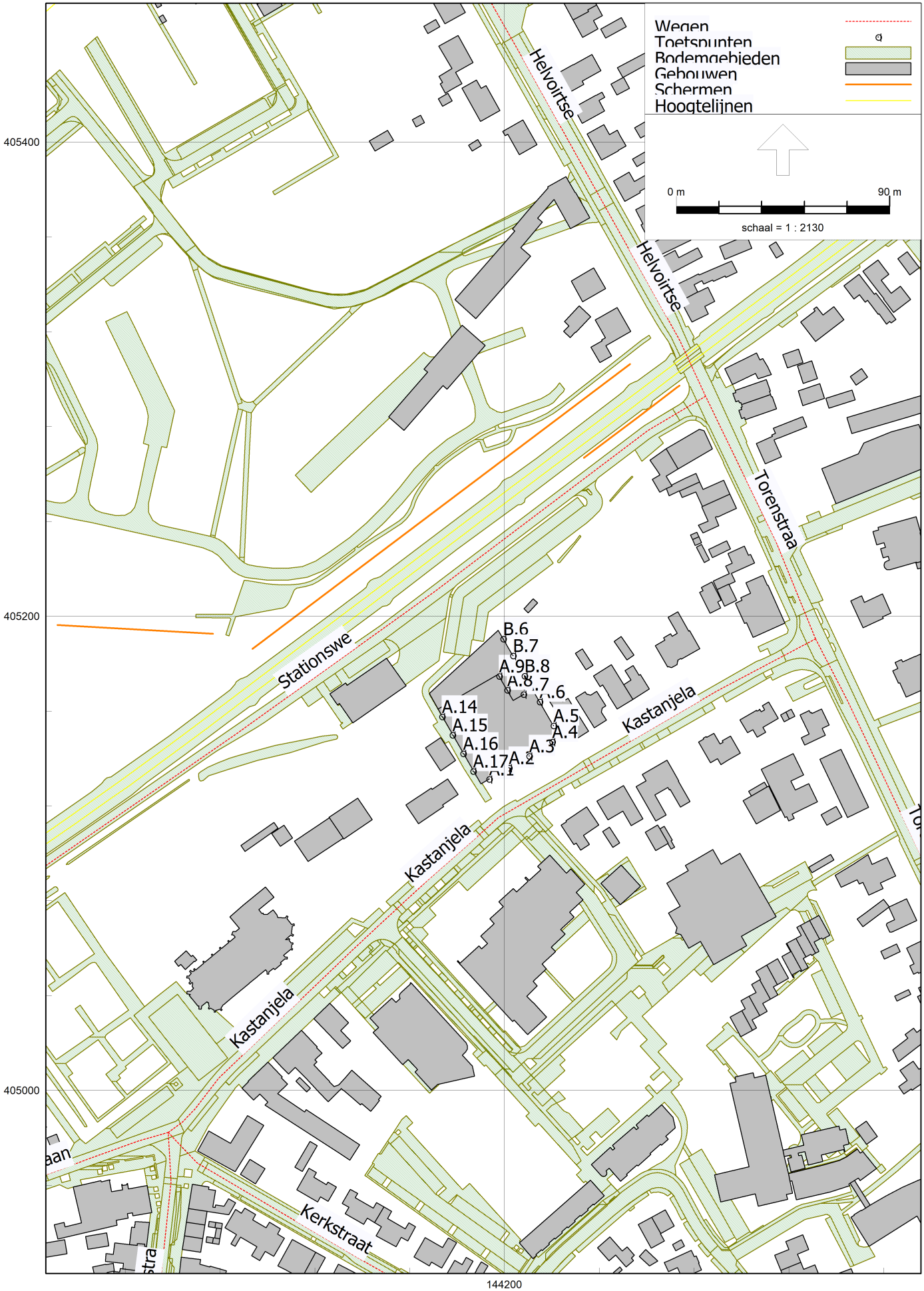
Railverkeerslawaai - RMR-2012, [Update Februari 2023 - railverkeer] , Geomilieu V2020.1 rev 2 Licentiehouder: SAB

SAB

wegverkeer

22 feb 2023, 16:18

SAB



Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Update Februari 2023 - wegverkeer] , Geomilieu V2020.1 rev 2 Licentiehouder: SAB

Kopie van wegverkeer ontwerp scenario 9 + afscherming SAB

17 nov 2023, 14:05

Bijlage B: Rapportage van het rekenmodel

Model: Kopie van wegverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))
Kastanjela	Kastanjelaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--
Kastanjela	Kastanjelaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--
Kastanjela	Kastanjelaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--
Helvoirtse	Helvoirtsestraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--
Helvoirtse	Helvoirtsestraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--
Helvoirtse	Helvoirtsestraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--
Lindelaan	Lindelaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--
Kerkstraat	Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--
Kerkstraat	Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--
Kerkstraat	Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--
Achterstra	Achterstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--
Torenstraa	Torenstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--
Torenstraa	Torenstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--
Torenstraa	Torenstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--
Torenstraa	Torenstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--
Broekwal	Broekwal	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--
Stationswe	Stationsweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--

Model: Kopie van wegverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))
Kastanjela	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30
Kastanjela	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30
Kastanjela	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30
Helvoirtse	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30
Helvoirtse	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30
Helvoirtse	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30
Lindelaan	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30
Kerkstraat	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30
Kerkstraat	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30
Kerkstraat	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30
Achterstra	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30
Torenstraa	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30
Torenstraa	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30
Torenstraa	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30
Torenstraa	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30
Broekwal	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30
Stationswe	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30

Model: Kopie van wegverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)
Kastanjela	--	30	30	30	--	2307,00	6,72	3,55	0,64
Kastanjela	--	30	30	30	--	2215,00	6,72	3,56	0,64
Kastanjela	--	30	30	30	--	2215,00	6,72	3,56	0,64
Helvoirtse	--	30	30	30	--	4206,00	6,74	3,51	0,64
Helvoirtse	--	30	30	30	--	4206,00	6,74	3,51	0,64
Helvoirtse	--	30	30	30	--	3731,00	6,73	3,54	0,64
Lindelaan	--	30	30	30	--	1455,00	6,71	3,58	0,65
Kerkstraat	--	30	30	30	--	1324,00	6,73	3,54	0,64
Kerkstraat	--	30	30	30	--	1324,00	6,73	3,54	0,64
Kerkstraat	--	30	30	30	--	1633,00	6,72	3,56	0,64
Achterstra	--	30	30	30	--	1229,00	6,74	3,52	0,64
Torenstraa	--	30	30	30	--	2884,00	6,75	3,49	0,63
Torenstraa	--	30	30	30	--	4206,00	6,74	3,51	0,64
Torenstraa	--	30	30	30	--	2518,00	6,76	3,48	0,63
Torenstraa	--	30	30	30	--	2518,00	6,76	3,48	0,63
Broekwal	--	30	30	30	--	379,00	6,70	3,60	0,65
Stationswe	--	30	30	30	--	500,00	6,74	3,51	0,64

Model: Kopie van wegverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)
Kastanjela	--	--	--	--	--	91,73	93,28	93,17	--	6,62	5,51	5,26
Kastanjela	--	--	--	--	--	93,52	94,76	94,66	--	5,18	4,30	4,11
Kastanjela	--	--	--	--	--	93,52	94,76	94,66	--	5,18	4,30	4,11
Helvoirtse	--	--	--	--	--	85,01	87,66	87,46	--	11,99	10,12	9,66
Helvoirtse	--	--	--	--	--	85,01	87,66	87,46	--	11,99	10,12	9,66
Helvoirtse	--	--	--	--	--	89,94	91,81	91,67	--	8,04	6,72	6,42
Lindelaan	--	--	--	--	--	97,11	97,68	97,64	--	2,31	1,90	1,82
Kerkstraat	--	--	--	--	--	89,66	91,57	91,42	--	8,27	6,92	6,61
Kerkstraat	--	--	--	--	--	89,66	91,57	91,42	--	8,27	6,92	6,61
Kerkstraat	--	--	--	--	--	93,55	94,78	94,69	--	5,16	4,28	4,09
Achterstra	--	--	--	--	--	86,14	88,62	88,43	--	11,09	9,33	8,91
Torenstraa	--	--	--	--	--	81,53	84,68	84,44	--	14,78	12,56	11,98
Torenstraa	--	--	--	--	--	85,01	87,66	87,46	--	11,99	10,12	9,66
Torenstraa	--	--	--	--	--	78,94	82,44	82,17	--	16,85	14,40	13,73
Torenstraa	--	--	--	--	--	78,94	82,44	82,17	--	16,85	14,40	13,73
Broekwal	--	--	--	--	--	99,51	99,61	99,60	--	0,39	0,32	0,30
Stationswe	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--

Model: Kopie van wegverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)
Kastanjela	--	1,65	1,21	1,57	--	--	--	--	--	142,21	76,39
Kastanjela	--	1,30	0,94	1,23	--	--	--	--	--	139,20	74,72
Kastanjela	--	1,30	0,94	1,23	--	--	--	--	--	139,20	74,72
Helvoirtse	--	3,00	2,22	2,89	--	--	--	--	--	240,99	129,41
Helvoirtse	--	3,00	2,22	2,89	--	--	--	--	--	240,99	129,41
Helvoirtse	--	2,01	1,47	1,92	--	--	--	--	--	225,84	121,26
Lindelaan	--	0,58	0,42	0,54	--	--	--	--	--	94,81	50,88
Kerkstraat	--	2,07	1,52	1,97	--	--	--	--	--	79,89	42,92
Kerkstraat	--	2,07	1,52	1,97	--	--	--	--	--	79,89	42,92
Kerkstraat	--	1,29	0,94	1,22	--	--	--	--	--	102,66	55,10
Achterstra	--	2,77	2,05	2,66	--	--	--	--	--	71,35	38,34
Torenstraa	--	3,69	2,76	3,58	--	--	--	--	--	158,71	85,23
Torenstraa	--	3,00	2,22	2,89	--	--	--	--	--	240,99	129,41
Torenstraa	--	4,21	3,16	4,10	--	--	--	--	--	134,37	72,24
Torenstraa	--	4,21	3,16	4,10	--	--	--	--	--	134,37	72,24
Broekwal	--	0,10	0,07	0,09	--	--	--	--	--	25,27	13,59
Stationswe	--	--	--	--	--	--	--	--	--	33,70	17,55

Model: Kopie van wegverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)
Kastanjela	13,76	--	10,26	4,51	0,78	--	2,56	0,99	0,23	--
Kastanjela	13,42	--	7,71	3,39	0,58	--	1,94	0,74	0,17	--
Kastanjela	13,42	--	7,71	3,39	0,58	--	1,94	0,74	0,17	--
Helvoirtse	23,54	--	33,99	14,94	2,60	--	8,50	3,28	0,78	--
Helvoirtse	23,54	--	33,99	14,94	2,60	--	8,50	3,28	0,78	--
Helvoirtse	21,89	--	20,19	8,88	1,53	--	5,05	1,94	0,46	--
Lindelaan	9,23	--	2,26	0,99	0,17	--	0,57	0,22	0,05	--
Kerkstraat	7,75	--	7,37	3,24	0,56	--	1,84	0,71	0,17	--
Kerkstraat	7,75	--	7,37	3,24	0,56	--	1,84	0,71	0,17	--
Kerkstraat	9,90	--	5,66	2,49	0,43	--	1,42	0,55	0,13	--
Achterstra	6,96	--	9,19	4,04	0,70	--	2,29	0,89	0,21	--
Torenstraa	15,34	--	28,77	12,64	2,18	--	7,18	2,78	0,65	--
Torenstraa	23,54	--	33,99	14,94	2,60	--	8,50	3,28	0,78	--
Torenstraa	13,03	--	28,68	12,62	2,18	--	7,17	2,77	0,65	--
Torenstraa	13,03	--	28,68	12,62	2,18	--	7,17	2,77	0,65	--
Broekwal	2,45	--	0,10	0,04	0,01	--	0,03	0,01	--	--
Stationswe	3,20	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Kopie van wegverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63
Kastanjela	85,92	90,97	99,82	96,99	99,99	93,70	88,69	84,71	82,65
Kastanjela	85,17	90,07	98,68	96,49	99,60	93,20	88,16	83,69	81,95
Kastanjela	85,17	90,07	98,68	96,49	99,60	93,20	88,16	83,69	81,95
Helvoirtse	90,20	95,57	104,86	100,66	103,32	97,38	92,46	89,55	86,78
Helvoirtse	90,20	95,57	104,86	100,66	103,32	97,38	92,46	89,55	86,78
Helvoirtse	88,52	93,68	102,70	99,39	102,28	96,10	91,12	87,51	85,19
Lindelaan	81,88	86,28	93,85	93,92	97,31	90,62	85,49	79,41	78,86
Kerkstraat	84,10	89,27	98,31	94,94	97,82	91,65	86,67	83,12	80,77
Kerkstraat	84,10	89,27	98,31	94,94	97,82	91,65	86,67	83,12	80,77
Kerkstraat	76,52	81,00	90,47	91,18	96,30	93,58	87,04	81,50	73,32
Achterstra	84,62	89,95	99,20	95,16	97,87	91,87	86,94	83,90	81,22
Torenstraa	89,23	94,69	104,10	99,49	102,02	96,20	91,31	88,73	85,77
Torenstraa	90,20	95,57	104,86	100,66	103,32	97,38	92,46	89,55	86,78
Torenstraa	89,09	94,59	104,07	99,22	101,67	95,93	91,06	88,67	85,60
Torenstraa	89,09	94,59	104,07	99,22	101,67	95,93	91,06	88,67	85,60
Broekwal	67,44	70,68	76,47	83,55	89,18	85,95	79,24	69,72	64,68
Stationswe	75,58	78,98	82,24	88,59	92,28	85,29	80,06	70,68	72,75

Model: Kopie van wegverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125
Kastanjela	87,54	96,22	93,89	97,01	90,63	85,58	81,19	75,26	80,24
Kastanjela	86,69	95,09	93,44	96,67	90,18	85,10	80,20	74,55	79,37
Kastanjela	86,69	95,09	93,44	96,67	90,18	85,10	80,20	74,55	79,37
Helvoirtse	92,02	101,22	97,37	100,19	94,13	89,17	85,94	79,46	84,79
Helvoirtse	92,02	101,22	97,37	100,19	94,13	89,17	85,94	79,46	84,79
Helvoirtse	90,21	99,07	96,22	99,26	92,97	87,95	83,95	77,83	82,93
Lindelaan	83,11	90,37	91,04	94,49	87,75	82,60	76,10	71,48	75,78
Kerkstraat	85,80	94,69	91,77	94,79	88,51	83,50	79,56	73,40	78,52
Kerkstraat	85,80	94,69	91,77	94,79	88,51	83,50	79,56	73,40	78,52
Kerkstraat	77,64	86,89	88,14	93,38	90,57	84,00	78,02	65,91	70,31
Achterstra	86,41	95,55	91,90	94,76	88,65	83,68	80,30	73,88	79,17
Torenstraa	91,10	100,45	96,13	98,82	92,89	87,96	85,10	78,40	83,83
Torenstraa	92,02	101,22	97,37	100,19	94,13	89,17	85,94	79,46	84,79
Torenstraa	90,99	100,41	95,82	98,43	92,58	87,68	85,03	78,24	83,74
Torenstraa	90,99	100,41	95,82	98,43	92,58	87,68	85,03	78,24	83,74
Broekwal	67,87	73,40	80,82	86,47	83,22	76,51	66,82	57,24	60,45
Stationswe	76,14	79,41	85,76	89,44	82,46	77,23	67,85	65,36	68,75

Model: Kopie van wegverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125
Kastanjela	88,87	86,60	89,64	83,26	78,23	73,89	--	--
Kastanjela	87,73	86,12	89,27	82,79	77,73	72,89	--	--
Kastanjela	87,73	86,12	89,27	82,79	77,73	72,89	--	--
Helvoirtse	93,92	90,20	92,91	86,84	81,91	78,70	--	--
Helvoirtse	93,92	90,20	92,91	86,84	81,91	78,70	--	--
Helvoirtse	91,75	88,97	91,91	85,63	80,63	76,67	--	--
Lindelaan	83,04	83,69	87,11	80,37	75,23	68,79	--	--
Kerkstraat	87,36	84,51	87,44	81,17	76,18	72,27	--	--
Kerkstraat	87,36	84,51	87,44	81,17	76,18	72,27	--	--
Kerkstraat	79,52	80,81	85,98	83,18	76,62	70,70	--	--
Achterstra	88,25	84,70	87,46	81,35	76,40	73,05	--	--
Torenstraa	93,10	88,93	91,51	85,57	80,68	77,82	--	--
Torenstraa	93,92	90,20	92,91	86,84	81,91	78,70	--	--
Torenstraa	93,08	88,65	91,14	85,29	80,41	77,76	--	--
Torenstraa	93,08	88,65	91,14	85,29	80,41	77,76	--	--
Broekwal	65,97	73,40	79,04	75,79	69,08	59,41	--	--
Stationswe	72,02	78,36	82,05	75,06	69,83	60,46	--	--

Model: Kopie van wegverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Kastanjela	--	--	--	--	--	--
Kastanjela	--	--	--	--	--	--
Kastanjela	--	--	--	--	--	--
Helvoirtse	--	--	--	--	--	--
Helvoirtse	--	--	--	--	--	--
Helvoirtse	--	--	--	--	--	--
Lindelaan	--	--	--	--	--	--
Kerkstraat	--	--	--	--	--	--
Kerkstraat	--	--	--	--	--	--
Kerkstraat	--	--	--	--	--	--
Achterstra	--	--	--	--	--	--
Torenstraa	--	--	--	--	--	--
Torenstraa	--	--	--	--	--	--
Torenstraa	--	--	--	--	--	--
Torenstraa	--	--	--	--	--	--
Broekwal	--	--	--	--	--	--
Stationswe	--	--	--	--	--	--

Model: Kopie van wegverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
A.1		7,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
A.2		7,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
A.3		7,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
A.4		7,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
A.5		7,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
A.6		7,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
A.7		7,20	Relatief	7,50	10,50	--	--	--	--	Ja
A.8		7,20	Relatief	7,50	10,50	--	--	--	--	Ja
A.14		7,21	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
A.15		7,21	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
A.17		7,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
A.9		7,21	Relatief	7,50	10,50	--	--	--	--	Ja
A.16		7,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
B.6		7,21	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
B.7		7,21	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
B.8		7,20	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Model: Kopie van wegverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250
GS2157698	gs:_S-109_124_13615	2,00	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80
GS2157683	gs:_S-109_124_13990	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80
GS2157732	gs:_S-109_124_13946	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80
		6,00	--	Relatief	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20
3		6,00	--	Relatief	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20

Model: Kopie van wegverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500
GS2157698	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
GS2157683	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
GS2157732	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
3	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

Model: Kopie van wegverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
GS2157698	0,80	0,80	0,80	0,80
GS2157683	0,80	0,80	0,80	0,80
GS2157732	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,20	0,20	0,20	0,20
3	0,20	0,20	0,20	0,20

Model: Kopie van wegverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
6041		--
6048		--
		7,00

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W
6041	13766861 - 13787000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,1
6041	13928536 - 13931000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
6041	13946186 - 13989000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
6041	14015155 - 14019000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
6048	13927409 - 13939000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
6048	13975997 - 13989000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
6048	13995610 - 14019000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	bb	m	Lwissel	Cbb,63
6041	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0
6041	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0
6041	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0
6041	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0
6048	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0
6048	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0
6048	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	RRgebr	RuwheidID	Brugcorrectie	BrugID
6041	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False	
6041	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False	
6041	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False	
6041	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False	
6048	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False	
6048	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False	
6048	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False	

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1
6041	MAT'64-T	Stoppend	0,080	0,080	0,000	0,000	130	130	130	0
6041	MAT'64-T	Stoppend	0,080	0,080	0,000	0,000	130	130	130	0
6041	MAT'64-T	Stoppend	0,080	0,080	0,000	0,000	130	130	130	0
6041	MAT'64-T	Stoppend	0,080	0,080	0,000	0,000	130	130	130	0
6048	MAT'64-T	Stoppend	0,080	0,080	0,000	0,000	130	130	130	0
6048	MAT'64-T	Stoppend	0,080	0,080	0,000	0,000	130	130	130	0
6048	MAT'64-T	Stoppend	0,080	0,080	0,000	0,000	130	130	130	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2
6041	MAT'64-V	Stoppend	6,100	4,160	1,520	0,000	130	130	130	0
6041	MAT'64-V	Stoppend	6,100	4,160	1,520	0,000	130	130	130	0
6041	MAT'64-V	Stoppend	6,100	4,160	1,520	0,000	130	130	130	0
6041	MAT'64-V	Stoppend	6,100	4,160	1,520	0,000	130	130	130	0
6048	MAT'64-V	Stoppend	6,120	5,260	1,560	0,000	130	130	130	0
6048	MAT'64-V	Stoppend	6,120	5,260	1,560	0,000	130	130	130	0
6048	MAT'64-V	Stoppend	6,120	5,260	1,560	0,000	130	130	130	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3
6041	IC-R	Doorgaand	0,010	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0
6041	IC-R	Doorgaand	0,010	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0
6041	IC-R	Doorgaand	0,010	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0
6041	IC-R	Doorgaand	0,010	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0
6048	IC-R	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000	130	130	130	0
6048	IC-R	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000	130	130	130	0
6048	IC-R	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000	130	130	130	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4
6041	IC-R	Stoppend	8,090	7,860	2,270	0,000	130	130	130	0
6041	IC-R	Stoppend	8,090	7,860	2,270	0,000	130	130	130	0
6041	IC-R	Stoppend	8,090	7,860	2,270	0,000	130	130	130	0
6041	IC-R	Stoppend	8,090	7,860	2,270	0,000	130	130	130	0
6048	IC-R	Stoppend	8,130	7,880	2,230	0,000	130	130	130	0
6048	IC-R	Stoppend	8,130	7,880	2,230	0,000	130	130	130	0
6048	IC-R	Stoppend	8,130	7,880	2,230	0,000	130	130	130	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5
6041	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,050	0,000	90	90	90	0
6041	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,050	0,000	90	90	90	0
6041	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,050	0,000	90	90	90	0
6041	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,050	0,000	90	90	90	0
6048	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,060	0,040	0,000	90	90	90	0
6048	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,060	0,040	0,000	90	90	90	0
6048	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,060	0,040	0,000	90	90	90	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6
6041	E-LOC	Stoppend	1,080	1,050	0,300	0,000	130	130	130	0
6041	E-LOC	Stoppend	1,080	1,050	0,300	0,000	130	130	130	0
6041	E-LOC	Stoppend	1,080	1,050	0,300	0,000	130	130	130	0
6041	E-LOC	Stoppend	1,080	1,050	0,300	0,000	130	130	130	0
6048	E-LOC	Stoppend	1,090	1,060	0,300	0,000	130	130	130	0
6048	E-LOC	Stoppend	1,090	1,060	0,300	0,000	130	130	130	0
6048	E-LOC	Stoppend	1,090	1,060	0,300	0,000	130	130	130	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7
6041	MDDM	Stoppend	0,030	0,030	0,000	0,000	130	130	130	0
6041	MDDM	Stoppend	0,030	0,030	0,000	0,000	130	130	130	0
6041	MDDM	Stoppend	0,030	0,030	0,000	0,000	130	130	130	0
6041	MDDM	Stoppend	0,030	0,030	0,000	0,000	130	130	130	0
6048	MDDM	Stoppend	0,030	0,040	0,000	0,000	130	130	130	0
6048	MDDM	Stoppend	0,030	0,040	0,000	0,000	130	130	130	0
6048	MDDM	Stoppend	0,030	0,040	0,000	0,000	130	130	130	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8
6041	GOEDEREN	Doorgaand	15,770	7,020	8,200	0,000	90	90	90	0
6041	GOEDEREN	Doorgaand	15,770	7,020	8,200	0,000	90	90	90	0
6041	GOEDEREN	Doorgaand	15,770	7,020	8,200	0,000	90	90	90	0
6041	GOEDEREN	Doorgaand	15,770	7,020	8,200	0,000	90	90	90	0
6048	GOEDEREN	Doorgaand	13,630	18,010	7,510	0,000	90	90	90	0
6048	GOEDEREN	Doorgaand	13,630	18,010	7,510	0,000	90	90	90	0
6048	GOEDEREN	Doorgaand	13,630	18,010	7,510	0,000	90	90	90	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9
6041	DE-LOC	Doorgaand	0,130	0,070	0,030	0,000	90	90	90	0
6041	DE-LOC	Doorgaand	0,130	0,070	0,030	0,000	90	90	90	0
6041	DE-LOC	Doorgaand	0,130	0,070	0,030	0,000	90	90	90	0
6041	DE-LOC	Doorgaand	0,130	0,070	0,030	0,000	90	90	90	0
6048	DE-LOC	Doorgaand	0,110	0,070	0,040	0,000	90	90	90	0
6048	DE-LOC	Doorgaand	0,110	0,070	0,040	0,000	90	90	90	0
6048	DE-LOC	Doorgaand	0,110	0,070	0,040	0,000	90	90	90	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10
6041	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,430	0,210	0,270	0,000	90	90	90
6041	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,430	0,210	0,270	0,000	90	90	90
6041	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,430	0,210	0,270	0,000	90	90	90
6041	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,430	0,210	0,270	0,000	90	90	90
6048	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,380	0,560	0,190	0,000	90	90	90
6048	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,380	0,560	0,190	0,000	90	90	90
6048	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,380	0,560	0,190	0,000	90	90	90

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11
6041	0	DDM-2/3	Stoppend	0,130	0,130	0,000	0,000	130	130
6041	0	DDM-2/3	Stoppend	0,130	0,130	0,000	0,000	130	130
6041	0	DDM-2/3	Stoppend	0,130	0,130	0,000	0,000	130	130
6041	0	DDM-2/3	Stoppend	0,130	0,130	0,000	0,000	130	130
6048	0	DDM-2/3	Stoppend	0,120	0,170	0,000	0,000	130	130
6048	0	DDM-2/3	Stoppend	0,120	0,170	0,000	0,000	130	130
6048	0	DDM-2/3	Stoppend	0,120	0,170	0,000	0,000	130	130

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(N) 11	V(P4) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12
6041	130	0	IRM-4	Stoppend	4,560	4,400	0,960	0,000	130
6041	130	0	IRM-4	Stoppend	4,560	4,400	0,960	0,000	130
6041	130	0	IRM-4	Stoppend	4,560	4,400	0,960	0,000	130
6041	130	0	IRM-4	Stoppend	4,560	4,400	0,960	0,000	130
6048	130	0	IRM-4	Stoppend	4,760	3,960	0,960	0,000	130
6048	130	0	IRM-4	Stoppend	4,760	3,960	0,960	0,000	130
6048	130	0	IRM-4	Stoppend	4,760	3,960	0,960	0,000	130

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13
6041	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,660	0,180	0,000
6041	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,660	0,180	0,000
6041	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,660	0,180	0,000
6041	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,660	0,180	0,000
6048	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,600	0,120	0,000
6048	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,600	0,120	0,000
6048	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,600	0,120	0,000

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14
6041	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
6041	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
6041	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
6041	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
6048	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
6048	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
6048	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15
6041	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
6041	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
6041	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
6041	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
6048	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
6048	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
6048	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16
6041	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
6041	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
6041	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
6041	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
6048	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
6048	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
6048	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Trein 17	Profiel17
6041	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
6041	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
6041	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
6041	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
6048	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
6048	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
6048	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 17	Trein 18
6041	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
6041	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
6041	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
6041	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
6048	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
6048	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
6048	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18	V(N) 18	V(P4) 18
6041	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
6041	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
6041	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
6041	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
6048	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
6048	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
6048	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19
6041	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6041	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6041	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6041	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6048	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6048	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6048	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(P4) 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20
6041	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
6041	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
6041	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
6041	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
6048	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
6048	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
6048	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(N) 20	V(P4) 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21
6041	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
6041	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
6041	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
6041	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
6048	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
6048	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
6048	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22
6041	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
6041	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
6041	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
6041	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
6048	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
6048	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
6048	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Trein 23	Profiel23	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23
6041	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
6041	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
6041	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
6041	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
6048	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
6048	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
6048	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24
6041	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
6041	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
6041	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
6041	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
6048	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
6048	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
6048	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24	Trein 25	Profiel25	Aantal(D) 25
6041	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
6041	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
6041	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
6041	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
6048	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
6048	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
6048	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25	V(N) 25	V(P4) 25	Trein 26	Profiel26
6041	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
6041	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
6041	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
6041	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
6048	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
6048	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
6048	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Trein 27
6041	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
6041	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
6041	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
6041	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
6048	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
6048	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
6048	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27
6041	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
6041	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
6041	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
6041	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
6048	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
6048	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
6048	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28	V(N) 28
6041	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6041	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6041	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6041	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6048	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6048	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
6048	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(P4) 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29
6041	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
6041	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
6041	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
6041	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
6048	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
6048	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
6048	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(N) 29	V(P4) 29	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30
6041	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
6041	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
6041	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
6041	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
6048	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
6048	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
6048	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k
6041	0	0	0	74,81	88,41	103,67	109,92	113,24	113,13
6041	0	0	0	76,21	89,81	105,07	111,32	114,64	114,53
6041	0	0	0	76,21	89,81	104,07	109,32	110,64	111,53
6041	0	0	0	76,21	89,81	105,07	111,32	114,64	114,53
6048	0	0	0	76,12	89,66	104,83	111,17	114,52	114,45
6048	0	0	0	76,12	89,66	103,83	109,17	110,52	111,45
6048	0	0	0	76,12	89,66	104,83	111,17	114,52	114,45

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k
6041	105,95	92,53	71,46	86,07	102,01	106,77	109,69	109,13
6041	107,35	93,93	72,86	87,47	103,41	108,17	111,09	110,53
6041	105,35	92,93	72,86	87,47	102,58	106,25	107,29	107,66
6041	107,35	93,93	72,86	87,47	103,41	108,17	111,09	110,53
6048	107,22	93,80	72,53	87,16	103,02	107,81	110,77	110,27
6048	105,22	92,80	72,53	87,16	102,19	105,89	106,99	107,41
6048	107,22	93,80	72,53	87,16	103,02	107,81	110,77	110,27

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k
6041	102,90	89,85	--	--	--	--	--	--
6041	104,30	91,25	--	--	--	--	--	--
6041	102,53	90,46	--	--	--	--	--	--
6041	104,30	91,25	--	--	--	--	--	--
6048	103,99	90,98	--	--	--	--	--	--
6048	102,23	90,20	--	--	--	--	--	--
6048	103,99	90,98	--	--	--	--	--	--

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

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

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

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

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

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

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500	LE(A)0.0 1k	LE(A)0.0 2k
6041	--	--	73,85	87,33	102,21	108,91	112,07	112,14
6041	--	--	75,25	88,73	103,61	110,31	113,47	113,54
6041	--	--	75,25	88,73	102,61	108,31	109,47	110,54
6041	--	--	75,25	88,73	103,61	110,31	113,47	113,54
6048	--	--	76,10	89,85	105,21	111,34	114,54	114,40
6048	--	--	76,10	89,85	104,21	109,34	110,54	111,40
6048	--	--	76,10	89,85	105,21	111,34	114,54	114,40

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k
6041	104,77	91,32	69,60	84,34	99,86	104,81	107,76	107,45
6041	106,17	92,72	71,00	85,74	101,26	106,21	109,16	108,85
6041	104,17	91,72	71,00	85,74	100,50	104,31	105,44	106,01
6041	106,17	92,72	71,00	85,74	101,26	106,21	109,16	108,85
6048	107,30	93,88	72,89	87,72	103,76	108,44	111,27	110,66
6048	105,30	92,88	72,89	87,72	102,92	106,51	107,46	107,79
6048	107,30	93,88	72,89	87,72	103,76	108,44	111,27	110,66

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125	LE(A)1.0 250	LE(A)1.0 500	LE(A)1.0 1k	LE(A)1.0 2k
6041	101,03	88,18	--	--	--	--	--	--
6041	102,43	89,58	--	--	--	--	--	--
6041	100,75	88,86	--	--	--	--	--	--
6041	102,43	89,58	--	--	--	--	--	--
6048	104,52	91,45	--	--	--	--	--	--
6048	102,74	90,65	--	--	--	--	--	--
6048	104,52	91,45	--	--	--	--	--	--

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

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

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

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

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)5.0 4k	LE(A)5.0 8k	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 2k
6041	--	--	--	--	--	--	--	--
6041	--	--	--	--	--	--	--	--
6041	--	--	--	--	--	--	--	--
6041	--	--	--	--	--	--	--	--
6048	--	--	--	--	--	--	--	--
6048	--	--	--	--	--	--	--	--
6048	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)Br 4k	LE(A)Br 8k	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k
6041	--	--	69,77	83,77	99,45	105,24	108,33	108,05
6041	--	--	71,17	85,17	100,85	106,64	109,73	109,45
6041	--	--	71,17	85,17	99,85	104,64	105,73	106,45
6041	--	--	71,17	85,17	100,85	106,64	109,73	109,45
6048	--	--	70,97	84,94	100,58	106,43	109,57	109,32
6048	--	--	70,97	84,94	99,58	104,43	105,57	106,32
6048	--	--	70,97	84,94	100,58	106,43	109,57	109,32

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k
6041	101,17	87,74	67,32	82,17	98,44	103,00	105,71	104,96
6041	102,57	89,14	68,72	83,57	99,84	104,40	107,11	106,36
6041	100,57	88,14	68,72	83,57	98,97	102,47	103,26	103,48
6041	102,57	89,14	68,72	83,57	99,84	104,40	107,11	106,36
6048	102,39	88,95	68,49	83,26	99,50	104,10	106,84	106,11
6048	100,39	87,95	68,49	83,26	98,63	102,17	103,00	103,22
6048	102,39	88,95	68,49	83,26	99,50	104,10	106,84	106,11

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250	LE(N)1.0 500	LE(N)1.0 1k	LE(N)1.0 2k
6041	98,97	85,78	--	--	--	--	--	--
6041	100,37	87,18	--	--	--	--	--	--
6041	98,54	86,34	--	--	--	--	--	--
6041	100,37	87,18	--	--	--	--	--	--
6048	100,09	86,90	--	--	--	--	--	--
6048	98,26	86,06	--	--	--	--	--	--
6048	100,09	86,90	--	--	--	--	--	--

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

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

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

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

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

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

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

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

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

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

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

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

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

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

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

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

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)5.0 125	LE(P4)5.0 250	LE(P4)5.0 500	LE(P4)5.0 1k	LE(P4)5.0 2k	LE(P4)5.0 4k	LE(P4)5.0 8k
6041	--	--	--	--	--	--	--
6041	--	--	--	--	--	--	--
6041	--	--	--	--	--	--	--
6041	--	--	--	--	--	--	--
6048	--	--	--	--	--	--	--
6048	--	--	--	--	--	--	--
6048	--	--	--	--	--	--	--

Model: Kopie van railverkeer
November 2023 - Update Februari 2023 - versie van akoestisch rekenmodel - akoestisch rekenmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

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

Bijlage C: Resultaten in tabelvorm

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van railverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Lden
A.1_A		144193,63	405131,24	1,50	43,35
A.1_B		144193,63	405131,24	4,50	44,46
A.1_C		144193,63	405131,24	7,50	45,58
A.1_D		144193,63	405131,24	10,50	48,12
A.14_A		144173,74	405157,67	1,50	61,72
A.14_B		144173,74	405157,67	4,50	63,45
A.15_A		144178,17	405149,90	1,50	59,51
A.15_B		144178,17	405149,90	4,50	60,98
A.15_C		144178,17	405149,90	7,50	62,34
A.15_D		144178,17	405149,90	10,50	62,68
A.16_A		144182,63	405142,09	1,50	56,85
A.16_B		144182,63	405142,09	4,50	58,37
A.16_C		144182,63	405142,09	7,50	60,93
A.16_D		144182,63	405142,09	10,50	61,41
A.17_A		144186,88	405134,66	1,50	57,20
A.17_B		144186,88	405134,66	4,50	57,97
A.17_C		144186,88	405134,66	7,50	59,81
A.17_D		144186,88	405134,66	10,50	60,62
A.2_A		144201,96	405136,06	1,50	42,39
A.2_B		144201,96	405136,06	4,50	43,74
A.2_C		144201,96	405136,06	7,50	45,23
A.2_D		144201,96	405136,06	10,50	47,83
A.3_A		144210,53	405141,01	1,50	38,53
A.3_B		144210,53	405141,01	4,50	41,12
A.3_C		144210,53	405141,01	7,50	43,50
A.3_D		144210,53	405141,01	10,50	45,50
A.4_A		144220,21	405147,00	1,50	40,60
A.4_B		144220,21	405147,00	4,50	42,86
A.4_C		144220,21	405147,00	7,50	45,05
A.4_D		144220,21	405147,00	10,50	45,44
A.5_A		144220,72	405153,87	1,50	57,19
A.5_B		144220,72	405153,87	4,50	57,77
A.5_C		144220,72	405153,87	7,50	59,40
A.5_D		144220,72	405153,87	10,50	61,82
A.6_A		144214,88	405163,91	1,50	59,65
A.6_B		144214,88	405163,91	4,50	61,22
A.6_C		144214,88	405163,91	7,50	62,64
A.6_D		144214,88	405163,91	10,50	63,08
A.7_A		144208,06	405167,11	7,50	62,35
A.7_B		144208,06	405167,11	10,50	66,13
A.8_A		144201,21	405168,84	7,50	61,12
A.8_B		144201,21	405168,84	10,50	65,64
A.9_A		144197,85	405174,68	7,50	62,62
A.9_B		144197,85	405174,68	10,50	65,95
B.6_A		144199,54	405190,47	1,50	63,78
B.6_B		144199,54	405190,47	4,50	65,73
B.7_A		144203,65	405183,34	1,50	62,67
B.7_B		144203,65	405183,34	4,50	64,46
B.8_A		144208,56	405174,82	1,50	61,11
B.8_B		144208,56	405174,82	4,50	63,03

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Achterstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Lden
A.1_A		144193,63	405131,24	1,50	23,10
A.1_B		144193,63	405131,24	4,50	24,21
A.1_C		144193,63	405131,24	7,50	24,40
A.1_D		144193,63	405131,24	10,50	24,94
A.14_A		144173,74	405157,67	1,50	21,99
A.14_B		144173,74	405157,67	4,50	23,67
A.15_A		144178,17	405149,90	1,50	10,93
A.15_B		144178,17	405149,90	4,50	15,17
A.15_C		144178,17	405149,90	7,50	21,94
A.15_D		144178,17	405149,90	10,50	23,98
A.16_A		144182,63	405142,09	1,50	10,76
A.16_B		144182,63	405142,09	4,50	13,75
A.16_C		144182,63	405142,09	7,50	16,90
A.16_D		144182,63	405142,09	10,50	23,11
A.17_A		144186,88	405134,66	1,50	12,17
A.17_B		144186,88	405134,66	4,50	13,93
A.17_C		144186,88	405134,66	7,50	16,48
A.17_D		144186,88	405134,66	10,50	22,84
A.2_A		144201,96	405136,06	1,50	22,09
A.2_B		144201,96	405136,06	4,50	22,90
A.2_C		144201,96	405136,06	7,50	22,91
A.2_D		144201,96	405136,06	10,50	23,43
A.3_A		144210,53	405141,01	1,50	21,87
A.3_B		144210,53	405141,01	4,50	22,62
A.3_C		144210,53	405141,01	7,50	22,53
A.3_D		144210,53	405141,01	10,50	23,00
A.4_A		144220,21	405147,00	1,50	23,65
A.4_B		144220,21	405147,00	4,50	24,46
A.4_C		144220,21	405147,00	7,50	24,48
A.4_D		144220,21	405147,00	10,50	23,14
A.5_A		144220,72	405153,87	1,50	8,37
A.5_B		144220,72	405153,87	4,50	11,55
A.5_C		144220,72	405153,87	7,50	17,63
A.5_D		144220,72	405153,87	10,50	1,08
A.6_A		144214,88	405163,91	1,50	8,20
A.6_B		144214,88	405163,91	4,50	11,57
A.6_C		144214,88	405163,91	7,50	16,46
A.6_D		144214,88	405163,91	10,50	12,34
A.7_A		144208,06	405167,11	7,50	5,58
A.7_B		144208,06	405167,11	10,50	-1,04
A.8_A		144201,21	405168,84	7,50	13,34
A.8_B		144201,21	405168,84	10,50	15,07
A.9_A		144197,85	405174,68	7,50	9,01
A.9_B		144197,85	405174,68	10,50	10,03
B.6_A		144199,54	405190,47	1,50	5,47
B.6_B		144199,54	405190,47	4,50	7,21
B.7_A		144203,65	405183,34	1,50	6,38
B.7_B		144203,65	405183,34	4,50	8,60
B.8_A		144208,56	405174,82	1,50	10,38
B.8_B		144208,56	405174,82	4,50	10,44

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Broekwal
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Lden
A.1_A		144193,63	405131,24	1,50	-6,08
A.1_B		144193,63	405131,24	4,50	-4,71
A.1_C		144193,63	405131,24	7,50	-2,98
A.1_D		144193,63	405131,24	10,50	-2,24
A.14_A		144173,74	405157,67	1,50	-9,72
A.14_B		144173,74	405157,67	4,50	-7,96
A.15_A		144178,17	405149,90	1,50	-7,35
A.15_B		144178,17	405149,90	4,50	-5,43
A.15_C		144178,17	405149,90	7,50	-4,74
A.15_D		144178,17	405149,90	10,50	--
A.16_A		144182,63	405142,09	1,50	-9,49
A.16_B		144182,63	405142,09	4,50	-8,50
A.16_C		144182,63	405142,09	7,50	-8,08
A.16_D		144182,63	405142,09	10,50	-19,50
A.17_A		144186,88	405134,66	1,50	-10,39
A.17_B		144186,88	405134,66	4,50	-8,62
A.17_C		144186,88	405134,66	7,50	-8,19
A.17_D		144186,88	405134,66	10,50	-22,89
A.2_A		144201,96	405136,06	1,50	-4,90
A.2_B		144201,96	405136,06	4,50	-3,03
A.2_C		144201,96	405136,06	7,50	-2,25
A.2_D		144201,96	405136,06	10,50	-2,06
A.3_A		144210,53	405141,01	1,50	-4,50
A.3_B		144210,53	405141,01	4,50	-3,07
A.3_C		144210,53	405141,01	7,50	-2,43
A.3_D		144210,53	405141,01	10,50	-1,37
A.4_A		144220,21	405147,00	1,50	-4,18
A.4_B		144220,21	405147,00	4,50	-2,48
A.4_C		144220,21	405147,00	7,50	-1,78
A.4_D		144220,21	405147,00	10,50	-0,86
A.5_A		144220,72	405153,87	1,50	-7,96
A.5_B		144220,72	405153,87	4,50	-4,79
A.5_C		144220,72	405153,87	7,50	-2,16
A.5_D		144220,72	405153,87	10,50	-0,34
A.6_A		144214,88	405163,91	1,50	-8,23
A.6_B		144214,88	405163,91	4,50	-5,18
A.6_C		144214,88	405163,91	7,50	-2,84
A.6_D		144214,88	405163,91	10,50	-1,24
A.7_A		144208,06	405167,11	7,50	--
A.7_B		144208,06	405167,11	10,50	--
A.8_A		144201,21	405168,84	7,50	-8,22
A.8_B		144201,21	405168,84	10,50	-4,62
A.9_A		144197,85	405174,68	7,50	-7,05
A.9_B		144197,85	405174,68	10,50	-3,19
B.6_A		144199,54	405190,47	1,50	-7,41
B.6_B		144199,54	405190,47	4,50	-6,00
B.7_A		144203,65	405183,34	1,50	-6,81
B.7_B		144203,65	405183,34	4,50	-5,01
B.8_A		144208,56	405174,82	1,50	-7,52
B.8_B		144208,56	405174,82	4,50	-4,91

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Helvoirtsestraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Lden
A.1_A		144193,63	405131,24	1,50	18,96
A.1_B		144193,63	405131,24	4,50	20,59
A.1_C		144193,63	405131,24	7,50	21,62
A.1_D		144193,63	405131,24	10,50	23,08
A.14_A		144173,74	405157,67	1,50	7,93
A.14_B		144173,74	405157,67	4,50	9,17
A.15_A		144178,17	405149,90	1,50	6,13
A.15_B		144178,17	405149,90	4,50	8,58
A.15_C		144178,17	405149,90	7,50	4,32
A.15_D		144178,17	405149,90	10,50	4,81
A.16_A		144182,63	405142,09	1,50	13,43
A.16_B		144182,63	405142,09	4,50	15,09
A.16_C		144182,63	405142,09	7,50	9,51
A.16_D		144182,63	405142,09	10,50	6,89
A.17_A		144186,88	405134,66	1,50	15,05
A.17_B		144186,88	405134,66	4,50	16,58
A.17_C		144186,88	405134,66	7,50	20,44
A.17_D		144186,88	405134,66	10,50	21,17
A.2_A		144201,96	405136,06	1,50	19,03
A.2_B		144201,96	405136,06	4,50	20,77
A.2_C		144201,96	405136,06	7,50	22,50
A.2_D		144201,96	405136,06	10,50	19,74
A.3_A		144210,53	405141,01	1,50	21,35
A.3_B		144210,53	405141,01	4,50	23,41
A.3_C		144210,53	405141,01	7,50	24,44
A.3_D		144210,53	405141,01	10,50	20,59
A.4_A		144220,21	405147,00	1,50	20,74
A.4_B		144220,21	405147,00	4,50	22,87
A.4_C		144220,21	405147,00	7,50	23,76
A.4_D		144220,21	405147,00	10,50	24,30
A.5_A		144220,72	405153,87	1,50	21,86
A.5_B		144220,72	405153,87	4,50	25,14
A.5_C		144220,72	405153,87	7,50	29,46
A.5_D		144220,72	405153,87	10,50	32,59
A.6_A		144214,88	405163,91	1,50	29,04
A.6_B		144214,88	405163,91	4,50	30,70
A.6_C		144214,88	405163,91	7,50	32,19
A.6_D		144214,88	405163,91	10,50	33,29
A.7_A		144208,06	405167,11	7,50	33,29
A.7_B		144208,06	405167,11	10,50	34,75
A.8_A		144201,21	405168,84	7,50	33,18
A.8_B		144201,21	405168,84	10,50	34,27
A.9_A		144197,85	405174,68	7,50	32,77
A.9_B		144197,85	405174,68	10,50	33,75
B.6_A		144199,54	405190,47	1,50	31,06
B.6_B		144199,54	405190,47	4,50	33,22
B.7_A		144203,65	405183,34	1,50	31,20
B.7_B		144203,65	405183,34	4,50	32,90
B.8_A		144208,56	405174,82	1,50	30,10
B.8_B		144208,56	405174,82	4,50	31,73

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Kastanjelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Lden
A.1_A		144193,63	405131,24	1,50	49,74
A.1_B		144193,63	405131,24	4,50	50,56
A.1_C		144193,63	405131,24	7,50	50,55
A.1_D		144193,63	405131,24	10,50	50,29
A.14_A		144173,74	405157,67	1,50	34,99
A.14_B		144173,74	405157,67	4,50	37,04
A.15_A		144178,17	405149,90	1,50	37,09
A.15_B		144178,17	405149,90	4,50	39,13
A.15_C		144178,17	405149,90	7,50	40,14
A.15_D		144178,17	405149,90	10,50	40,96
A.16_A		144182,63	405142,09	1,50	41,11
A.16_B		144182,63	405142,09	4,50	42,88
A.16_C		144182,63	405142,09	7,50	43,13
A.16_D		144182,63	405142,09	10,50	43,32
A.17_A		144186,88	405134,66	1,50	44,24
A.17_B		144186,88	405134,66	4,50	45,42
A.17_C		144186,88	405134,66	7,50	45,48
A.17_D		144186,88	405134,66	10,50	45,55
A.2_A		144201,96	405136,06	1,50	49,86
A.2_B		144201,96	405136,06	4,50	50,68
A.2_C		144201,96	405136,06	7,50	50,66
A.2_D		144201,96	405136,06	10,50	50,40
A.3_A		144210,53	405141,01	1,50	50,06
A.3_B		144210,53	405141,01	4,50	50,86
A.3_C		144210,53	405141,01	7,50	50,85
A.3_D		144210,53	405141,01	10,50	50,46
A.4_A		144220,21	405147,00	1,50	50,16
A.4_B		144220,21	405147,00	4,50	50,98
A.4_C		144220,21	405147,00	7,50	50,99
A.4_D		144220,21	405147,00	10,50	50,53
A.5_A		144220,72	405153,87	1,50	43,53
A.5_B		144220,72	405153,87	4,50	44,57
A.5_C		144220,72	405153,87	7,50	44,92
A.5_D		144220,72	405153,87	10,50	44,10
A.6_A		144214,88	405163,91	1,50	37,20
A.6_B		144214,88	405163,91	4,50	39,23
A.6_C		144214,88	405163,91	7,50	40,02
A.6_D		144214,88	405163,91	10,50	40,25
A.7_A		144208,06	405167,11	7,50	13,11
A.7_B		144208,06	405167,11	10,50	10,45
A.8_A		144201,21	405168,84	7,50	28,50
A.8_B		144201,21	405168,84	10,50	32,05
A.9_A		144197,85	405174,68	7,50	28,81
A.9_B		144197,85	405174,68	10,50	30,81
B.6_A		144199,54	405190,47	1,50	29,88
B.6_B		144199,54	405190,47	4,50	32,17
B.7_A		144203,65	405183,34	1,50	30,81
B.7_B		144203,65	405183,34	4,50	33,26
B.8_A		144208,56	405174,82	1,50	33,81
B.8_B		144208,56	405174,82	4,50	36,23

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Kerkstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Lden
A.1_A		144193,63	405131,24	1,50	21,08
A.1_B		144193,63	405131,24	4,50	22,18
A.1_C		144193,63	405131,24	7,50	22,75
A.1_D		144193,63	405131,24	10,50	23,38
A.14_A		144173,74	405157,67	1,50	20,39
A.14_B		144173,74	405157,67	4,50	22,03
A.15_A		144178,17	405149,90	1,50	15,38
A.15_B		144178,17	405149,90	4,50	17,43
A.15_C		144178,17	405149,90	7,50	20,88
A.15_D		144178,17	405149,90	10,50	22,22
A.16_A		144182,63	405142,09	1,50	15,42
A.16_B		144182,63	405142,09	4,50	17,09
A.16_C		144182,63	405142,09	7,50	18,64
A.16_D		144182,63	405142,09	10,50	21,38
A.17_A		144186,88	405134,66	1,50	16,51
A.17_B		144186,88	405134,66	4,50	18,13
A.17_C		144186,88	405134,66	7,50	18,81
A.17_D		144186,88	405134,66	10,50	20,92
A.2_A		144201,96	405136,06	1,50	21,69
A.2_B		144201,96	405136,06	4,50	22,63
A.2_C		144201,96	405136,06	7,50	22,97
A.2_D		144201,96	405136,06	10,50	23,82
A.3_A		144210,53	405141,01	1,50	20,51
A.3_B		144210,53	405141,01	4,50	21,36
A.3_C		144210,53	405141,01	7,50	21,62
A.3_D		144210,53	405141,01	10,50	22,26
A.4_A		144220,21	405147,00	1,50	22,46
A.4_B		144220,21	405147,00	4,50	23,31
A.4_C		144220,21	405147,00	7,50	23,53
A.4_D		144220,21	405147,00	10,50	22,46
A.5_A		144220,72	405153,87	1,50	12,50
A.5_B		144220,72	405153,87	4,50	14,89
A.5_C		144220,72	405153,87	7,50	18,14
A.5_D		144220,72	405153,87	10,50	8,25
A.6_A		144214,88	405163,91	1,50	11,88
A.6_B		144214,88	405163,91	4,50	14,81
A.6_C		144214,88	405163,91	7,50	17,73
A.6_D		144214,88	405163,91	10,50	12,62
A.7_A		144208,06	405167,11	7,50	3,44
A.7_B		144208,06	405167,11	10,50	-2,89
A.8_A		144201,21	405168,84	7,50	15,53
A.8_B		144201,21	405168,84	10,50	15,27
A.9_A		144197,85	405174,68	7,50	14,72
A.9_B		144197,85	405174,68	10,50	10,06
B.6_A		144199,54	405190,47	1,50	10,60
B.6_B		144199,54	405190,47	4,50	11,76
B.7_A		144203,65	405183,34	1,50	12,36
B.7_B		144203,65	405183,34	4,50	13,57
B.8_A		144208,56	405174,82	1,50	12,56
B.8_B		144208,56	405174,82	4,50	13,90

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Lindelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Lden
A.1_A		144193,63	405131,24	1,50	22,29
A.1_B		144193,63	405131,24	4,50	23,39
A.1_C		144193,63	405131,24	7,50	23,66
A.1_D		144193,63	405131,24	10,50	24,15
A.14_A		144173,74	405157,67	1,50	4,78
A.14_B		144173,74	405157,67	4,50	5,88
A.15_A		144178,17	405149,90	1,50	5,64
A.15_B		144178,17	405149,90	4,50	9,07
A.15_C		144178,17	405149,90	7,50	17,64
A.15_D		144178,17	405149,90	10,50	18,70
A.16_A		144182,63	405142,09	1,50	5,74
A.16_B		144182,63	405142,09	4,50	7,64
A.16_C		144182,63	405142,09	7,50	11,07
A.16_D		144182,63	405142,09	10,50	18,44
A.17_A		144186,88	405134,66	1,50	6,77
A.17_B		144186,88	405134,66	4,50	8,69
A.17_C		144186,88	405134,66	7,50	12,56
A.17_D		144186,88	405134,66	10,50	20,57
A.2_A		144201,96	405136,06	1,50	22,39
A.2_B		144201,96	405136,06	4,50	23,40
A.2_C		144201,96	405136,06	7,50	23,75
A.2_D		144201,96	405136,06	10,50	23,36
A.3_A		144210,53	405141,01	1,50	24,68
A.3_B		144210,53	405141,01	4,50	25,69
A.3_C		144210,53	405141,01	7,50	26,08
A.3_D		144210,53	405141,01	10,50	24,18
A.4_A		144220,21	405147,00	1,50	24,48
A.4_B		144220,21	405147,00	4,50	25,47
A.4_C		144220,21	405147,00	7,50	25,89
A.4_D		144220,21	405147,00	10,50	23,43
A.5_A		144220,72	405153,87	1,50	6,69
A.5_B		144220,72	405153,87	4,50	9,80
A.5_C		144220,72	405153,87	7,50	18,06
A.5_D		144220,72	405153,87	10,50	-10,40
A.6_A		144214,88	405163,91	1,50	6,29
A.6_B		144214,88	405163,91	4,50	8,70
A.6_C		144214,88	405163,91	7,50	14,95
A.6_D		144214,88	405163,91	10,50	18,05
A.7_A		144208,06	405167,11	7,50	-5,58
A.7_B		144208,06	405167,11	10,50	-4,98
A.8_A		144201,21	405168,84	7,50	10,02
A.8_B		144201,21	405168,84	10,50	12,89
A.9_A		144197,85	405174,68	7,50	8,75
A.9_B		144197,85	405174,68	10,50	11,28
B.6_A		144199,54	405190,47	1,50	4,73
B.6_B		144199,54	405190,47	4,50	5,93
B.7_A		144203,65	405183,34	1,50	3,49
B.7_B		144203,65	405183,34	4,50	5,31
B.8_A		144208,56	405174,82	1,50	6,83
B.8_B		144208,56	405174,82	4,50	8,59

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Stationsweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Lden
A.1_A		144193,63	405131,24	1,50	11,53
A.1_B		144193,63	405131,24	4,50	12,25
A.1_C		144193,63	405131,24	7,50	13,20
A.1_D		144193,63	405131,24	10,50	15,17
A.14_A		144173,74	405157,67	1,50	29,39
A.14_B		144173,74	405157,67	4,50	31,09
A.15_A		144178,17	405149,90	1,50	27,05
A.15_B		144178,17	405149,90	4,50	28,93
A.15_C		144178,17	405149,90	7,50	30,17
A.15_D		144178,17	405149,90	10,50	30,60
A.16_A		144182,63	405142,09	1,50	23,35
A.16_B		144182,63	405142,09	4,50	25,27
A.16_C		144182,63	405142,09	7,50	28,40
A.16_D		144182,63	405142,09	10,50	29,10
A.17_A		144186,88	405134,66	1,50	24,43
A.17_B		144186,88	405134,66	4,50	25,92
A.17_C		144186,88	405134,66	7,50	27,52
A.17_D		144186,88	405134,66	10,50	28,46
A.2_A		144201,96	405136,06	1,50	11,55
A.2_B		144201,96	405136,06	4,50	12,34
A.2_C		144201,96	405136,06	7,50	13,25
A.2_D		144201,96	405136,06	10,50	14,41
A.3_A		144210,53	405141,01	1,50	8,64
A.3_B		144210,53	405141,01	4,50	10,10
A.3_C		144210,53	405141,01	7,50	11,77
A.3_D		144210,53	405141,01	10,50	12,96
A.4_A		144220,21	405147,00	1,50	10,65
A.4_B		144220,21	405147,00	4,50	11,98
A.4_C		144220,21	405147,00	7,50	13,46
A.4_D		144220,21	405147,00	10,50	13,38
A.5_A		144220,72	405153,87	1,50	21,84
A.5_B		144220,72	405153,87	4,50	23,70
A.5_C		144220,72	405153,87	7,50	25,91
A.5_D		144220,72	405153,87	10,50	29,19
A.6_A		144214,88	405163,91	1,50	27,42
A.6_B		144214,88	405163,91	4,50	29,30
A.6_C		144214,88	405163,91	7,50	30,37
A.6_D		144214,88	405163,91	10,50	30,90
A.7_A		144208,06	405167,11	7,50	30,95
A.7_B		144208,06	405167,11	10,50	33,36
A.8_A		144201,21	405168,84	7,50	29,98
A.8_B		144201,21	405168,84	10,50	32,92
A.9_A		144197,85	405174,68	7,50	30,42
A.9_B		144197,85	405174,68	10,50	33,60
B.6_A		144199,54	405190,47	1,50	33,52
B.6_B		144199,54	405190,47	4,50	35,33
B.7_A		144203,65	405183,34	1,50	31,08
B.7_B		144203,65	405183,34	4,50	33,25
B.8_A		144208,56	405174,82	1,50	29,58
B.8_B		144208,56	405174,82	4,50	31,58

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Torenstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Lden
A.1_A		144193,63	405131,24	1,50	30,05
A.1_B		144193,63	405131,24	4,50	31,28
A.1_C		144193,63	405131,24	7,50	32,41
A.1_D		144193,63	405131,24	10,50	33,38
A.14_A		144173,74	405157,67	1,50	17,58
A.14_B		144173,74	405157,67	4,50	19,20
A.15_A		144178,17	405149,90	1,50	18,93
A.15_B		144178,17	405149,90	4,50	20,86
A.15_C		144178,17	405149,90	7,50	19,24
A.15_D		144178,17	405149,90	10,50	18,19
A.16_A		144182,63	405142,09	1,50	18,22
A.16_B		144182,63	405142,09	4,50	20,06
A.16_C		144182,63	405142,09	7,50	20,75
A.16_D		144182,63	405142,09	10,50	18,34
A.17_A		144186,88	405134,66	1,50	19,32
A.17_B		144186,88	405134,66	4,50	20,83
A.17_C		144186,88	405134,66	7,50	22,39
A.17_D		144186,88	405134,66	10,50	19,49
A.2_A		144201,96	405136,06	1,50	29,96
A.2_B		144201,96	405136,06	4,50	31,26
A.2_C		144201,96	405136,06	7,50	32,47
A.2_D		144201,96	405136,06	10,50	33,77
A.3_A		144210,53	405141,01	1,50	28,79
A.3_B		144210,53	405141,01	4,50	30,60
A.3_C		144210,53	405141,01	7,50	32,06
A.3_D		144210,53	405141,01	10,50	34,32
A.4_A		144220,21	405147,00	1,50	25,37
A.4_B		144220,21	405147,00	4,50	27,55
A.4_C		144220,21	405147,00	7,50	30,50
A.4_D		144220,21	405147,00	10,50	35,41
A.5_A		144220,72	405153,87	1,50	24,37
A.5_B		144220,72	405153,87	4,50	27,37
A.5_C		144220,72	405153,87	7,50	31,33
A.5_D		144220,72	405153,87	10,50	35,54
A.6_A		144214,88	405163,91	1,50	27,28
A.6_B		144214,88	405163,91	4,50	29,42
A.6_C		144214,88	405163,91	7,50	30,92
A.6_D		144214,88	405163,91	10,50	34,02
A.7_A		144208,06	405167,11	7,50	28,94
A.7_B		144208,06	405167,11	10,50	30,30
A.8_A		144201,21	405168,84	7,50	30,17
A.8_B		144201,21	405168,84	10,50	32,20
A.9_A		144197,85	405174,68	7,50	30,29
A.9_B		144197,85	405174,68	10,50	32,29
B.6_A		144199,54	405190,47	1,50	30,24
B.6_B		144199,54	405190,47	4,50	29,84
B.7_A		144203,65	405183,34	1,50	29,41
B.7_B		144203,65	405183,34	4,50	30,28
B.8_A		144208,56	405174,82	1,50	28,18
B.8_B		144208,56	405174,82	4,50	30,19

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van Railverkeer 2023 ontwerp scenario 9 + afscherming
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Lden
C1_A		144203,50	405183,38	1,50	62,83
C1_B		144203,50	405183,38	4,50	64,70
C2_A		144207,53	405176,66	1,50	61,93
C2_B		144207,53	405176,66	4,50	63,71
C3_A		144211,20	405170,55	1,50	60,87
C3_B		144211,20	405170,55	4,50	62,53
C4_A		144210,20	405167,48	1,50	53,37
C4_B		144210,20	405167,48	4,50	57,33
C5_A		144206,86	405168,30	1,50	59,88
C5_B		144206,86	405168,30	4,50	64,53
C6_A		144203,25	405174,33	1,50	60,71
C6_B		144203,25	405174,33	4,50	65,45
C7_A		144199,18	405181,16	1,50	63,14
C7_B		144199,18	405181,16	4,50	66,87
D1_A		144199,09	405164,71	1,50	60,74
D1_B		144199,09	405164,71	4,50	66,50
D1_C		144199,09	405164,71	7,50	67,58
D2_A		144191,54	405160,31	1,50	59,82
D2_B		144191,54	405160,31	4,50	66,18
D2_C		144191,54	405160,31	7,50	67,24
D3_A		144203,40	405157,23	10,50	65,49
D4_A		144195,56	405152,70	10,50	65,19
D5_A		144204,21	405148,73	1,50	42,28
D5_B		144204,21	405148,73	4,50	43,72
D5_C		144204,21	405148,73	7,50	45,30
D6_A		144193,26	405142,48	1,50	43,02
D6_B		144193,26	405142,48	4,50	44,34
D6_C		144193,26	405142,48	7,50	45,78
D7_A		144209,42	405160,06	1,50	58,73
D7_B		144209,42	405160,06	4,50	62,48

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

correspondentie SAB
Postbus 479
6800 AL Arnhem
T: 026 357 69 11
E: info@sab.nl
www.sab.nl

bezoekadres Arnhem
Frombergdwarsstraat 54
6814 DZ Arnhem

bezoekadres Amsterdam
Jacob Bontiusplaats 9
1018 LL Amsterdam