

BESTEMMINGPSLAN

Stationsstraat 5 Berghem - 2022

Bijlagen bij toelichting



Indexpagina bijlagen bij de toelichting

Bestemmingsplan Stationstraat 5 Berghem - 2022

[Bijlage 1 - Cultuurhistorische analyse met waardenstelling](#)

[Bijlage 2 - AERIUS berekening](#)

[Bijlage 3 - Watertoets](#)

[Bijlage 4 -Geurberekening voorgrondbelasting](#)

[Bijlage 5 - Besluit hogere waarde Stationstraat 5 Berghem](#)

[Bijlage 6 - Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï](#)

[Bijlage 7 - Flora en Fauna inspectie](#)

[Bijlage 8 - LIR berekening \(kwaliteitsverbetering\)](#)

[Bijlage 9 - Verkennend bodemonderzoek](#)

Bijlage 1

- Cultuurhistorische analyse met waardenstelling

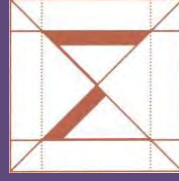
CULTUURHISTORISCHE ANALYSE MET WAARDENSTELLING

STATIONSSTRAAT 5 TE BERGHEM, GEMEENTE OSS

Onderzoek i.o.v. Beheermaatschappij F.C. Boeijen bv, Berghem



MONUMENTEN ADVIES BUREAU



COLOFON

Onderzoeksobject

Stationsstraat 5
5351 NM BERGHEM

Status

geen

Opdrachtgever

Beheermaatschappij F.C. Boeijen bv,
De heer H. Boeijen, Berghem

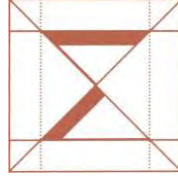
Veldwerk

mw. drs. M.E.D. Lemmens

Rapportage

mw. drs. M.E.D. Lemmens

Dit is een uitgave van het Monumenten Advies Bureau, Nijmegen,
november 2016, copyright MAB Nijmegen 2016



MONUMENTEN ADVIES BUREAU

drs. C.J.B.P. Frank

drs. F.A.C. Haans

mw. drs. C.H.J.M. van den Broek

drs. J. de Jong

ing. G. Korenberg

mw. drs. M.E.D. Lemmens

drs. D. Schaars

mw. drs. L. Valckx

Bredestraat 1

6542 SN NIJMEGEN

tel: 024-3786742

fax: 024-3792477

Info@monumentenadviesbureau.nl / www.monumentenadviesbureau.nl

Foto's voorblad

Links: oktober 2016 (MAB), rechts: historische foto ca. 1940 (Hkv Berch-Heem)

Grote foto's

Luchtfoto ca. 1953 (Hkv Berch-Heem)

Foto ca. 1940 (Hkv Berch-Heem)

Stationsstraat 5 gezien vanaf de kruising (oktober 2016 MAB)



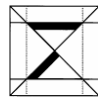
INHOUD

1 INLEIDING	5
2 BEKNOPT RUIMTELIJKE EN HISTORISCHE CONTEXT	7
2.1 DUURENDEINDE	7
2.2 NOORDBRABANTSE CHRISTELIJKE BOERENBOND	7
2.3 HET PAKHUIS VAN DE NCB AAN DE STATIONSSTRAAT IN BERGHEM	9
2.4 NIEUWE EIGENAAR IN 1968	10
3 BEKNOPT BESCHRIJVING	13
3.1 SITUERING	13
3.2 PLATTEGROND EN OPBOUW, DAK	13
3.3 DETAILLERING VAN DE GEVELS	14
3.4 INTERIEUR	24
4 WAARDENBEPALING	28
4.1 BOUWHISTORISCHE WAARDEN	28
4.2 ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDEN	28
4.3 CULTUURHISTORISCHE WAARDE	28
4.4 GAAFHEID EN HERKENBAARHEID	28
4.5 ZELDZAAMHEIDSWAARDE	28
4.6 SITUERINGS- EN ENSEMBLEWAARDE	28
5 CONCLUSIES	29
6 BIJLAGE: QUICKSCANFORMULIER	30
7 BRONNEN EN LITERATUUR	32



Hkv Berchms-Heem





cultuurhistorische waardering en hoofdstuk 5 een conclusie. Als bijlage is tot slot een quickscanformulier toegevoegd.

Miranda Lemmens, Monumenten Advies Bureau,
Nijmegen, november 2016

1 INLEIDING

Ten oosten van de bebouwde kom van het dorp Berghem, op de noordwestelijke hoek van de Stationsstraat en de Deursenseweg, ligt een voormalig bedrijfsgebouw. Thans is voor het gebouw een herbestemmings- en wijzigingsplan in voorbereiding, waarvoor een cultuurhistorische analyse met waardenstelling is vereist. In opdracht van de eigenaar van het pand, de heer H. Boeijen heeft het Monumenten Advies Bureau dan ook een cultuurhistorische analyse met waardenstelling uitgevoerd.

Input planvorming

De cultuurhistorische analyse met waardenstelling van het gebouw dient als input voor en ter toetsing van de planvorming. Het betreft een verkennende analyse en waardering van het totale gebouw, interieur en exterieur en de directe omgeving van het pand.

Onderzoeksbeperking

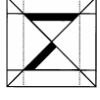
Het onderzoek heeft de diepgang van een cultuurhistorische analyse. Dat betekent dat de huidige toestand van het exterieur en interieur is onderzocht. Er heeft geen destructief onderzoek plaats gevonden.

Wat betreft het archiefonderzoek is kennisgenomen van de beschikbare informatie in het Brabants Historisch Informatie Centrum (BHIC) in 's-Hertogenbosch en de bouwdoSSIERS van de gemeente Oss. Het veldwerk is uitgevoerd op dinsdag 25 oktober.

Opzet rapportage

In deze rapportage vindt u in hoofdstuk 2 een beschrijving van de ruimtelijke en historische context. Vervolgens in hoofdstuk 3 een korte karakteristiek (beschrijving) van het object, met in hoofdstuk 4 een





2 BEKNOPTE RUIMTELIJKE EN HISTORISCHE CONTEXT

2.1 DUURENDESEIND¹

Het onderzoeksobject is gelegen in het buurtschap Duurendseind, een buurtschap in de gemeente Oss in de Nederlandse provincie Noord-Brabant. In de volksmond wordt Duurendseind ook wel Tuureind genoemd. De buurtschap behoort bij het dorp Berghem. Het ligt ten oosten van Oss even voorbij het dorp Berghem. De naam van het buurtschap is mogelijk afgeleid uit het Keltisch, en betekent 'land aan het water' of 'verhoogd land'. De bevolking van Duurendseind bestond oorspronkelijk vooral uit boerenbedrijfjes. Tegenwoordig zijn er nog enkele koeienboeren actief. Met name naar de Tweede Wereldoorlog heeft het buurtschap zich vooral ontwikkeld als tuindersgebied.

In 1881 werd er in Duurendseind een station opgericht voor reizigersverkeer aan de nieuwe railverbinding Den Bosch – Nijmegen. In 1906-1907 werd dit station uitgebreid met een laad- en losplaats voor goederen. Nadat in 1938 werd gestopt met het personenvervoer, bleef het station nog enkele tientallen jaren (tot 1965) in gebruik voor goederenvervoer. Zo werden er kolen aangevoerd naar station te Duurendseind en tuinproducten uit de omgeving gingen via dit station naar de veiling. Het stationsgebouw is inmiddels verdwenen, alleen de naam Stationsstraat verwijst hier nog naar het station.

2.2 NOORDBRABANTSE CHRISTELIJKE BOERENBOND²

Het onderhavige pand aan de Stationsstraat 5 werd omstreeks 1920 gebouwd door de te Berghem gevestigde Coöperatieve Aan- en Verkoopvereniging van de afdeling van de NCB "Berghem". De

¹ Bron: wikipedia

Noordbrabantse Christelijke Boerenbond (NCB) werd op 17 augustus 1896 opgericht als een organisatie die de belangen van de boerenstand behartigde. Deze vereniging heeft in de decennia die volgden een grote rol gespeeld in de ontwikkeling van de provincie Noord-Brabant.

Eind negentiende eeuw was Noord-Brabant een vrij arme en overwegend agrarische provincie met veel kleine keuterboertjes met grote gezinnen. De Brabantse steden waren klein. Hier woonde de gegoede middenstand en een opperklasse die aan het roer stond van nieuwe industrieën als Philips en DAF, en de traditionele industrieën in de garens, confectie en schoenproducten. Het personeel was afkomstig uit de arme boerengezinnen, die hun producten goedkoop verkochten aan deze rijkere middenstand.

Aan het einde van de negentiende eeuw predikte pater Gerlacus van den Elsen (1853-1925) uit Gemert voor samenwerking tussen de boeren. Hij probeerde hen duidelijk te maken dat de boeren de handen ineen moesten slaan om te kunnen concurreren met de opkomende industrie. Op 24 januari 1892 publiceerde hij het artikel 'De geduldige landman' in het Noordbrabantsch Dagblad. De strekking van dit artikel was: boeren, organiseert u! Zijn boodschap werd gretig overgenomen en verspreid. Als emancipator van de boerenstand kreeg pater Van den Elsen de bijnaam "De Boerenapostel". Zijn inspanningen resulteerden op 17 augustus 1896 in de oprichting van de Noordbrabantse Christelijke Boerenbond (NCB) door circa dertig recent opgerichte plaatselijke boerenbonden. De samenwerking leidde onder andere tot de oprichting van melkfabrieken, onderlinge verzekeringen, verkoop- en aankoop combinaties en vleesverwerking, maar ook accountancy en zelfs banken. Hoewel deze coöperaties lokaal en kleinschalig werden opgezet, groeiden een aantal door fusies uit tot bijvoorbeeld Campina, Interpolis, de Boerenbond en de Boerenleenbank.

² Bron: wikipedia

De NCB hanteerde twee belangrijke uitgangspunten: als eerste het ondersteunen van de vooruitgang in het boerenbedrijf. De tweede was het stimuleren van de katholieke moraal. De boerenstad werd namelijk niet alleen gezien als leverancier van voedsel, maar ook als steunpilaar van de Christelijke samenleving.

Op economisch gebied functioneerde de NCB als intermediair tussen de boeren en de overheid. Tevens zorgde de coöperatie voor scholing van de boeren. Dit leidde tot een grote groei van de boerenbedrijven in het begin van de twintigste eeuw, en tot een grote uitbreiding van de veestapel. Tevens was de opbrengst van gewassen aanzienlijk hoger dan in de periode daarvoor.

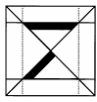
De verschillende stadia die de NCB doormaakte kunnen als volgt gecategoriseerd worden:

- 1896 - 1926 Periode van opkomst en bloei van lokale afdelingen.
- 1926 - 1946 Periode van samenwerking tussen lokale afdelingen.
- 1946 - 1966 Periode van schaalvergroting op provinciaal niveau.
- 1966 - 1986 Periode van vervlechting coöperatief en kapitalistisch systeem.
- 1986 - 2006 Periode van opgang coöperatief systeem in kapitalistisch systeem.

Sinds 2009 is de NCB is opgegaan in de nieuwe zuidelijke belangenorganisatie ZLTO (Zuidelijke Land- en tuinbouw Organisatie). Deze organisatie telt 17.000 leden in Noord-Brabant en delen van Zeeland en Gelderland. ZLTO werkt met het noordelijke LTO Noord en Limburgse LLTB samen in LTO Nederland. De naam NCB wordt nog wel gebruikt voor specifieke onderdelen van de ZLTO, zoals NCB-participaties en NCB-ontwikkeling.



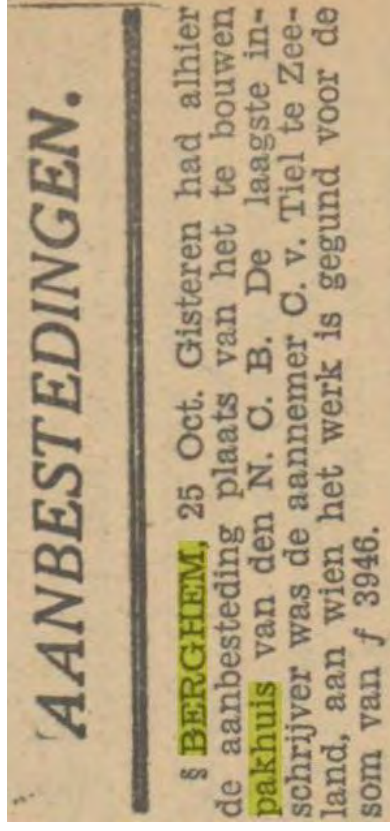
De “boerenapostel” pater Gerlacus van den Elsen (bron: www.premontre.org)



2.3 HET PAKHUIS VAN DE NCB AAN DE STATIONSSTRAAT IN BERGHEM

Het pakhuys aan de Stationsstraat te Berghem werd vermoedelijk gebouwd omstreeks 1920 in opdracht van de NCB te Berghem. Het werd opgericht op een open terrein direct ten zuiden van het boerenerv van Deursenseweg 1, aan de T-splitsing van de Stationsstraat met de Deursenseweg. Het pand bevond zich daarmee in de directe omgeving van het station. Documentatie omtrent de functie van het gebouw ontbreekt, maar het is zeer waarschijnlijk dat het pakhuys fungeerde als opslag en overslag van de landbouwgoederen die hier via het nabijgelegen station sinds 1907 naar de veiling werden getransporteerd. Het gebouw was in de oorspronkelijke opzet dan ook voorzien van een laadperron aan de zuidelijke gevel. Zowel boven de zuidelijke als boven de noordelijke gevel was een hijsinstallatie, ondergebracht in een door de goot stekend dakhuys met zadeldak.

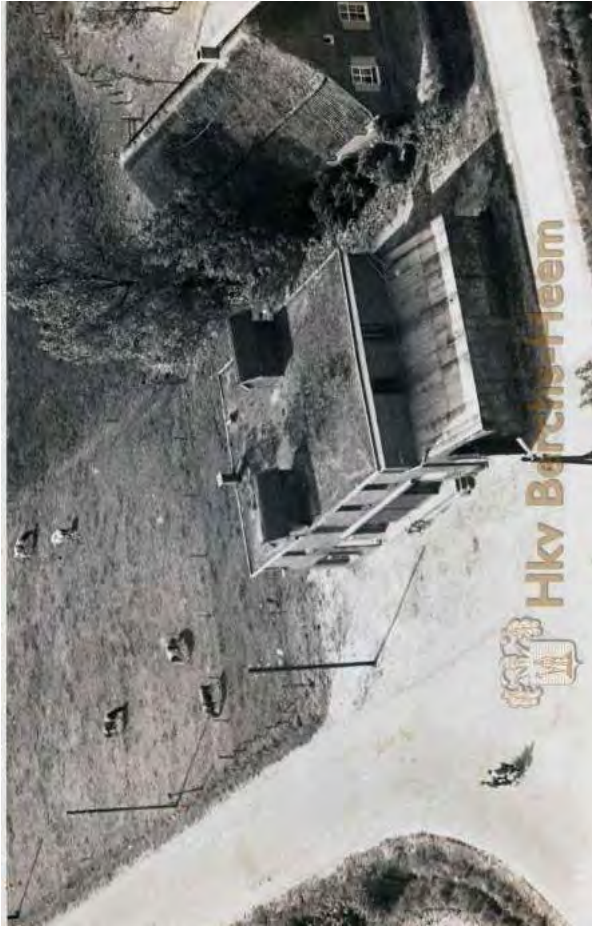
In 1928 werd een tweede pakhuys opgericht aan de Kerkstraat in Berghem. Dit gebouw is begin jaren negentig gesloopt.



Vermelding van de aanbesteding van de bouw van het pakhuys aan de Kerkstraat in de Provinciale Noordbrabantsche en 's-Hertogenbossche Courant, 27-10-1928. (bron: Delpher.nl)



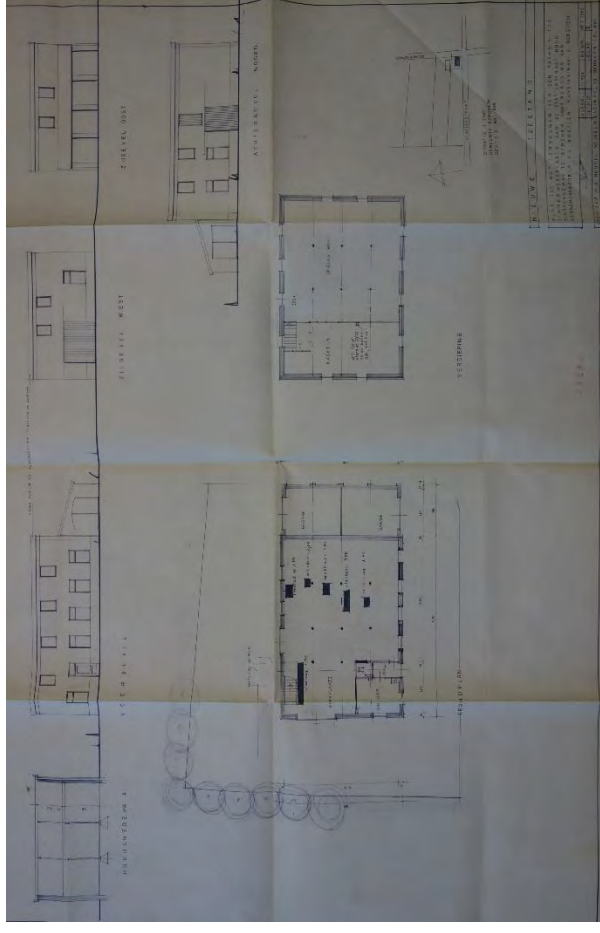
Het pakhuys aan de Stationsstraat te Berghem, omstreeks 1940 (bron: Hkv Berch-Heem)



Het pakhuys aan de Stationsstraat vanuit de lucht, ca. 1953. (bron: Hkv Berch-Heem)

2.4 NIEUWE EIGENAAR IN 1968

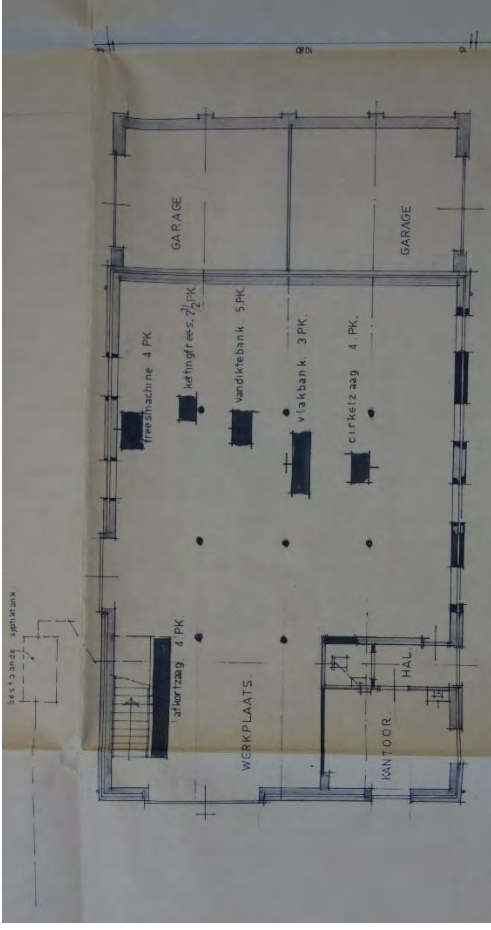
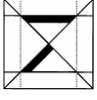
Het pakhuys aan de Stationsstraat bleef tot december 1968 in bezit van de Coöperatieve aan- en verkoopvereniging van de afdeling van de N.B.C. te Berghem. Op 22 december dat jaar wordt het pand verkocht aan de heer F.C. Boeijen te Berghem voor de som van 15.000 gulden. Met het buiten gebruik raken van het goederenstation in 1965 was het onderhavige pakhuys overbodig geworden. De heer F.C. Boeijen was aannemer te Berghem en voornemens in het pakhuys een werkplaats met magazijn op te richten. In mei 1969 dient hij dan ook een aanvraag in voor de verbouwing van het pand. Aan de hand van de bijbehorende verbouwingstekening wordt duidelijk dat het laadperron voor de zuidgevel verwijderd werd, net als de twee gevelopeningen met schuifdeuren aan deze zijde. De begane grond vloer was oorspronkelijk net zo hoog als het laadperron. Deze verhoogde begane grond werd met de verbouwing verlaagd tot maaiveld en voorzien van betontegels. Ter ondersteuning van de verdiepingsvloer werden nieuwe stalen kolommen geplaatst. In de zuidwestelijke hoek van het pand werden enkele nieuwe binnenwandjes geplaatst ten behoeve van een kantoortje en toilet, aansluitend op het halletje. Ook de gevelopeningen in de noordgevel (begane grond) werden gewijzigd. De begane grond zou gaan functioneren als werkplaats, de verdieping als magazijn. De hijskapjes met de daarin aanwezige hijsinstallaties werden verwijderd.



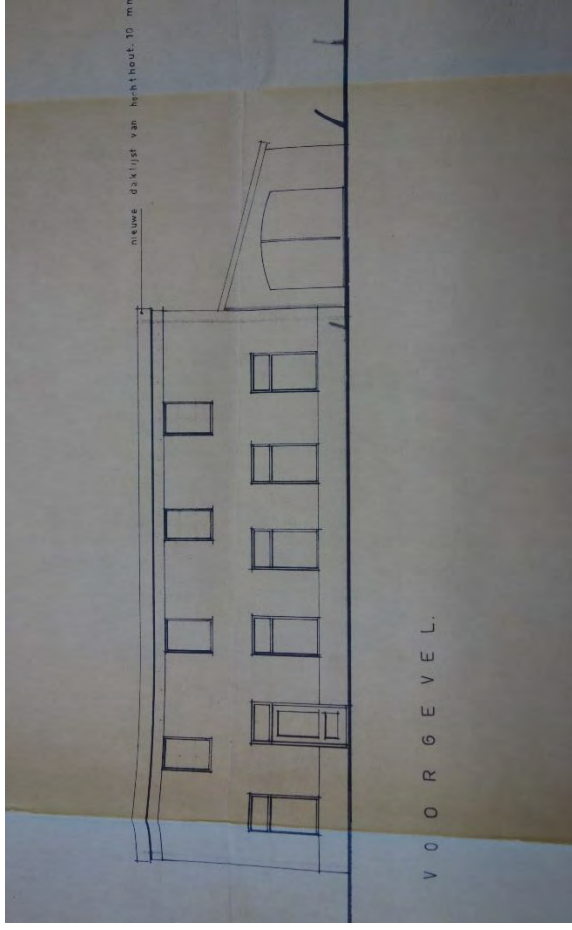
Verbouwingstekening uit 1969. (bron: BHIC)

Op dit moment is het pand nog steeds in bezit van bouwbedrijf Boeijen, maar al enige jaren niet meer in gebruik als werkplaats en magazijn. De laatste decennia zijn er intern nog diverse wijzigingen en moderniseringën uitgevoerd. Zo werd het kantoor op de begane grond verbouwd tot trappenhuis. De verdieping werd opgedeeld in diverse ruimtes, waarbij vrijwel overal verlaagde (systeem)plafonds werden aangebracht. In de noordelijke gevel werden bovendien nog enkele nieuwe gevelopeningen gerealiseerd.

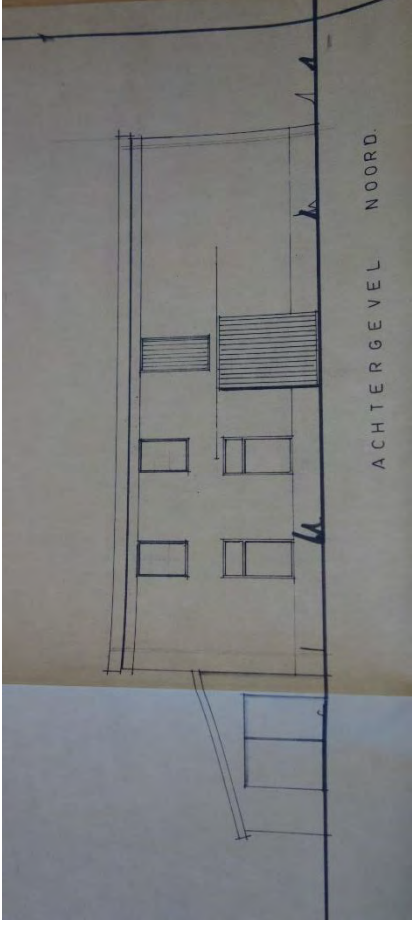
De garage aan de oostelijke zijde van het pakhuys is in de loop der tijd geheel vernieuwd en voorzien van een plat dak.



Detail verbouwingstekening uit 1969, begane grond. (bron: BHIC)



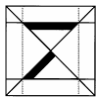
Detail verbouwingstekening uit 1969, de nieuwe zuidgevel. (bron: BHIC)



Detail verbouwingstekening uit 1969, de nieuwe noordgevel. (bron: BHIC)



BOUWBEDRIJF
E.C. BOEIJEN B.V.



3 BEKNOPT BESCHRIJVING

In dit hoofdstuk wordt de huidige bouwsubstantie van het voormalige pakhuis aan de Stationsstraat 5 te Berghem beschreven. De eerste paragrafen gaan in op de situering, de plattegrond en opbouw, daarna wordt ingezoomd op de afzonderlijke bouwdelen en gevels en de constructies. De bijzonderheden van het interieur worden behandeld in vanaf paragraaf 3.6.

3.1 SITUERING

Het voormalige pakhuis ligt op een ruim perceel aan de noordelijke zijde van de Stationsstraat, aan de noordelijke zijde van de T-splitsing met de Deursenseweg. Aan de oostelijke zijde wordt het perceel begrensd door de Deursenseweg. Aan de noordzijde sluit het perceel aan op het perceel van het buurpand (voormalig boerenhof) Deursenseweg 1. Op het terrein aan de westelijke zijde van het onderhavige pand worden enkele nieuwbouw woningen gerealiseerd.

3.2 PLATTEGROND EN OPBOUW, DAK

Het pand heeft een rechthoekige plattegrond en omvat twee bouwlagen onder een plat dak. Tegen de oostelijke zijgevel staat een éénlaags uitbouw onder plat dak. De gevels zijn opgetrokken in baksteen in halfsteens verband met een plint (trasraam) in kruisverband. Deze wordt door een rollaag van het bovenliggende metselwerk gescheiden. De gevels van het pakhuis worden aan de bovenzijde afgesloten door een bescheiden houten overstek, voorzien van een niet oorspronkelijke daklijst met daktrim. Dit overstek wordt op de plaats waar in de oorspronkelijke situatie het dakhuis met hijsinstallatie zat (in zowel de noord- als zuidgevel) onderbroken. Alle gevels, van zowel het pakhuis als van de éénlaags uitbouw, zijn in de huidige situatie overschilderd (wit boven een grijze plint).



Situatie (luchtfoto Google) met in de rode cirkel het voormalige pakhuis aan de Stationsstraat.

3.3 DETAILLERING VAN DE GEVELS

3.3.1 Zuidgevel

De zuidgevel is gericht naar de Stationsstraat en kijkt uit over de T-splitsing met de Deursenseweg. Op historische foto's is voor deze gevel een smal laadperron uitgevoerd, aansluitend op twee grote gevelopeningen voorzien van schuifdeuren. Links van het laadperron twee smallere gevelopeningen, een venster en een ingang.

Deze oorspronkelijke gevelindeling is in de huidige situatie slechts nog gedeeltelijk aanwezig. Uiterst links op de begane grond is een dichtgezet venster herkenbaar in het metselwerk. De oorspronkelijke entree rechts hiervan is nog aanwezig, weliswaar met een gewijzigde invulling. Boven zowel het dichtgezette vensters als de entree is een anderhalf steens strek uitgevoerd. Het eerder genoemde laadperron rechts van deze entree is verwijderd. De twee oorspronkelijke brede toegangen met schuifdeuren zijn eveneens verdwenen. Hier herinneren alleen de bouwsporen in het gevelwerk nog aan de oorspronkelijke situatie. Rechts van de hiervoor genoemde oorspronkelijke entree zitten nu vier vensters (1969) in de gevel. Op de verdieping bevat deze gevel vier oorspronkelijke gevelopeningen, waarvan de tweede van links (voormalig hijsluik) gewijzigd is. Deze gevelopening wordt aan de bovenzijde afgesloten door een steens segmentboog. Al deze gevelopeningen op de verdieping bevatten gewijzigde invullingen. Deze vensters sluiten aan de bovenzijde aan op een gepleisterde band, die over de volle breedte van de gevel doorloopt en alleen boven het voormalige hijsluik onderbroken wordt. Aan de onderzijde zijn de gevelopeningen op de verdieping voorzien van een bakstenen lekdorpel. Deze is bij het tweede venster van links tijdens de wijziging van hijsluik naar venster aangebracht (1969).

Uiterst rechts en uiterst links in de gevel een (vernieuwde) zinken regenpijp. Daarnaast een niet oorspronkelijke vlaggenmast.

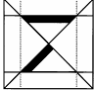
Geheel rechts gaat de zuidelijke gevel van het voormalige pakhuys over in de zijgevel van de (in het verleden geheel gewijzigde en vernieuwde) éénlaags aanbouw. Deze bevat een opening met dubbele houten deuren met ruiten. Rechts een zinken regenpijp met vergaarbak.



Zicht op de westelijke en zuidelijke gevel.



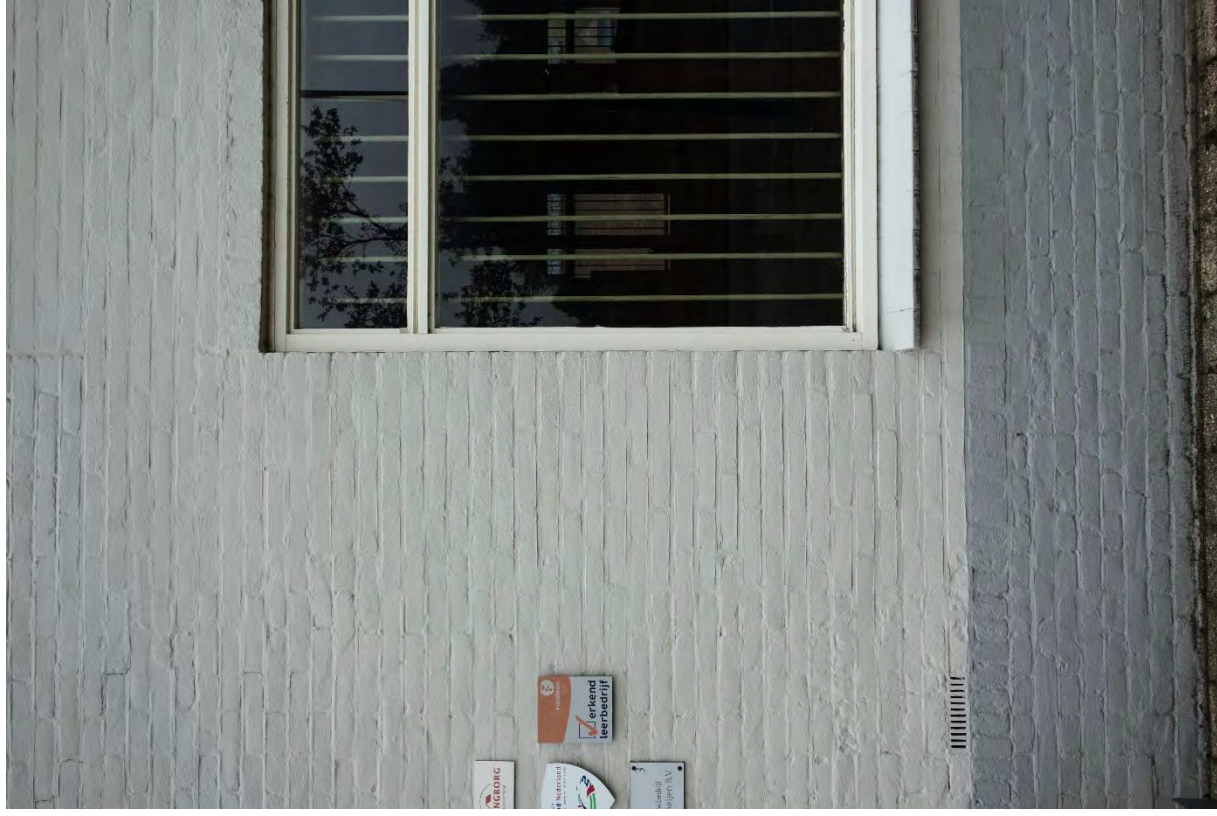
Zuidgevel.



Zuidgevel: dichtgezet venster links op de begane grond.



Zuidgevel: tot venster gewijzigd hijsluik op de verdieping.



Zuidgevel: bouwsporen in het metselwerk van de begane grond.



Zuidgevel: bouwsporen in het metselwerk van de begane grond.



Zuiggevel van de éénlaags aanbouw tegen de oostgevel.



Zicht op de zuidgevel en de oostelijke gevel.

3.3.2 Noordgevel

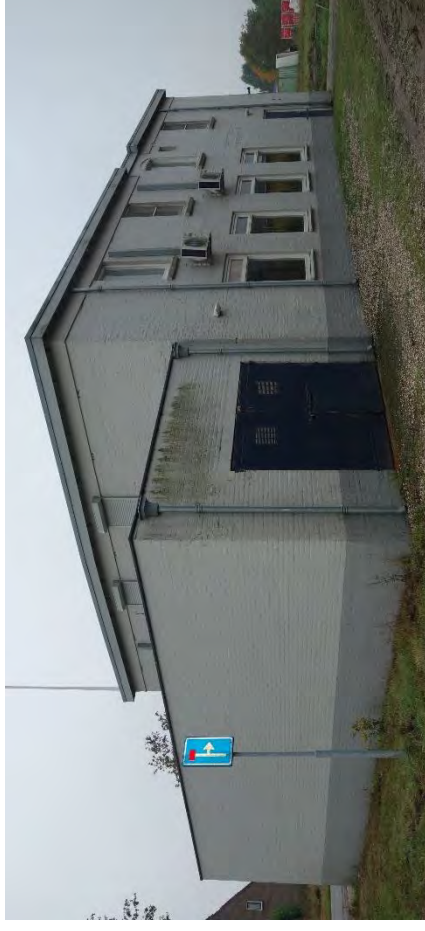
De noordgevel bevat op de begane grond vier vensters, waarvan de linker twee tijdens de verbouwing in 1969 tot stand zijn gekomen. De twee rechter vensters hebben dezelfde invulling en detaillering, maar staan niet op de verbouwtekening uit 1969. Deze zijn dus in de periode daarna tot stand gekomen. Hetzelfde geldt voor de ingang geheel rechts in de gevel. Ook deze staat niet op de verbouwtekening uit 1969 en is dus onderdeel van een jonger wijzigingsplan. De vensters zijn aan de onderzijde voorzien van een lekdoorpel in tegels, boven de vensters is een rollaag uitgevoerd, net als bij de eerder genoemde niet oorspronkelijke ingang. In de oorspronkelijke opzet zal deze gevel ter plaatse van de begane grond enkel een brede toegang hebben gehad. Deze was op de verbouwtekening uit 1969 nog zichtbaar en bleef tijdens die verbouwing gehandhaafd naast de twee nieuw te maken vensters.

Op de verdieping bevat deze gevel in de huidige toestand vier vensters met geheel vernieuwde invullingen. Het tweede venster van rechts was in de oorspronkelijke opzet een hijsluik. Deze gevelopening wordt aan de bovenzijde afgesloten door een steens segmentboog. Alle vier de gevelopeningen zijn aan de onderzijde voorzien van een bakstenen lekdoorpel (deze is bij het voormalige hijsluik tijdens de wijziging naar venster aangebracht). Net als in de zuidgevel sluiten de vensters aan de bovenzijde aan op een gepleisterde band, die over de volle breedte van de gevel doorloopt. Deze wordt alleen ter plaatse van het voormalige hijsluik onderbroken. Tussen het voormalige hijsluik en het rechter venster op de verdieping zit nog een (niet oorspronkelijke) kleine gevelopening met een rollaag aan de bovenzijde.

Uiterst rechts en uiterst links in de gevel een (vernieuwde) zinken regenpijp.

Geheel links gaat de noordelijke gevel van het voormalige pakhuis over in de zijgevel van de (in het verleden geheel gewijzigde en vernieuwde) éénlaags aanbouw. Deze bevat een opening met een betonnen latei en

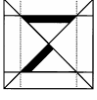
dubbele deuren met een ventilatiooster en ijzeren gehengen. Links en rechts hiervan een zinken regenpijp met vergaarbak. Aan deze noordzijde verspringt de aanbouw iets ten opzichte van de bouwmassa van het voormalige pakhuis.



Zicht op de oostelijke gevel (links) en de noordgevel.



De éénlaags aanbouw gezien vanaf de noordoostelijke zijde.



Noordgevel.



Noordgevel: begane grond.



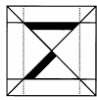
Noordgevel: het tot venster gewijzigde hijsluik.



Zicht op de noordgevel (links) en de westgevel.



Het voormalige pakhuys gezien vanaf de Deursenseweg.



3.3.3 Oostelijke gevel

Tegen de oostelijke gevel van het voormalige pakhuys staat de (vernieuwde en gewijzigde) éénlaags aanbouw. De naar het oosten gerichte gevel van deze aanbouw is geheel blind uitgevoerd. Hierboven is de verdieping van de oostelijke gevel van het voormalige pakhuys zichtbaar. Deze bevat twee oorspronkelijke gevelopeningen met gewijzigde invulling. De vensters sluiten aan de bovenzijde aan op een gevelbrede gepleisterde band en zijn aan de onderzijde voorzien van een bakstenen lekdorpel.



Zicht op de oostgevel.



Zicht op de oostgevel.

3.3-4 Westelijke gevel

De westelijke gevel bevat links op de begane grond een brede toegang met twee houten schuifdeuren met ruiten boven een dicht onderpaneel. Boven deze toegang zijn in het metselwerk twee anderhalf steens strekken zichtbaar, wat duidt op de oorspronkelijke aanwezigheid van twee andere gevelopeningen op deze plek. Op de verbouwtekening wordt deze ingang als bestaand aangegeven. De twee oorspronkelijke gevelopeningen zijn dus al voor 1969 gewijzigd naar één grote toegang.

Rechts van deze ingang op de begane grond een oorspronkelijke vensteropening met een gewijzigde (aan onderzijde ingekorte) invulling. Boven dit venster een anderhalf steens strek.

Op de verdieping bevat deze gevel twee oorspronkelijke vensters met gewijzigde invulling. Onder deze vensters een bakstenen dorpel. Aan de bovenzijde sluiten ze aan op een gevelbrede gepleisterde band.



Westgevel.



Westgevel.



Westgevel: de niet oorspronkelijke maar vóór 1969 gerealiseerde toegang.



Westgevel: boven de toegang zijn twee anderhalf steens strekken zichtbaar.



Westgevel: het gewijzigde venster rechts in de gevel.

3.4 INTERIEUR

De begane grond van het pand is tijdens de verbouwing in 1969 gewijzigd tot werkplaats. De verhoogde vloer werd, net als het laadperron aan de zuidgevel, verwijderd. De nieuwe vloer werd voorzien van betontegels, die in de huidige situatie nog aanwezig zijn. Hetzelfde geldt voor de in 1969 aangebrachte ronde stalen pilaren / staanders ter ondersteuning van de oorspronkelijke stalen I-profielen van de verdiepingsvloer. Met uitzondering van het tijdens de verbouwing in 1969 tot stand gekomen kantoorje met entree (nu trappenhuis) in de zuidwestelijke hoek en de later ingebrachte toiletruimte in de noordwestelijke hoek, vormt de begane grond één open ruimte. Hier stonden in het verleden diverse houtbewerkingsmachines.

Via het eerder genoemde niet oorspronkelijke trappenhuis bereikt men de verdieping. Deze is geheel gemoderniseerd en voorzien van diverse niet oorspronkelijke scheidingswanden en een verlaagd systeemplafond.



Interieur begane grond gezien naar het westen.



In 1969 vernieuwde ronde stalen staanders onder de bestaande stalen I-profielen.



Zicht op de brede ingang in de westgevel. Uiterst rechts en links de later ingebrachte muurtjes van het trappenhuis (links) en het toilet (rechts).



Interieur van de éénlaags aanbouw.



Begane grond gezien richting het oosten.



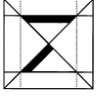
Nieuw afgewerkt interieur van één van de ruimtes op de verdieping, gezien naar het westen.



Nieuw afgewerkt interieur van één van de ruimtes op de verdieping, gezien naar het noorden.



Verdieping, trappenhuis.



Trappenhuis met trap op de begane grond.

4 WAARDENBEPALING

4.1 BOUWHISTORISCHE WAARDEN

Als in hoofdvorm redelijk bewaard gebleven pakhuys uit omstreeks 1920 heeft het pand enige bouwhistorische waarde. De bouwgeschiedenis is leesbaar gebleven in het exterieur en interieur van het pand. De oorspronkelijke bouwmassa uit het eerste kwart van de twintigste eeuw is in hoofdvorm en opzet nog grotendeels aanwezig wat betreft casco. De wijzigingen getuigen van de veranderingen in de gebruiksgeschiedenis van het pand. Enige bouwhistorische waarde kan bovendien worden toegekend aan de voor die periode karakteristieke geveldetailleringen en materiaalgebruik.

4.2 ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDEN

Het pand aan de Stationsstraat 5 te Berghem is een in opzet en hoofdvorm een redelijk bewaard gebleven en kenmerkend voorbeeld van een sober uitgevoerd pakhuys uit het eerste kwart van de twintigste eeuw. Hoewel het gebouw in de loop der tijd diverse (soms ingrijpende) wijzigingen heeft ondergaan, is de karakteristieke pakhuys architectuur met sobere bakstenen gevels herkenbaar gebleven. Ook inwendig heeft het gebouw diverse wijzigingen ondergaan, waarbij de kenmerkende open pakhuysplattengrond van de begane grond grotendeels behouden is gebleven.

4.3 CULTUURHISTORISCHE WAARDE

Het voormalige pakhuys heeft belangrijke cultuurhistorische waarde als een tastbare herinnering aan de sociaaleconomische geschiedenis van de provincie Noord-Brabant. Het getuigt van de emancipatie van de katholieke Brabantse boer, het ontstaan van de standsorganisatie

Noordbrabantse Christelijke Boerenbond (NCB) en de ontwikkeling van een doelmatiger agrarische bedrijfsvoering.

4.4 GAAFHEID EN HERKENBAARHEID

Hoewel het pand in de loop der tijd diverse wijzigingen heeft ondergaan, is het industriële pakhuys karakter van het gebouw herkenbaar gebleven. Het vormt, ondanks de sterk gewijzigde en aangetaste detaillering, een markant onderdeel van de bebouwing aan de Stationsstraat en de Deursenseweg.

4.5 ZELDZAAMHEIDSWAARDE

Als voormalige pakhuys van de Noordbrabantse Christelijke Boerenbond heeft het object een hoge zeldzaamheidswaarde binnen de context van de gemeente Oss in het algemeen, en Berghem in het bijzonder: er bestaat voor zover bekend geen vergelijkbaar object meer in Berghem.

4.6 SITUERINGS- EN ENSEMBLEWAARDE

Vanwege de prominente ligging aan de T-splitsing van de Stationsstraat met de Deursenseweg is er sprake van situeringswaarde. Het pand neemt bovendien door zijn industriële uitstraling een bijzondere plek in binnen dit verder agrarische gebied.

5 CONCLUSIES

Op basis van deze analyse kan worden geconcludeerd dat het pand aan de Stationsstraat 5 te Berghem van cultuurhistorisch belang is. Met name de herinneringswaarde speelt een belangrijke rol. Ook in de huidige aangetaste vorm herinnert het gebouw nog duidelijk aan de oorspronkelijke industriële bestemming en aan de sociaaleconomische geschiedenis van de provincie Noord-Brabant. Het is een nog tastbaar relict van de emancipatie van de katholieke Brabantse boer, het ontstaan van de standsorganisatie Noordbrabantse Christelijke Boerenbond (NCB) en de ontwikkeling van een doelmatiger agrarische bedrijfsvoering. Zoals gezegd is er geen vergelijkbaar voorbeeld van een dergelijk object meer aanwezig in Berghem.

Deze waarden zullen bij herontwikkeling zoveel mogelijk gerespecteerd moeten worden.

6 BIJLAGE: QUICKSCANFORMULIER

Waardering quickscan

Het object Stationsstraat 5 te Berghem is gewaardeerd aan de hand van een set van 21 cultuurhistorische en ruimtelijke criteria, waarop gescoord kan worden: een indifferente waarde levert 0 punten, een positieve waarde 1 en een hoge waarde 2 punten op. De totaalscore geeft een indicatie van de totale cultuurhistorische waarde.

De scores:

00-10 punten: indifferente cultuurhistorische waarde.

11-26 punten: positieve cultuurhistorische waarde.

27-42 punten: hoge cultuurhistorische waarde.

WAARDERING BEBOUWING STATIONSSTRAAT 5 BERGHEM										
	Adres	Stationsstraat 5								
	Bouwtype	Pakhuis								
	Bouwjaar	Ca. 1920								
	Architect	onbekend								
	Bouwtijl	traditioneel								
	Oorspronkelijke functie	pakhuis								
	Huidige functie	Werkplaats met magazijn								
	Korte omschrijving	Vm. pakhuis, ca. 1920 opgericht door de Noordbrabantse Christelijke Boerenbond (NCB). Oorspronkelijk voorzien van een laadperron en twee door de goot stekende dakhuisjes met hijsinstallaties. Markant gelegen op de hoek van de Stationsstraat en de Deursenseweg.								
	WAARDERINGSCRITERIA								WAARDE	
I	Cultuurhistorische waarden									
1	Belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) culturele, sociaaleconomische en/of bestuurlijke/beleidsmatige en/of geestelijke ontwikkeling(en);									2
2	Belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) geografische, landschappelijke en/of historisch-ruimtelijke ontwikkeling;									0
3	Belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) technische en/of typologische ontwikkeling(en);									1
4	Belang van het object/complex wegens innovatieve waarde of pionierskarakter;									1
5	Belang van het object/complex wegens bijzondere herinneringswaarde;									2
II	Architectuur- en kunsthistorische waarden									
1	Bijzonder belang van het object/complex voor de geschiedenis van de architectuur en/of bouwtechniek;									1
2	Bijzonder belang van het object/complex voor het oeuvre van een bouwmeester, architect, ingenieur of kunstenaar;									0
3	Belang van het object/complex wegens de hoogwaardige esthetische kwaliteiten van het ontwerp;									0
4	Belang van het object/complex wegens het bijzondere materiaalgebruik, de ornamentiek en/of monumentale kunst;									0
5	Belang van het object/complex wegens de bijzondere samenhang tussen exterieur en interieur (onderdelen);									0
III	Situatiele en ensemblewaarden									
1	Betekenis van het object als essentieel (cultuurhistorisch, functioneel en/of architectuurhistorisch en visueel) onderdeel van een complex;									0
2	a. Bijzondere, beeldbepalende betekenis van het object voor het aanzien van zijn omgeving; b. Bijzondere betekenis van het complex voor het aanzien van zijn omgeving, wijk, stad of streek;									1
3	a. Bijzondere betekenis van het complex wegens de hoogwaardige kwaliteit van de bebouwing in relatie tot de onderlinge historisch-ruimtelijke context en in relatie tot de daarbij behorende groenvoorzieningen, wegen, wateren, bodemgesteldheid en/of archeologie; b. Bijzondere betekenis van het object wegens de wijze van verkaveling/inrichting/voorzieningen;									1
IV	Gaafheid en herkenbaarheid									
1	Belang van het object/complex wegens de architectonische gaafheid en/of herkenbaarheid van ex- en/of interieur;									0,5
2	Belang van het object/complex wegens de materiële, technische en/of constructieve gaafheid;									0,5
3	Belang van het object/complex als nog goed herkenbare uitdrukking van de oorspronkelijke of en een belangrijke historische functie;									1
4	Belang van het object/complex wegens de waardevolle accumulatie van belangwekkende historische bouw- en/of gebruiksfasen;									0
5	Belang van het object/complex wegens de gaafheid en herkenbaarheid van het gehele ensemble van de samenstellende onderdelen (hoofd- en bijgebouwen, hekwerken, tuinaanleg, e.d.);									0
6	Belang van het object/complex in relatie tot de structurele en/of visuele gaafheid van de stedelijke, dorps- of landschappelijke omgeving;									1
V	Zeldzaamheid									
1	Belang van het object/complex wegens absolute zeldzaamheid in architectuurhistorisch, bouwtechnisch, typologisch of functioneel opzicht;									1
2	Uitzonderlijk belang van het object/complex wegens relatieve zeldzaamheid in relatie tot één of meer van de onder I t/m III genoemde kwaliteiten;									1
CONCLUSIE WAARDERING										14 POSITIEF

7 BRONNEN EN LITERATUUR

www.topotijdreis.nl

www.beeldbank-berghem.nl

www.delpher.nl (historische kranten online)

www.wikipedia.nl

Archieven van het Brabants Historisch Informatie Centrum (BHIC)

Bouwarchief van de gemeente Oss

Bijlage 2

- AERIUS berekening

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

*Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon

Bureau Leefomgeving

Inrichtingslocatie

Schoolstraat 7,
5961EE Horst

Activiteit

Omschrijving

Stationsstraat 5 Berghem

Toelichting

Renoveren en verbouwen van een cultuurhistorisch
waardevol pand tot twee woningen

Berekening

AERIUS kenmerk

RkKxTd1toTQ6

Datum berekening

18 februari 2022, 16:21

Rekenconfiguratie

Wnb-rekengrid

Totale emissie

Situatie 1 - Referentie

Rekenjaar

Emissie NH3

Emissie NOx

2021

0,1 kg/j

3,4 kg/j

Situatie 2 - Beoogd

2021

0,1 kg/j

5,1 kg/j

Resultaten

Situatie 1 - Referentie

Hoogste depositie Hexagon

Gebied

-

Situatie 2 - Beoogd

-

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

0,00 ha

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

0,00 ha

Grootste toename van depositie

0,00 mol/ha/j

Grootste afname van depositie

0,00 mol/ha/j

Situatie 2 (Beoogd), rekenjaar 2021

Emissiebronnen		Emissie NH3	Emissie NOx
	Wonen en Werken Woningen twee-aaneengebouwde woningen	-	4,3 kg/j
	Verkeersnetwerk	0,1 kg/j	0,8 kg/j



Situatie 1 (Referentie), rekenjaar 2021

Emissiebronnen

1 Wonen en Werken | Kantoren en winkels | Bedrijf

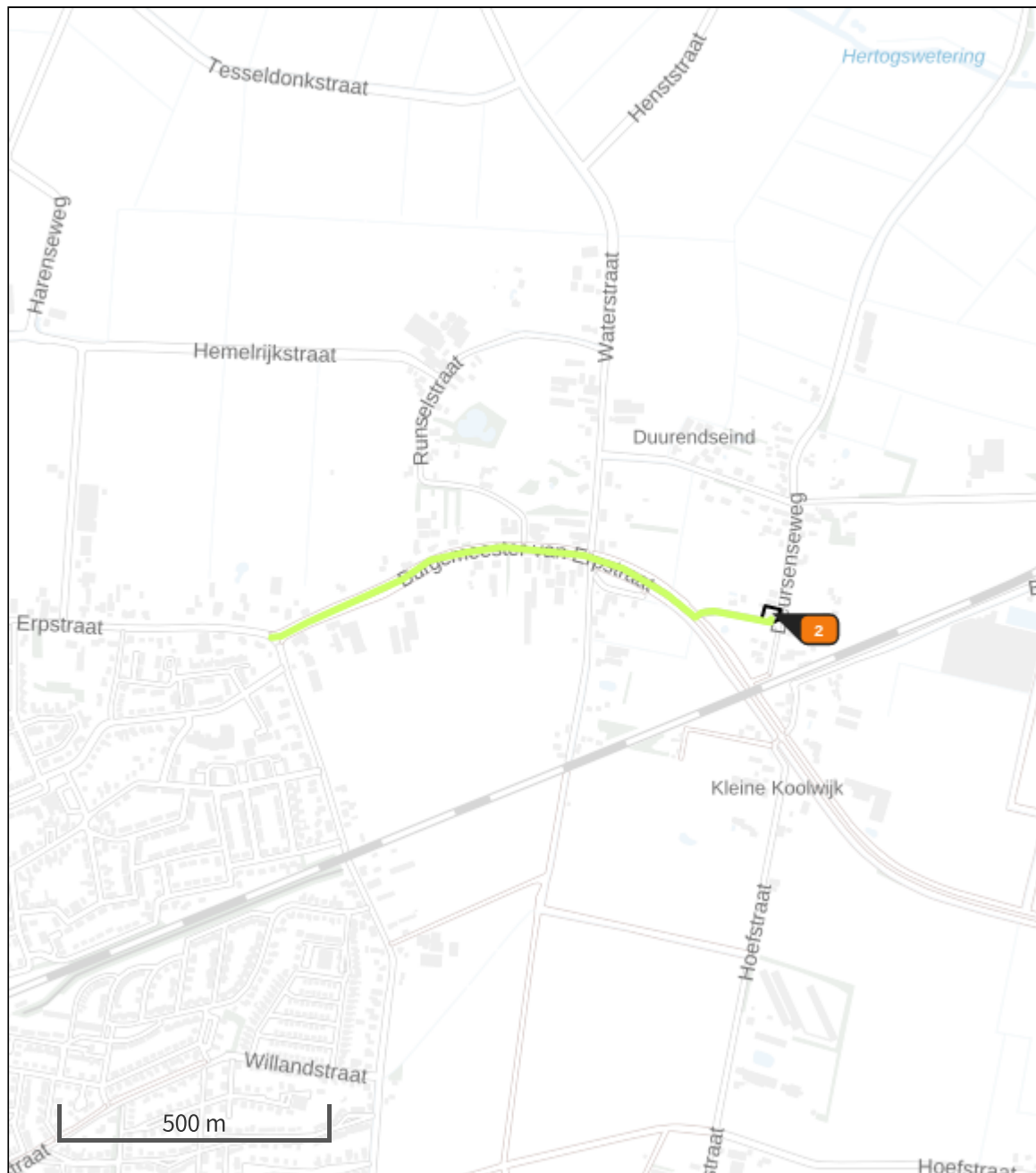
 Verkeersnetwerk

Emissie NH3 Emissie NOx

- 2,6 kg/j

0,1 kg/j 0,8 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 2" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol/ha/jr)
Totaal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



Situatie 2, Rekenjaar 2021

2 Wonen en Werken | Woningen

Naam	twee-aaneengebouwde woningen	Uittreedhoogte Warmteinhoud	<u>1,0 m</u> <u>0,000 MW</u>	NOx	4,3 kg/j
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele Variatie	<u>Continue Emissie</u>				

Situatie 1, Rekenjaar 2021

1 Wonen en Werken | Kantoren en winkels

Naam	Bedrijf	Uittreedhoogte	<u>11,0 m</u>	NOx	2,6 kg/j
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd	Warmteinhoud	<u>0,014 MW</u>		
Temporele Variatie	Standaard Profiel Industrie				

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie	2021.0.4_20220217_5a8b67b7c6
Database versie	2021.0.4_5a8b67b7c6

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/>

Bijlage 3

- Watertoets

Digitale Watertoets

Resultaat van de check gedaan op 10-11-2021

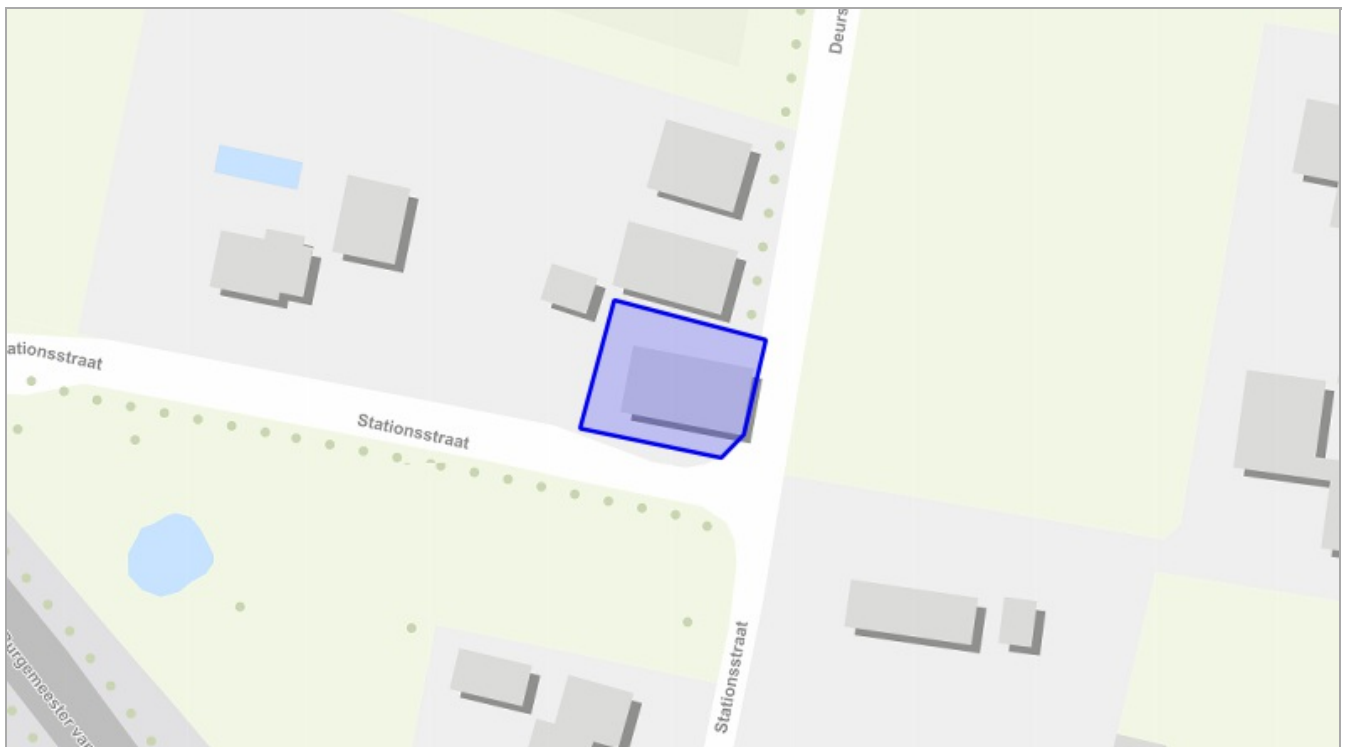
Digitale watertoets in

De watertoets helpt u om aan de hand van de locatie van uw ruimtelijke plan en een aantal vragen te toetsen of u de belangen van het Waterschap raakt. Indien dit het geval is krijgt u tekst en uitleg over het vervolg proces.

VOOR DE ACTIVITEIT DIGITALE WATERTOETS IN DE GEMEENTE IS OP BASIS VAN DE GEGEVEN ANTWOORDEN NODIG:

1. Geen belang procedure

OP BASIS VAN ONDERSTAANDE LOCATIE



Digitale Watertoets

VRAGEN EN ANTWOORDEN UIT DE CHECK

1. Houdt het plan uitsluitend een interne functieverandering voor een gebouw in? Hierbij is ook geen sprake van een verhardingstoename en/of afkoppeling van hemelwater.
 - ja
2. Is er sprake van een directe lozing van afvalwater op oppervlaktewater?
 - nee
3. Ligt het plangebied nabij een A-watergang?
 - nee
4. Ligt het plangebied in een beschermd gebied Keur?
 - nee
5. Ligt het plangebied in een profiel van vrije ruimte?
 - nee
6. Ligt het plangebied in een gebied dat is aangewezen als regionale waterberging?
 - nee
7. Ligt het plangebied nabij een waterkering?
 - nee
8. Ligt het plangebied in een zone die is aangewezen als rivierbed?
 - nee
9. Ligt het plangebied in een ecologische verbindingszone?
 - nee
10. Ligt het plangebied in een attentiegebied Keur?
 - nee
11. Ligt het plangebied in een reserveringsgebied waterberging?
 - nee

Digitale Watertoets

12. Ligt het plangebied in een grondwaterbeschermingsgebieden?

- nee

13. Ligt het plangebied nabij een RWZI?

- nee

14. Ligt het plangebied nabij een rioolgemaal?

- nee

15. Ligt het plangebied nabij een riooltransportleiding?

- nee

16. Ligt het plangebied in een wijstgebied?

- nee

Digitale Watertoets

DETAILS

1. Geen belang procedure

Er is geen waterschapsbelang bij u ruimtelijke activiteit.

Wat moet ik doen?

"Bedankt voor het invullen van de Digitale Watertoets!

Uit de door u ingevoerde gegevens blijkt dat uw planvoornemen een functiewijziging betreft, de verhardingstoename en/of -afkoppeling maximaal 500 m² is en het plangebied buiten de ruimtelijk begrensde waterbelangen valt. Onze verwachting is dat wij daarom geen of weinig inhoudelijke opmerkingen zullen hebben.

Hoewel het waterbelang in dit project klein lijkt kunnen we altijd meedenken over de wateraspecten in het plan. U kunt contact met ons opnemen via planadvies@aaenmaas.nl. Hier kunt u ook terecht met eventuele vragen of opmerkingen.

Met vriendelijke groet, Team Planadvies van Waterschap Aa en Maas

Let op! De Digitale Watertoets is een hulpmiddel om inzichtelijk te maken welke waterbelangen mogelijk spelen in het plangebied. Vandaar dat dit automatisch gegenereerde toetsresultaat niet gezien kan worden als vervanging van het watertoetsproces of vrijstelling van een eventuele vergunnings- of meldingsplicht op basis van de Keur. Voor meer informatie m.b.t het vergunningverleningsproces kunt u contact opnemen met ons Waterwetloket via 073 - 615 83 33 of info@aaenmaas.nl

Waterschap Aa en Maas streeft ernaar om correcte en actuele informatie in deze applicatie aan te bieden. Aan het beschikbaar gestelde kaartinformatie kunnen geen rechten worden ontleend. Waterschap Aa en Maas aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enige vorm van schade naar aanleiding van het gebruik of de informatie die via deze applicatie beschikbaar wordt gesteld."

Waar moet ik op letten?

Eventueel vereiste (water)vergunningen worden niet geregeld met deze Digitale Watertoets en zullen via de daarvoor bedoelde procedures verkregen moeten worden. Wij willen u ook wijzen op de verwerking van afvalwater. Omdat in de meeste gevallen de gemeente bevoegd gezag is, dient u hiervoor contact op te nemen met uw gemeente.

Achtergrondinformatie

Bijlage 4

- Geurberekening voorgrondbelasting

Naam van de berekening: Stationsstraat 5 Berghem 3

Gemaakt op: 2021-11-11 9:48:36

Rekentijd: 0:00:22

Naam van het bedrijf: Stationsstraat 5 Berghem

Berekende ruwheid: 0,265 m

Brongegevens:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	EP Hoogte	EP Diam.	EP Uittr. snelh.	E-Aanvraag	Geb. Hoogte
1	HalveMorgenstraat15	169 014	420 740	6,0	6,0	4,00	6 978	6,0

Geur gevoelige locaties:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	Geurnorm	Geurbelasting
2	1	169 304	420 826	8,0	0,8
3	2	169 298	420 804	8,0	0,8
4	3	169 322	420 799	8,0	0,7
5	4	169 326	420 803	8,0	0,7
6	5	169 330	420 819	8,0	0,7
7	6	169 315	420 812	8,0	0,7

Naam van de berekening: Stationsstraat 5 Berghem 2

Gemaakt op: 2021-11-11 9:46:27

Rekentijd: 0:00:21

Naam van het bedrijf: Stationsstraat 5 Berghem

Berekende ruwheid: 0,126 m

Brongegevens:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	EP Hoogte	EP Diam.	EP Uittr. snelh.	E-Aanvraag	Geb. Hoogte
1	Bredestraat 29	169 488	421 304	6,0	6,0	4,00	4 668	6,0

Geur gevoelige locaties:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	Geurnorm	Geurbelasting
2	1	169 304	420 826	8,0	0,2
3	2	169 298	420 804	8,0	0,2
4	3	169 322	420 799	8,0	0,2
5	4	169 326	420 803	8,0	0,2
6	5	169 330	420 819	8,0	0,2
7	6	169 315	420 812	8,0	0,2

Naam van de berekening: Stationsstraat 5 Berghem 4

Gemaakt op: 2021-11-11 9:56:25

Rekentijd: 0:00:22

Naam van het bedrijf: Stationsstraat 5 Berghem

Berekende ruwheid: 0,265 m

Brongegevens:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	EP Hoogte	EP Diam.	EP Uittr. snelh.	E-Aanvraag	Geb. Hoogte
1	Hoefstraat 7	169 358	420 075	6,0	6,0	4,00	42 455	6,0

Geur gevoelige locaties:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	Geurnorm	Geurbelasting
2	1	169 304	420 826	8,0	1,1
3	2	169 298	420 804	8,0	1,1
4	3	169 322	420 799	8,0	1,2
5	4	169 326	420 803	8,0	1,2
6	5	169 330	420 819	8,0	1,2
7	6	169 315	420 812	8,0	1,1

Naam van de berekening: Stationsstraat 5 Berghem 1

Gemaakt op: 2021-11-11 9:45:00

Rekentijd: 0:00:21

Naam van het bedrijf: Stationsstraat 5 Berghem

Berekende ruwheid: 0,234 m

Brongegevens:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	EP Hoogte	EP Diam.	EP Uittr. snelh.	E-Aanvraag	Geb. Hoogte
1	Waterstraat 9	168 950	421 448	6,0	6,0	4,00	270	6,0

Geur gevoelige locaties:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	Geurnorm	Geurbelasting
2	1	169 304	420 826	8,0	0,0
3	2	169 298	420 804	8,0	0,0
4	3	169 322	420 799	8,0	0,0
5	4	169 326	420 803	8,0	0,0
6	5	169 330	420 819	8,0	0,0
7	6	169 315	420 812	8,0	0,0

Naam van de berekening: Stationsstraat 5 Berghem 5

Gemaakt op: 2021-11-11 9:52:02

Rekentijd: 0:00:21

Naam van het bedrijf: Stationsstraat 5 Berghem

Berekende ruwheid: 0,302 m

Brongegevens:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	EP Hoogte	EP Diam.	EP Uittr. snelh.	E-Aanvraag	Geb. Hoogte
1	Berghemseweg 21	170 146	419 977	6,0	6,0	4,00	38 935	6,0

Geur gevoelige locaties:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	Geurnorm	Geurbelasting
2	1	169 304	420 826	8,0	0,4
3	2	169 298	420 804	8,0	0,4
4	3	169 322	420 799	8,0	0,4
5	4	169 326	420 803	8,0	0,4
6	5	169 330	420 819	8,0	0,4
7	6	169 315	420 812	8,0	0,4

Bijlage 5

- Besluit hogere waarde Stationsstraat 5 Berghem



Onderwerp

Besluit op grond van de Wet geluidhinder tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel vanwege de spoorlijn Oss – Nijmegen voor de omschakeling van de bestaande bedrijfswoning in twee burgerwoningen aan de Stationsstraat 5 in Berghem. Deze locatie is kadastraal bekend als gemeente Berghem, sectie D, nummer 488.

Overwegingen

De gemeente Oss is een procedure gestart tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Stationsstraat 5 Berghem - 2022'. Dit plan laat onder andere de omschakeling van de bestaande bedrijfswoning in twee burgerwoningen aan de Stationsstraat 5 in Berghem toe. Deze locatie is kadastraal bekend als gemeente Berghem, sectie D, nummer 488.

Volgens de Wet geluidhinder mag een gevel van een woning niet meer dan 55 dB geluid ontvangen vanwege een spoorweg.

Uit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op deze locatie door spoorweglawaai vanwege de spoorlijn Oss – Nijmegen hoger is dan 55 dB.

Burgemeester en wethouders mogen volgens de Wet geluidhinder een hogere waarde vaststellen van niet meer dan 68 dB.

Om de omschakeling van de bestaande bedrijfswoning in twee burgerwoningen mogelijk te maken is een hogere waarde van 63 dB nodig. Deze hogere waarde past binnen het gemeentelijke geluidsbeleid.

Burgemeester en wethouders hebben hun voornemen tot het vaststellen van een hogere waarde van 30 juni 2022 tot en met 10 augustus 2022 ter inzage gelegd. Iedereen kon in deze periode op het voornemen reageren. **PM** personen hebben dat gedaan.

[Behandeling van ingekomen zienswijzen: **PM**]

In de Wet geluidhinder is opgenomen dat een hogere waarde kan worden verleend als de toepassing van maatregelen overwegende bezwaren ondervindt van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard of onvoldoende doeltreffend is. Achtereenvolgens dient gekeken te worden naar maatregelen aan de bron, maatregelen in het overdrachtsgebied tussen bron en ontvanger en maatregelen bij de ontvanger.

Het is redelijkerwijs niet mogelijk om het lawaai vanaf de spoorweg te beperken door het gebruik van de spoorlijn te beperken. De spoorlijn Oss – Nijmegen is namelijk een belangrijk traject voor het treinverkeer.

Het toepassen van raildempers is onvoldoende doeltreffend. Indien raildempers worden aangebracht, wordt de geluidbelasting gereduceerd met 2 à 3 dB en wordt de maximale ontheffingswaarde ter plaatse van de voorgevel en de rechter zijgevel nog steeds overschreden.

Het is niet mogelijk om de overdracht van het spoorweglawaai te beperken door de afstand tussen het spoor en de woning te vergroten. Het gaat namelijk om een bestaande woning.

Het toepassen van een geluidsscherm van ca 350 meter en 3 meter hoog reduceert de geluidbelasting tot 56 dB. Hiermee wordt voor alsnog de voorkeursgrenswaarde overschreven. De maatregel is getoetst aan de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet Geluidhinder. Het aantal reductiepunten bedraagt 3000. Het aantal maatregelpunten bedraagt 46550. Deze maatregel wordt hierdoor niet doelmatig geacht.

De geluidbelasting op de begane grond van het nieuw te realiseren geluidgevoelige objecten is hoger dan de voorkeursgrenswaarde maar lager dan de maximaal toelaatbare grenswaarde. Maatregelen bij de ontvanger dienen onderzocht te worden om aan te tonen dat de geluidwering afdoende is om een binnenniveau van 35 dB(A) te waarborgen.

Besluit

Gelet op:

- de Wet geluidhinder
- het Besluit geluidhinder
- het als bijlage bij dit besluit opgenomen 'Stationsstraat Berghem Akoestisch onderzoek- Geluidbelasting spoor- en verkeerslawaai' van 2 maart 2022 met nummer 17153-01

besluiten burgemeester en wethouders van Oss:

- ten aanzien van zienswijzen: **PM**
- een waarde van 63 dB vast te stellen als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel vanwege de spoorlijn Oss - Nijmegen voor de omschakeling van de bestaande bedrijfswoning in twee burgerwoningen aan Stationsstraat 5 in Berghem. Deze locatie is kadastraal bekend als gemeente Berghem, sectie D, nummer 448.

Oss, ...

Namens burgemeester en wethouders van Oss,

Mevr. mr. J.P. van der Linden,

Hoofd van de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

Bijlage:

1. 'Stationsstraat Berghem Akoestisch onderzoek- Geluidbelasting spoor- en verkeerslawaaï' van 2 maart 2022 met nummer 17153-01

Bijlage 6

- Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï en railverkeerlawaaï

Stationsstraat

Berghem

Akoestisch onderzoek - Geluidbelasting spoor – en verkeerslawaaï

Opdrachtnummer : **17153-01**
Document : Rap-01A
Status : definitief
Datum : 2 maart 2022





Opdrachtgever:

Dhr. J. Gooiker
Stationsstraat 5
5351 NM Berghem

Adviseur Bouwfysica:

Ingenieursburo Ulehake
Rossinistraat 40
Postbus 402
5340 AK Oss
Tel. (0412) 63 49 45
www.ulehake.nl

Contactpersoon:

Ir. M.W. (Martijn) Crins (martijncrins@ulehake.nl)



INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	4
2.	WEGVERKEER	5
2.1.	WETTELIJK KADER	5
2.1.1.	Wegverkeersgeluid	5
2.2.	WEGVERKEERSGELUID MODEL	7
2.2.1.	gebruikte rekenmethode	7
2.2.2.	invoergegevens	7
2.3.	RESULTATEN	9
3.	RAILVERKEER	10
3.1.	WETTELIJK KADER	10
3.2.	GEBRUIKTE REKENMETHODE	10
3.3.	INVOERGEGEVENS	11
3.4.	RESULTATEN	12
3.5.	CUMULATIEVE WAARDE	13
4.	HOGERE WAARDE	15
4.1.	MAATREGELEN RAILVERKEERSLAWAAI	15
5.	CONCLUSIE	16
BIJLAGE I	SITUATIE	17
BIJLAGE II	INVOERGEGEVENS WEGVERKEER GELUIDBELASTING	18
BIJLAGE III	BEREKENINGSRESULTATEN WEGVERKEER GELUIDBELASTING	19
BIJLAGE IV	INVOERGEGEVENS RAILVERKEER GELUIDBELASTING	20
BIJLAGE V	BEREKENINGSRESULTATEN RAILVERKEER GELUIDBELASTING	21



1. INLEIDING

Men is voornemens om de bestemming van het gebouw aan de Stationsstraat 5 te Berghem te wijzigen van bedrijf naar wonen. Om de woonfunctie mogelijk te maken is tenminste een aanvaardbaar woon- en leefklimaat noodzakelijk. De akoestisch aspecten voor dit aspect zijn middels deze rapportage onderzocht conform de Wet Geluidhinder.

De locatie is gelegen in de directe nabijheid van de Stationsstraat, Deursenseweg, de Burgemeester van Erpstraat en de spoorlijn Oss – Nijmegen. 30 km/uur wegen zijn niet gezoneerd conform de Wet Geluidhinder en hoeven binnen dat kader niet beoordeeld te worden. Wel is een beoordeling noodzakelijk in het kader van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat hier kan dezelfde methodiek worden gehanteerd als de Wet Geluidhinder.

In afbeelding 1 is de situatie weergegeven.



Afbeelding 1: situatie (bron: googlemaps)



2. WEGVERKEER

2.1. WETTELIJK KADER

2.1.1. Wegverkeersgeluid

In de Wet geluidhinder wordt aangegeven wat de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting in zones langs wegen is.

Wet geluidhinder Artikel 74

1. Langs een weg bevindt zich een zone die aan weerszijden van de weg de volgende breedte heeft:
 - a. in een stedelijk gebied:
 1. voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken: 350 meter;
 2. voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 200 meter;
 - b. in buitenstedelijk gebied:
 1. voor een weg, bestaande uit vijf of meer rijstroken: 600 meter;
 2. voor een weg, bestaande uit drie of vier rijstroken: 400 meter;
 3. voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 250 meter.
2. Het eerste lid geldt niet met betrekking tot:
 - a. wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
 - b. wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

Wet geluidhinder Artikel 82

Behoudens het in de artikelen 83, 100 en 100a bepaalde is de voor woningen binnen een zone ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de gevel, vanwege de weg, 48 dB.

Wet geluidhinder Artikel 83

Voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidbelasting als bedoeld in artikel 82, eerste lid, kan een hogere dan de in dat artikel genoemde waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde de in tabel 1 genoemde waarden niet te boven mag gaan.

Tabel 1: Ten hoogste toelaatbare geluidbelasting volgens artikel 83 Wgh.

Omschrijving van de situatie		Maximale geluidbelasting	Art. en lid Wgh
woningen	weg		
in buitenstedelijk gebied	aanwezig	53 dB	art. 83 lid 1
in stedelijk gebied	aanwezig	58 dB	art. 83 lid 1
nog niet geprojecteerd, in stedelijk gebied	aanwezig	63 dB	art. 83 lid 2
aanwezig of in aanbouw, in stedelijk gebied	nog niet geprojecteerd	63 dB	art. 83 lid 3a
aanwezig of in aanbouw, in buitenstedelijk gebied	nog niet geprojecteerd	58 dB	art. 83 lid 3b
nog niet geprojecteerd, nog te bouwen, in buitenstedelijk gebied, voor agrarisch bedrijf	aanwezig	58 dB	art. 83 lid 4
nog niet geprojecteerd, nog te bouwen, in stedelijk gebied, ter vervanging van bestaande woningen	aanwezig	68 dB	art. 83 lid 5
nog niet geprojecteerd, nog te bouwen, in stedelijk gebied, ter vervanging van bestaande woningen. binnen zone van autoweg / autosnelweg	aanwezig	63 dB	art. 83 lid 6
nog niet geprojecteerd, nog te bouwen, buiten de bebouwde kom, ter vervanging van bestaande woningen.	aanwezig	58 dB	art. 83 lid 7



Wet geluidhinder Artikel 110g

Onze minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidsbelasting van de gevel van woningen op het resultaat een door hem aan te geven aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast.

Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 Artikel 3.4

De ingevolge artikel 110g van de wet toe te passen aftrek op de geluidbelasting vanwege een weg, van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen bedraagt:

- a. 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g Wgh 56 dB is.
- b. 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g Wgh 57 dB is.
- c. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden;
- d. 5 dB voor de overige wegen;
- e. 0 dB bij toepassing van artikel 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111, tweede en derde lid, 111b, 112 en 113 van de wet.

Besluit wet geluidhinder Artikel 5.4

Het verzoek om een hogere waarde bevat ten minste:

- de verzochte hogere waarde(n);
- de redenen die aan het verzoek ten grondslag liggen;
- de resultaten van het akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting die door de woningen vanwege de weg zou worden ondervonden zonder de invloed van maatregelen die de geluidoverdracht beperken en de doeltreffendheid van de in aanmerking komende maatregelen;
- een beschrijving van de mogelijkheden om de geluidbelasting van de woningen tot een lagere waarde te verminderen dan de verzochte hogere waarde, alsmede een schatting van de hieraan verbonden kosten;
- een verklaring dat maatregelen zullen worden getroffen indien de geluidbelasting vanwege de weg, binnen de woning bij gesloten ramen meer bedraagt dan 33 dB.

In dit geval gaat het om een nieuw te realiseren geluidgevoelige bestemming in buitenstedelijk gebied, zodat de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (inclusief aftrek) 53 dB is.



2.2. WEGVERKEERSGELUID MODEL

2.2.1. gebruikte rekenmethode

Om de geluidbelasting te bepalen is conform de voorschriften een geluidmodel opgesteld. De gebruikte rekenmethode is standaard-rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Het gebruikte modelleringspakket is 'DGMR Geomilieu, rekenmethode wegverkeerslawaaï SRM2'.

2.2.2. invoergegevens

Figuur 2 geeft de situatie weer. De verkeersintensiteiten en de verkeerssnelheden zijn verkregen uit de rapportage "Akoestisch onderzoek weg- en spoorweglawaaï Stationsstraat 16 Berghem" d.d. 17-09-2018 van Tritium advies. In deze rapportage is er gebruik gemaakt van prognosejaar 2030. De berekening dient uitgevoerd te worden voor prognosejaar 2031. Er is uitgegaan van een groei van 5% ten opzichte van prognosejaar 2030. Deze groei is hoog, maar schetst een worst-case-benadering van de situatie. Het type wegdek op alle wegen is standaard asfalt (W0).

Er is geen sprake van hoogteverschillen in de omgeving. De Burgemeester van Erpstraat en Berghemseweg lopen in elkaar over en zijn als één weg beschouwd.

Omdat blijkt dat de afstand tot de Bieskamp en de Stationsstraat erg groot zijn en de verkeersintensiteit erg laag zijn deze wegen niet nader beschouwd.



Figuur 2: modellering Stationsstraat 5 Berghem



Figuur 3: Toetspunten Geomilieu

Tabel 2: Verkeersintensiteiten en –snelheden op de Burgemeester van Erpstraat (noordelijk van de Stationsstraat)

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	551	248	54	60
middelzware mvtg	28	4	2	60
zware mvtg	51	16	11	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

Tabel 3: Verkeersintensiteiten en –snelheden op de Burgemeester van Erpstraat (zuidelijk van de Stationsstraat)

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	576	217	71	60
middelzware mvtg	44	23	5	60
zware mvtg	27	18	6	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

Tabel 4: Verkeersintensiteiten en –snelheden op de Berghemseweg

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	554	209	68	60
middelzware mvtg	42	22	5	60
zware mvtg	25	18	5	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

Tabel 5: Verkeersintensiteiten en –snelheden op de Stationshoek

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	7	3	1	60
middelzware mvtg	1	1	1	60
zware mvtg	1	1	1	60
Overig (motoren)	--	--	--	60



Tabel 6: Verkeersintensiteiten en –snelheden op de Bieskamp

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	3	1	1	60
middelzware mvtg	--	--	--	60
zware mvtg	--	--	--	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

Tabel 7: Verkeersintensiteiten en –snelheden op de Stationsstraat

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	6	2	1	60
middelzware mvtg	1	1	1	60
zware mvtg	1	1	1	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

Tabel 8: Verkeersintensiteiten en –snelheden op de Deursenseweg

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	4	2	1	60
middelzware mvtg	1	1	1	60
zware mvtg	1	1	1	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

2.3. RESULTATEN

De resultaten van de berekeningen zijn samengevat in tabel 3 en figuur 4. De geluidbelasting van de maatgevende punten en wegen is weergegeven inclusief de aftrek volgens artikel 110g Wgh. De resultaten zijn uitgebreider weergegeven in bijlage III.

Tabel 9: Berekende geluidbelasting van de gevel incl. aftrek art. 110g Wgh ten gevolge van de Burgemeester van Erpstraat

waarneempunt	Hoogte [m]	L _{den} [dB]	Aftrek artikel 110 g [dB]	Voorkeurs-grenswaarde	Maximaal te ontheffen
T01 voorgevel	1,5 (begane grond)	45	5	48	53
	3 (1 ^e verd.)	45	5	48	53
T02 voorgevel	1,5 (begane grond)	45	5	48	53
	3 (1 ^e verd.)	46	5	48	53
T03 voorgevel	1,5 (begane grond)	45	5	48	53
	3 (1 ^e verd.)	46	5	48	53
T05 Linker zijgevel	1,5 (begane grond)	46	5	48	53
	3 (1 ^e verd.)	47	5	48	53



Tabel 10: Berekende geluidbelasting van de gevel incl. aftrek art. 110g Wgh ten gevolge van de Stationsstraat

waarneempunt	Hoogte [m]	L _{den} [dB]	Aftrek artikel 110 g [dB]	Voorkeursgrenswaarde	Maximaal te ontheffen
T01 voorgevel	1,5 (begane grond)	44	5	48	53
	3 (1 ^e verd.)	44	5	48	53
T02 voorgevel	1,5 (begane grond)	43	5	48	53
	3 (1 ^e verd.)	43	5	48	53
T03 voorgevel	1,5 (begane grond)	43	5	48	53
	3 (1 ^e verd.)	42	5	48	53
T04 rechter zijgevel	1,5 (begane grond)	45	5	48	53
	3 (1 ^e verd.)	44	5	48	53

3. RAILVERKEER

3.1. WETTELIJK KADER

De onderzoekszone voor spoorwegen is geregeld middels zogenaamde geluid productieplafonds (GPP's). Deze plafonds garanderen de maximaal toelaatbare geluidbelasting in een bepaald gebied. Afhankelijk van de hoogte van het GPP is de onderzoekszone bij het realiseren van nieuwe plannen in de omgeving van een spoorlijn gedefinieerd.

In dit geval bedraagt de geluidbelasting op het dichtstbijzijnde GPP-punt 72 dB hierdoor is de geluidzone 900 meter breed. De voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor railverkeerslawaai in de geluidzone is samengevat in tabel 1.

Tabel 11: grenswaarden van de geluidbelasting voor diverse situaties t.g.v. railverkeerslawaai.

Omschrijving van de situatie		Nieuwbouw, spoor aanwezig of nieuw spoor of bebouwing aanwezig	Wijziging spoor, bebouwing aanwezig	Artikel besluit geluidhinder
Woningen	Voorkeursgrenswaarde			
Woning	55 dB	68 dB	71 dB	4.9 / 4.10 / 4.14
Onderwijsgebouw	53 dB	68 dB	71 dB	4.9 / 4.11 / 4.15
Gezondheidsgebouw	53 dB	68 dB	71 dB	4.9 / 4.11 / 4.15

In dit geval betreft het een nog te projecteren woning zodat de ten hoogste toelaatbare grenswaarde 68 dB bedraagt.

3.2. GEBRUIKTE REKENMETHODE

De gebruikte rekenmethode is standaard-rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Het gebruikte modelleringspakket is 'DGMR Geomilieu, rekenmethode wegverkeerslawaai SRM2'.



3.3. INVOERGEGEVENS

De gegevens van de spoorlijn Oss Nijmegen zijn afkomstig van het geluidregister spoor, uitgegeven door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. In het geluidsregister zijn alle kenmerken van de spoorwegen opgenomen. De kenmerken van het traject zijn samengevat in tabel 12 t/m 13.

Tabel 12: Baaneigenschappen (45890969 - 45891000) spoorlijn Oss - Nijmegen t.h.v. planlocatie

Treintype	Intensiteiten (Q) en snelheden V per periode dag (d), avond (a) en nacht (n)						Profiel
	Q (d)	V (d)	Q (a)	V (a)	Q (n)	V (n)	
MAT'64-T	0,880	130	0,680	130	0,2	130	Stoppend
MAT'64-T	0,160	130	0,360	130	--	130	Doorgaand
MAT'64-T	6,980	130	5,620	130	1,800	130	Stoppend
IC-R	8,200	130	7,850	130	2,250	130	Doorgaand
E-LOC	0,020	90	--	90	0,030	90	Doorgaand
E-LOC	1,090	130	1,040	130	0,300	130	Doorgaand
GOEDEREN	7,660	90	4,260	90	6,030	90	Doorgaand
DE-LOC	0,050	90	0,040	90	0,020	90	Doorgaand
DE-LOC -6400	0,230	90	0,140	90	0,200	90	Doorgaand
DDM-2/3	0,020	130	0,020	130	--	130	Stoppend
IRM-4	4,480	130	4,280	130	0,840	130	Doorgaand
IRM-4	0,080	130	0,040	130	0,040	130	Stoppend
VIRM-6	0,600	130	0,660	130	0,120	130	Doorgaand
VIRM-6	0,060	130	0,060	130	0,060	130	Stoppend

Tabel 13: Baaneigenschappen (baanvak 447030919 – 47041600) spoorlijn Oss - Nijmegen t.h.v. planlocatie

Treintype	Intensiteiten (Q) en snelheden V per periode dag (d), avond (a) en nacht (n)						Profiel
	Q (d)	V (d)	Q (a)	V (a)	Q (n)	V (n)	
MAT'64-T	0,880	130	0,6840	130	0,240	130	Stoppend
MAT'64-T	0,180	130	0,240	130	0,060	130	Doorgaand
MAT'64-T	6,900	130	5,980	130	1,820	130	Stoppend
IC-R	8,150	130	8,120	130	2,140	130	Doorgaand
IC-R	--	130	--	130	0,050	130	Stoppend
E-LOC	0,030	90	0,030	90	0,030	90	Doorgaand
E-LOC	1,080	130	1,080	130	0,290	130	Doorgaand
E-LOC	--	130	0,010	130	0,010	130	Stoppend
GOEDEREN	7,370	90	6,320	90	6,510	90	Doorgaand
DE-LOC	0,030	90	0,030	90	0,020	90	Doorgaand
DE-LOC -6400	0,230	90	0,210	90	0,170	90	Doorgaand
DDM-2/3	0,020	130	0,020	130	--	130	Stoppend
INT-R	--	130	0,020	130	--	130	Stoppend
IRM-4	4,440	130	4,000	130	0,800	130	Doorgaand
IRM-4	0,080	130	0,040	130	0,120	130	Stoppend
VIRM-6	0,540	130	0,600	130	0,120	130	Doorgaand
VIRM-6	0,060	130	0,060	130	0,060	130	Stoppend

De geluidbelasting is berekend op een hoogte van 1,5 en 5. De geluidbelasting is berekend exclusief gevelreflecties.

De invoergegevens zijn opgenomen in bijlage I.



3.4. RESULTATEN

De resultaten van de berekeningen zijn weergegeven in tabel 6. De resultaten zijn uitgebreider weergegeven in bijlage .



figuur 4. Geluidbelasting ten gevolge van railverkeerslawaaï

Tabel 14: Berekende geluidbelasting van de gevel

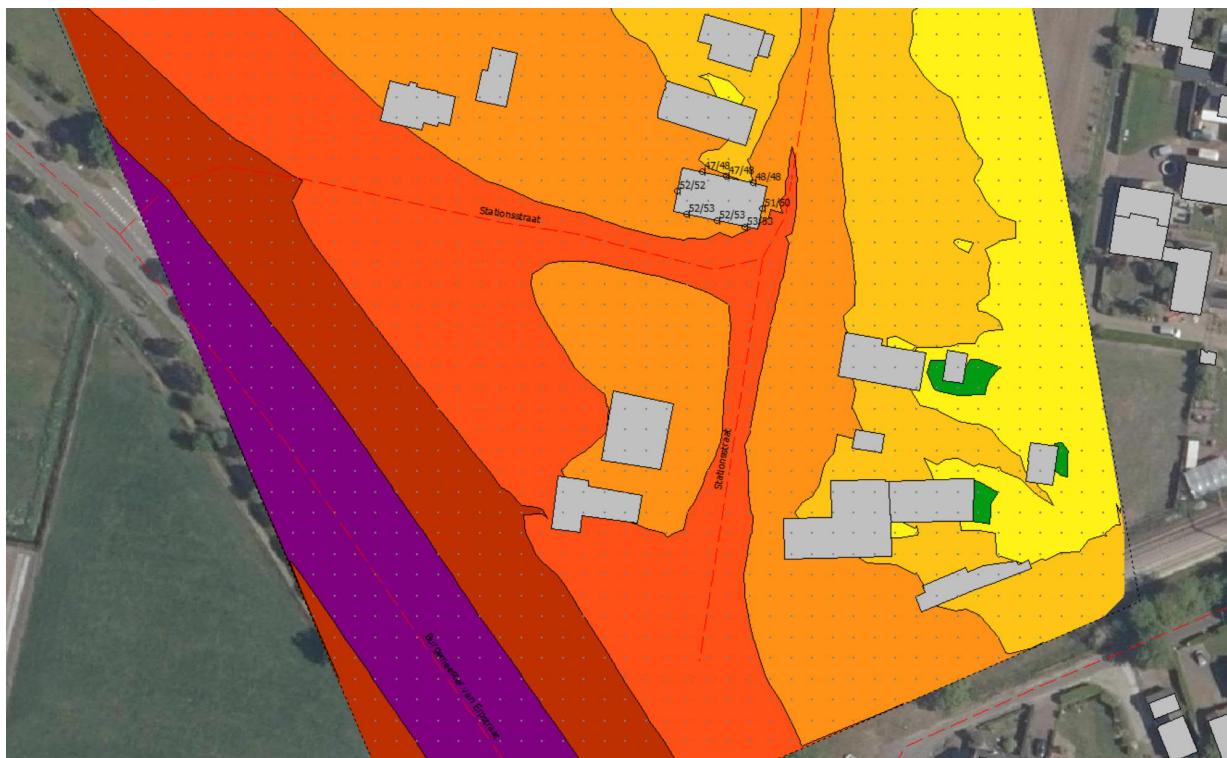
Waarneempunt	Omschrijving	Hoogte [m]	Berekende geluidbelasting dB)			
			Dag	Avond	Nacht	L _{den}
T01	Voorgevel	1,5	58	57	53	61
		5	58	58	54	62
T02	Voorgevel	1,5	59	58	54	62
		5	59	59	55	63
T03	Voorgevel	1,5	59	58	54	62
		5	60	59	55	63
T04	Rechter zijgevel	1,5	57	57	53	61
		5	58	58	54	62
T05	Linker zijgevel	1,5	52	52	48	56
		5	53	52	49	56
T06	Achter gevel	1,5	44	44	40	48
		5	48	47	43	50
T07	Rechter zijgevel	1,5	46	45	42	49
		5	48	48	44	51
T08	Achtergevel	1,5	47	47	43	51
		5	50	49	47	53

Uit de resultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 55 dB voor railverkeerslawaaï wordt overschreden. De maximaal te ontheffen waarde wordt niet overschreden. Hogere waarde dient aangevraagd te worden.



3.5. CUMULATIEVE WAARDE

De gecumuleerde resultaten van de berekeningen zijn weergegeven in tabel 15.



Figuur 5: geluidbelasting gecumuleerd excl. aftrek art ten gevolge van wegverkeerslawaaai. 110g Wgh

Tabel 15: Berekende geluidbelasting van de gevel excl. aftrek art. 110g Wgh gecumuleerd

waarneempunt	Hoogte [m]	Lden; weg [dB]	Lden; rail [dB]	Lcum [dB]
T01 voorgevel	1,5 (begane grond)	53	61	58
	3 (1 ^e verd.)	53	62	59
T02 voorgevel	1,5 (begane grond)	52	62	59
	3 (1 ^e verd.)	53	63	60
T03 voorgevel	1,5 (begane grond)	52	62	59
	3 (1 ^e verd.)	53	63	60
T04 rechter zijgevel	1,5 (begane grond)	51	61	58
	3 (1 ^e verd.)	50	62	58
T05 Linker zijgevel	1,5 (begane grond)	52	56	55
	3 (1 ^e verd.)	52	56	55
T06 achtergevel	1,5 (begane grond)	48	48	50
	3 (1 ^e verd.)	48	50	50



T07 achtergevel	1,5 (begane grond)	47	49	49
	3 (1 ^e verd.)	48	51	51
T08 achtergevel	1,5 (begane grond)	47	51	50
	3 (1 ^e verd.)	48	53	52

De bepaalde geluidbelasting van de afzonderlijke wegen is lager dan de voorkeursgrenswaarde. Een beoordeling van de cumulatieve geluidbelasting is niet noodzakelijk. De cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï bedraagt maximaal 60 dB.



4. HOGERE WAARDE

Het is mogelijk een hogere waarde vast te stellen indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Onderzocht is of maatregelen om de geluidbelasting te verlagen tot de maximaal te ontheffen grenswaarde doelmatig zijn. Hiertoe zijn als eerste bronmaatregelen (intensiteit verkeer, wegdek), vervolgens overdrachtsmaatregelen (schermen) en als laatste middel maatregelen bij de ontvanger (geluidwerende maatregelen aan de gevel) overwogen.

De vast te stellen hogere waarden die per bron afzonderlijk worden vastgesteld zijn opgenomen in tabel 16

Tabel 16: Vast te stellen hogere waarden

Bron	Gevel	L _{den} [dB]
Railverkeerslawai	Voorgevel (zuid)	63
	Rechter zijgevel (oost)	62
	Linker zijgevel (west)	56

4.1. MAATREGELEN RAILVERKEERSLAWAAI

Bronmaatregelen

Bronmaatregelen zoals bijvoorbeeld raildempers zijn voor het reduceren van de geluidbelasting van het woongebouw onvoldoende doeltreffend.

Maatregelen in de overdracht

Het toepassen van een geluidsscherm van ca 350 meter en 3 meter hoog reduceert de geluidbelasting tot 56 dB. Hiermee wordt voor alsnog de voorkeursgrenswaarde overschreven. De maatregel is getoetst aan de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet Geluidhinder. Het aantal reductiepunten bedraagt 3000. Het aantal maatregelpunten bedraagt 46550. Deze maatregel wordt hierdoor niet doelmatig geacht.

Maatregelen bij Ontvanger

De geluidbelasting op de begane grond van het nieuw te realiseren geluidgevoelige objecten is hoger dan de voorkeursgrenswaarde maar lager dan de maximaal toelaatbare grenswaarde.

Maatregelen bij de ontvanger dienen onderzocht te worden om aan te tonen dat de geluidwering afdoende is om een binnenniveau van 35 dB(A) te waarborgen.



5. CONCLUSIE

Men is voornemens om het gebouw aan de stationsstraat 5 te Berghem te herbestemmen naar woningen. Om de woonbestemmingen mogelijk te maken is tenminste een aanvaardbaar woon- en leefklimaat noodzakelijk. De akoestisch aspecten voor dit aspect zijn middels deze rapportage onderzocht conform de Wet Geluidhinder.

De locatie is gelegen in de directe nabijheid van de stationsstraat, Deursenseweg, de Burgemeester van Erpstraat en de spoorlijn Oss – Rosmalen. 30 km/uur wegen zijn niet gezoneerd conform de Wet Geluidhinder, en hoeven binnen dat kader niet beoordeeld te worden. Wel is een beoordeling noodzakelijk in het kader van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat hier kan dezelfde methodiek worden gehanteerd als de Wet Geluidhinder.

De situatie met betrekking tot het aspect akoestiek is onderzocht. De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai blijkt lager dan de voorkeursgrenswaarde. Hiervoor zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk.

De geluidbelasting ten gevolge van spoorweglawaai is hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Voor de woning zal een hogere waarde aangevraagd moeten worden. Bron- en overdrachtsmaatregelen worden als niet doelmatig geacht. Maatregelen bij de ontvanger dienen onderzocht te worden om aan te tonen dat de geluidwering afdoende is om een binnenniveau van 35 dB(A) te waarborgen, indien er een nadere uitwerking van het verbouwplan is gemaakt.

Oss, 15 November 2021

Ir. M.W. (Martijn) Crins
Ing. L (Lieke) Redmeijer



BIJLAGE I SITUATIE

15 nov 2021, 11:41





BIJLAGE II INVOERGEGEVENS WEGVERKEER GELUIDBELASTING

Geomilieu invoergegevens

Model: eerste model
 Groep: Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaaiaal - RWG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hief.	Type	Cpl	W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))
W1	Burgemeester van Erpstraat	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W2	Burgemeester van Erpstraat	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W3	Berghemeweg	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W4	Stationshoek	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W5	Bieskamp	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W6	Stationsstraat	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W7	Stationsstraat	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W8	Deur senseweg	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60

Geomilieu invoergegevens

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaaiaal - RWG-2012, wegverkeer

Naam	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)
W1	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9486,00	6,70	2,85	1,03	--	--
W1	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9446,00	6,84	2,74	0,87	--	--
W3	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9872,00	6,84	2,74	0,87	--	--
W4	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1147,50	6,70	2,85	0,87	--	--
W5	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	441,10	6,98	2,63	0,86	--	--
W6	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	104,00	6,76	2,86	0,88	--	--
W7	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	104,00	6,76	2,86	0,88	--	--
W8	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	63,00	6,86	2,61	0,85	--	--

Geomilieu invoergegevens

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaaiaal - RWG-2012, wegverkeer

Naam	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)
W1	--	--	--	87,41	92,44	86,23	--	4,49	1,44	2,16	--	8,10	6,12	11,16	--	--	--	--	--	550,86
W1	--	--	--	89,09	83,83	86,56	--	6,78	9,84	6,68	--	4,12	7,13	6,76	--	--	--	--	--	575,62
W3	--	--	--	89,22	84,01	86,71	--	6,70	9,84	6,69	--	4,07	7,05	6,68	--	--	--	--	--	552,63
W4	--	--	--	87,62	86,23	86,23	--	5,84	7,64	5,77	--	3,55	6,19	5,84	--	--	--	--	--	575,63
W5	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	5,88
W6	--	--	--	78,65	70,04	74,39	--	13,28	16,75	12,73	--	8,07	13,21	12,88	--	--	--	--	--	5,53
W7	--	--	--	78,65	70,04	74,39	--	13,28	16,75	12,73	--	8,07	13,21	12,88	--	--	--	--	--	5,53
W8	--	--	--	98,11	97,06	97,62	--	1,17	1,64	1,18	--	0,71	1,30	1,20	--	--	--	--	--	4,24

Geomilieu invoergegevens

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 (hoofddoelen)
 Groep: Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RWG-2012, wegverkeer

Naam	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500
W1	247,80	83,54	--	28,30	3,86	2,09	--	51,05	16,41	10,81	--	85,39	93,24	99,60	105,36
W1	216,97	71,14	--	43,81	23,40	5,49	--	26,62	18,45	5,56	--	84,57	92,84	99,13	104,51
W3	288,83	68,44	--	41,58	22,22	5,21	--	25,26	17,52	5,27	--	84,36	92,63	98,92	104,31
W4	2,06	0,06	--	0,45	0,24	0,06	--	0,27	0,19	0,06	--	54,36	53,16	54,55	54,55
W5	1,35	0,38	--	--	--	--	--	--	--	--	--	57,95	65,62	70,44	76,57
W6	2,08	0,68	--	0,93	0,50	0,12	--	0,57	0,39	0,12	--	66,75	75,19	81,77	86,48
W7	2,08	0,68	--	0,93	0,50	0,12	--	0,57	0,39	0,12	--	66,75	75,19	81,77	86,48
W8	1,00	0,52	--	0,05	0,03	0,01	--	0,03	0,02	0,01	--	60,23	66,10	73,48	80,85

Geomilieu invoergegevens

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 Groep: (hoofddoelen)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaamval - RWG-2012, wegverkeer

Naam	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125
W1	116,42	106,83	100,07	90,59	86,68	88,29	94,40	100,81	106,41	102,77	95,98	86,94	77,79	85,34
W2	110,18	106,65	99,89	96,21	81,77	90,01	96,48	101,69	106,58	103,09	96,35	87,10	76,42	84,51
W3	109,99	106,47	99,70	96,02	81,56	89,80	96,26	101,48	106,48	102,90	96,16	86,90	76,21	84,30
W4	109,52	105,86	99,23	95,55	81,09	89,33	95,80	101,01	106,01	102,43	95,69	86,43	75,74	83,82
W5	86,24	82,59	75,74	64,64	55,71	63,58	66,20	71,33	82,60	78,35	71,50	60,46	46,66	56,52
W6	91,13	87,70	80,99	72,05	64,29	72,63	79,32	83,96	87,94	84,53	77,85	69,30	58,82	67,00
W7	91,13	87,70	80,99	72,05	64,29	72,63	79,32	83,96	87,94	84,53	77,85	69,30	58,82	67,00
W8	87,85	84,22	77,39	66,62	56,50	64,39	69,99	76,82	83,74	80,12	73,30	62,71	51,46	59,28

Geomilieu invoergegevens

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 Groep: (hoofdroepen)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaamval - RWG-2012, wegverkeer

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	LE (P4)	250	LE (P4)	500	LE (P4)	1k	LE (P4)	2k	LE (P4)	4k	LE (P4)	8k
W1	91,74		97,79	182,50		96,87		92,11		82,71		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
W1	96,99		96,33	181,50		97,96		91,29		81,77		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
W3	96,69		96,13	181,31		97,77		91,02		81,56		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
W4	111,44		109,70	181,31		109,70		109,70		109,70		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
W5	611,35		609,47	777,13		735,58		66,65		55,55		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
W6	73,64		78,56	82,70		79,23		72,53		63,81		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
W7	73,64		78,56	82,70		79,23		72,53		63,81		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
W8	64,78		71,83	78,84		75,21		66,38		57,71		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu invoergegevens

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 Groep: (hoofdoroen)
 Lijst van Gebouwen, voor rekemethode Wegverkeerslawaal - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maatveld	Hdof.	Functie	Gebouwtipe	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Ref1. 63	Ref1. 125	Ref1. 250
		12,63	7,39	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,62	7,62	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,82	7,54	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,71	6,97	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,52	6,77	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,84	6,76	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,36	6,84	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,15	6,64	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,00	6,85	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,09	6,92	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,13	6,95	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,46	6,65	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,64	6,78	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,10	6,46	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,76	5,97	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,22	7,05	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,62	7,61	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		13,33	6,89	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,26	6,83	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,25	7,52	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		13,65	7,08	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,40	7,08	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,28	7,83	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,95	7,72	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,20	7,81	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,76	6,98	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,76	6,91	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		14,05	6,88	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		15,02	7,33	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,21	7,33	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,76	7,33	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		14,57	8,14	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,10	6,82	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,71	6,84	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 (hoofddoel)
 Groep: Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeer slaawai - RMS-2012, wegverkeer

Geomilieu V2021.1 Licentiehouders: Ingenieursburo Ulelake B.V.

Geomilieu invoergegevens

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdoroen)
Lijst van Gebouwen, voor rekemethode Wegverkeerslawaal - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdof.	Functie	Gebouwtipe	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Ref1. 63	Ref1. 125	Ref1. 250
		13,98	7,31	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,53	6,83	Eigen waarde												
		12,96	9,98	Eigen waarde												
		13,61	7,39	Eigen waarde												
		14,23	7,39	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		13,39	6,84	Eigen waarde												
		9,68	6,71	Eigen waarde												
		13,61	6,71	Eigen waarde												
		10,00	6,71	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,57	7,23	Eigen waarde												
		14,65	7,23	Eigen waarde												
		13,93	6,92	Eigen waarde												
		11,11	7,16	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,35	6,94	Eigen waarde												
		9,53	6,81	Eigen waarde												
		12,82	7,73	Eigen waarde												
		13,19	7,64	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,75	7,69	Eigen waarde												
		12,87	6,82	Eigen waarde												
		13,27	6,98	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		8,99	6,47	Eigen waarde												
		13,57	7,14	Eigen waarde												
		14,30	4,17	Eigen waarde												
		14,29	7,67	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,61	7,00	Eigen waarde												
		10,78	6,90	Eigen waarde												
		11,03	7,06	Eigen waarde												
		11,73	7,46	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,95	6,64	Eigen waarde												
		9,63	6,64	Eigen waarde												
		11,73	7,46	Eigen waarde												
		11,60	6,60	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		13,17	7,41	Eigen waarde												
		9,60	7,31	Eigen waarde												

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 (hoofddoel)
 Groep: Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeer slaawai - RMS-2012, wegverkeer

[illegible]

15-11-2021 12:02:20

Geomilieu invoergegevens

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdoroen)
Lijst van Gebouwen, voor rekemethode Wegverkeerslawaal - RMG-2012, wegverkeer

Naam Omschr.		Hoogte	Maatveld	Hdof.	Functie	Gebouwtipe	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Ref1. 63	Ref1. 125	Ref1. 250
		13,06	6,68	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,49	6,17	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		14,16	8,61	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,85	6,27	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,89	6,77	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		13,10	6,98	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,21	7,36	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,68	6,73	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,50	6,82	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,35	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,60	6,67	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,72	6,86	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,40	5,89	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,13	6,86	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,15	6,97	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		13,59	7,44	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,48	7,69	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,09	7,67	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,21	6,78	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,62	7,41	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		8,59	6,63	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,65	7,09	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,31	6,78	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		13,33	6,99	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,20	7,07	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,00	6,70	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,09	7,57	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,00	7,06	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,72	6,20	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,21	7,12	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,33	8,26	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		14,63	9,59	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,59	6,73	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,49	7,02	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 (hoofddoel)
 Groep: Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeer slaawai - RMS-2012, wegverkeer

[illegible]

15-11-2021 12:02:20

Geomilieu invoergegevens

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdoroen)
Lijst van Gebouwen, voor rekemethode WegverkeersLawaal - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveid	Hdof.	Functie	Gebouwtipe	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Ref1. 63	Ref1. 125	Ref1. 250
		9,71	7,95	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	0,80	0,80	0,80
		12,53	7,42	Eigen waarde												
		11,64	7,63	Eigen waarde												
		11,25	7,12	Eigen waarde												
		9,59	6,91	Eigen waarde												
		10,60	9,09	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	0,80	0,80	0,80
			11,66	Eigen waarde												
			8,71	Eigen waarde												
			9,87	Eigen waarde												
			6,09	Eigen waarde												
		10,98	7,89	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	0,80	0,80	0,80
			6,43	Eigen waarde												
			9,85	Eigen waarde												
			9,74	Eigen waarde												
			10,22	Eigen waarde												
		12,41	7,95	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	0,80	0,80	0,80
			9,53	Eigen waarde												
			9,61	Eigen waarde												
			9,62	Eigen waarde												
			11,35	Eigen waarde												
		12,52	7,25	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	0,80	0,80	0,80
			9,63	Eigen waarde												
			12,67	Eigen waarde												
			9,18	Eigen waarde												
			10,78	Eigen waarde												
		11,33	7,99	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	0,80	0,80	0,80
			10,08	Eigen waarde												
			6,96	Eigen waarde												
			11,50	Eigen waarde												
			11,77	Eigen waarde												
		11,26	7,27	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	0,80	0,80	0,80
			6,05	Eigen waarde												
			11,35	Eigen waarde												
			10,90	Eigen waarde												
			10,56	Eigen waarde												

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
(hoofddoel)
Groep: Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeer slawaai - RMS-2012, wegverkeer

[illegible]

15-11-2021 12:02:20

Geomilieu invoergegevens

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdoroen)
Lijst van Gebouwen, voor rekemethode Wegverkeerslawaal - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdof.	Functie	Gebouwtipe	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Ref1. 63	Ref1. 125	Ref1. 250
gebouw te meten		11,30	7,20	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,91	7,73	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		13,16	7,19	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		14,50	6,83	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,54	6,83	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,07	6,90	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,54	6,66	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,89	6,60	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		8,69	6,66	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,84	6,77	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,91	7,57	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		13,85	7,71	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,80	7,71	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,65	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,63	7,29	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,57	6,88	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		13,63	7,16	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,91	6,84	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		22,50	7,18	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,96	7,18	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,45	6,87	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,11	6,97	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		14,12	6,97	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,77	6,86	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,53	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		13,32	7,59	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,86	7,58	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		14,08	6,66	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,91	6,69	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,18	6,55	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		13,63	7,66	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		13,89	7,66	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		8,16	7,89	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,66	7,87	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 (hoofddoel)
 Groep: Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeer slaawai - RMS-2012, wegverkeer

[illegible]

15-11-2021 12:02:20

Geomilieu invoergegevens

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdoroen)
Lijst van Gebouwen, voor rekemethode WegverkeersLawaal - RMG-2012, wegverkeer

Naam Omschr.		Hoogte	Maalveid	Hdof.	Functie	Gebouwtipe	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Ref1. 63	Ref1. 125	Ref1. 250
		11,06	7,93	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		14,18	7,93	Eigen waarde												
		12,82	7,13	Eigen waarde												
		10,31	6,61	Eigen waarde												
		11,10	6,52	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,65	7,59	Eigen waarde												
		9,02	6,70	Eigen waarde												
		10,83	7,41	Eigen waarde												
		12,14	7,24	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,72	7,30	Eigen waarde												
		9,61	6,41	Eigen waarde												
		9,68	7,39	Eigen waarde												
		9,40	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		13,38	6,76	Eigen waarde												
		13,68	7,07	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,56	6,18	Eigen waarde												
		12,93	6,67	Eigen waarde												
		9,81	7,17	Eigen waarde												
		10,89	6,92	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,39	7,01	Eigen waarde												
		13,30	7,11	Eigen waarde												
		11,02	7,59	Eigen waarde												
		10,78	6,04	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,41	6,85	Eigen waarde												
		9,35	6,41	Eigen waarde												
		12,32	6,36	Eigen waarde												
		9,31	6,65	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,09	6,77	Eigen waarde												
		12,82	6,78	Eigen waarde					0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		10,78	7,05	Eigen waarde												
		10,43	6,10	Eigen waarde												
		0,00	7,02	Eigen waarde												

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 (hoofddoel)
 Groep: Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeer slaawai - RMS-2012, wegverkeer

Geomilieu V2021.1 Licentiehouders: Ingenieursburo Ulehake B.V.

Geomilieu invoergegevens

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdoroen)
Lijst van Gebouwen, voor rekemethode Wegverkeerslawaal - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdof.	Functie	Gebouwtipe	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
0,00	7,55	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	0,80	0,80	0,80
	7,02	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	7,18	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	7,00	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
0,00	8,01	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	7,21	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	7,10	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	6,87	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
0,00	7,40	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	6,25	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	7,05	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	6,74	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
0,00	7,87	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	7,46	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	6,90	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	6,84	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
0,00	7,87	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	7,46	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	6,90	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	6,70	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
0,00	7,44	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	7,10	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	6,87	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	6,58	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
0,00	6,75	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	7,40	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	6,80	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	7,10	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
0,00	6,33	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	7,81	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	6,95	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	7,15	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
12,13	6,83	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	13,15	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	7,82	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80
	9,75	Eigen waarde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB	False	0,80	0,80

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 (hoofddoel)
 Groep: Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeer slaawai - RMS-2012, wegverkeer

[illegible]

15-11-2021 12:02:20

Geomilieu invoergegevens

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 Groep: (hoofddoelen)
 Lijst van Gebouwen, voor rekemethode Wegverkeerslawaa1 - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveid	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
		11,58	6,87	Eigen waarde						0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		8,96	6,64	Eigen waarde						0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,45	7,42	Eigen waarde						0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		11,63	6,21	Eigen waarde						0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,10	6,51	Eigen waarde						0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		9,73	6,56	Eigen waarde						0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde						0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		12,70	7,10	Eigen waarde						0	0	0	dB	False	0,80	0,80
		15,00	7,10	Eigen waarde						0	0	0	dB	False	0,80	0,80

1

Geomilieu invoergegevens

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekemethode Wegverkeerslawaa1 - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Ref1.. 500	Ref1.. 3k	Ref1.. 2k	Ref1.. 4k	Ref1.. 8k
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

1

Geomilieu invoergegevens

eerste model										
Model: Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5										
Groep: Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5										
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode wegverkeerslawaai - RWS-2012, wegverkeer										
Naam	Onschr.	Maalveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T01	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T02	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T03	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T04	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T05	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T06	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T07	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T08	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja

Geomilieu invoergegevens

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Grids, voor rekenmethode Wegverkeerslaaiaal - RWG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	DeltaX	DeltaY
		4,00	7,10	5	5



BIJLAGE III BEREKENINGSRESULTATEN WEGVERKEER GELUIDBELASTING

Geomilieu

rekenresultaten Berghemseweg
incl. aftrek Wgh

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
Laag totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Berghemseweg
Groepseductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169369,69	428886,83	8,60	24,2	20,8	15,6	25,0	
T02_A	Toetspunt	169369,69	428886,83	11,60	24,2	20,8	15,6	25,0	
T02_B	Toetspunt	169316,95	428895,39	8,60	23,3	20,9	18,4	21,2	
T02_B	Toetspunt	169316,95	428895,39	11,60	23,3	20,9	18,4	21,2	
T02_B	Toetspunt	169316,95	428895,39	11,60	26,6	23,2	18,9	27,4	
T03_A	Toetspunt	169323,80	428883,80	8,60	21,9	18,6	13,4	22,7	
T03_B	Toetspunt	169323,80	428883,80	11,60	26,5	23,1	17,9	27,3	
T04_A	Toetspunt	169327,89	428888,30	8,60	25,2	21,8	16,7	26,0	
T04_B	Toetspunt	169327,89	428888,30	11,60	28,4	24,9	19,8	29,2	
T06_A	Toetspunt	169387,41	428812,44	8,60	--	--	--	--	
T06_B	Toetspunt	169387,41	428812,44	11,60	--	--	--	--	
T06_A	Toetspunt	169325,68	428814,43	8,60	16,6	13,3	8,1	17,5	
T06_B	Toetspunt	169325,68	428814,43	11,60	20,4	17,0	11,8	21,2	
T07_A	Toetspunt	169319,29	428815,95	8,60	11,4	8,3	3,9	12,4	
T07_B	Toetspunt	169319,29	428815,95	11,60	16,0	12,7	7,5	16,8	
T08_A	Toetspunt	169313,50	428817,21	8,60	16,4	13,2	8,9	17,3	
T08_B	Toetspunt	169313,50	428817,21	11,60	20,7	17,4	12,2	21,6	

Alle getoonde db-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulelake B.V.

15-11-2021 12:22:44

Geomilieu

rekenresultaten Bieskamp
incl. aftrek Wgh

Rapport: Resultatentabel
Model: Laeg totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Bieskamp
Groepseductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169369,69	428886,83	8,69	10,7	9,4	1,6	11,1	
T02_A	Toetspunt	169369,69	428886,83	11,69	11,6	11,6	2,6	11,3	
T02_B	Toetspunt	169316,95	428895,39	8,69	10,9	6,6	1,8	11,3	
T02_B	Toetspunt	169316,95	428895,39	11,69	11,6	7,4	2,6	12,1	
T03_A	Toetspunt	169323,80	428893,80	8,69	11,7	7,4	2,6	12,1	
T03_B	Toetspunt	169323,80	428893,80	11,69	12,4	8,2	3,3	12,9	
T04_A	Toetspunt	169327,89	428898,30	8,69	12,3	8,1	3,2	12,8	
T04_B	Toetspunt	169327,89	428898,30	11,69	13,5	9,2	4,4	13,9	
T05_A	Toetspunt	169367,41	428912,44	8,69	-3,5	-7,7	-12,6	-3,1	
T05_B	Toetspunt	169367,41	428912,44	11,69	-1,4	-5,7	-10,5	-1,0	
T06_A	Toetspunt	169325,68	428814,43	8,69	3,5	-0,8	-5,6	3,9	
T06_B	Toetspunt	169325,68	428814,43	11,69	6,0	1,7	-3,1	6,4	
T07_A	Toetspunt	169319,29	428815,95	8,69	4,4	0,2	-4,7	4,9	
T07_B	Toetspunt	169319,29	428815,95	11,69	6,1	1,8	-3,0	6,5	
T08_A	Toetspunt	169313,50	428817,21	8,69	2,9	-1,4	-6,2	3,3	
T08_B	Toetspunt	169313,50	428817,21	11,69	4,6	0,3	-4,5	5,0	

Alle getoonde db-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulehake B.V.

15-11-2021 12:23:18

Geomilieu

rekenresultaten Burgemeester van Erpstraat
incl. aftrek Wgh

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
Laeg totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Burgemeester van Erpstraat
Groepseductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169309,69	428886,83	8,60	44,5	40,9	36,0	45,3	
T02_B	Toetspunt	169316,95	428885,39	8,60	44,4	40,8	36,7	45,2	
T02_B	Toetspunt	169316,95	428885,39	8,60	44,4	40,8	36,7	45,2	
T02_B	Toetspunt	169316,95	428885,39	11,60	45,1	41,5	36,6	45,9	
T03_A	Toetspunt	169323,80	428883,80	8,60	43,9	40,3	35,4	44,7	
T03_B	Toetspunt	169323,80	428883,80	11,60	44,7	41,1	36,1	45,4	
T04_A	Toetspunt	169327,89	428888,30	8,60	35,4	31,8	26,8	36,2	
T04_B	Toetspunt	169327,89	428888,30	11,60	36,1	32,5	27,5	36,9	
T05_A	Toetspunt	169387,41	428812,44	8,60	46,2	42,5	37,8	47,0	
T05_B	Toetspunt	169387,41	428812,44	11,60	46,2	42,5	37,8	47,0	
T06_A	Toetspunt	169325,68	428814,43	8,60	38,8	34,9	30,6	39,6	
T06_B	Toetspunt	169325,68	428814,43	11,60	39,5	35,7	31,3	40,4	
T07_A	Toetspunt	169319,29	428815,95	8,60	39,8	36,0	31,4	40,6	
T07_B	Toetspunt	169319,29	428815,95	11,60	40,5	36,8	32,2	41,4	
T08_A	Toetspunt	169313,50	428817,21	8,60	40,4	36,8	31,9	41,2	
T08_B	Toetspunt	169313,50	428817,21	11,60	41,2	37,5	32,7	42,0	

Alle getoonde db-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulelake B.V.

15-11-2021 12:23:33

Geomilieu

rekenresultaten Deursenseweg
incl. aftrek Wgh

Rapport: Resultatentabel
Model: LAeg totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Deursenseweg
Groepseductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01	A	Toetspunt	169369,69	428886,83	8,60	1,4	-2,6	-7,5	2,0
T02	A	Toetspunt	169369,69	428886,83	11,60	6,1	2,0	-9,9	6,8
T02	B	Toetspunt	169316,95	428895,39	8,60	6,1	2,0	-9,9	6,8
T02	B	Toetspunt	169316,95	428895,39	11,60	7,3	3,3	-1,7	7,8
T03	A	Toetspunt	169323,80	428883,80	8,60	15,7	11,7	6,8	16,3
T03	B	Toetspunt	169323,80	428883,80	11,60	16,2	12,2	7,3	16,8
T04	A	Toetspunt	169327,89	428888,30	8,60	28,6	24,6	19,7	29,2
T04	B	Toetspunt	169327,89	428888,30	11,60	28,5	24,5	19,5	29,1
T06	A	Toetspunt	169387,41	428812,44	8,60	-7,7	-5,8	-16,7	-1,2
T06	B	Toetspunt	169387,41	428812,44	11,60	6,0	-4,6	-9,6	6,6
T06	A	Toetspunt	169325,68	428814,43	8,60	30,8	26,7	21,8	31,3
T06	B	Toetspunt	169325,68	428814,43	11,60	30,7	26,6	21,7	31,2
T07	A	Toetspunt	169319,29	428815,95	8,60	26,0	22,0	17,0	26,5
T07	B	Toetspunt	169319,29	428815,95	11,60	25,9	21,8	16,9	26,4
T08	A	Toetspunt	169313,50	428817,21	8,60	8,5	4,5	-0,4	9,1
T08	B	Toetspunt	169313,50	428817,21	11,60	11,1	7,1	2,1	11,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulehake B.V.

15-11-2021 12:23:52

Geomilieu

rekenresultaten Stationshoek
incl. aftrek Wgh

Rapport: Resultatentabel
Model: Laag totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Stationshoek
Groepseductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169369,69	428886,83	8,60	8,9	4,4	-6,7	8,7	
T02_B	Toetspunt	169369,69	428886,83	11,60	9,2	2,2	-2,9	6,5	
T02_B	Toetspunt	169316,95	428895,39	8,60	5,7	2,2	-2,9	6,5	
T02_B	Toetspunt	169316,95	428895,39	11,60	8,4	4,9	-6,3	9,1	
T03_A	Toetspunt	169323,80	428883,80	8,60	3,5	0,1	-5,1	4,3	
T03_B	Toetspunt	169323,80	428883,80	11,60	9,3	5,8	0,7	16,1	
T04_A	Toetspunt	169327,89	428888,30	8,60	8,2	4,7	-8,5	8,9	
T04_B	Toetspunt	169327,89	428888,30	11,60	9,3	5,8	0,6	16,0	
T06_A	Toetspunt	169367,41	428812,44	8,60	-3,3	-3,8	-8,9	6,6	
T06_B	Toetspunt	169367,41	428812,44	11,60	-6,3	-3,8	-8,9	6,5	
T06_A	Toetspunt	169325,68	428814,43	8,60	-5,3	-8,6	-13,8	-4,5	
T06_B	Toetspunt	169325,68	428814,43	11,60	-4,9	-7,3	-12,6	-3,2	
T07_B	Toetspunt	169319,29	428815,95	8,60	-16,8	-14,1	-19,3	-16,9	
T07_B	Toetspunt	169319,29	428815,95	11,60	-4,3	-7,6	-12,8	-3,5	
T08_A	Toetspunt	169313,56	428817,21	8,60	-3,5	-6,8	-12,9	-2,6	
T08_B	Toetspunt	169313,56	428817,21	11,60	-2,0	-5,3	-10,5	-1,2	

Alle getoonde db-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulehake B.V.

15-11-2021 12:24:08

Geomilieu

rekenresultaten Stationsstraat
incl. aftrek Wgh

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
Laag totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Stationsstraat
Groepseductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01	A	Toetspunt	169369,69	428886,83	8,60	41,8	38,6	33,4	42,8
T02	A	Toetspunt	169369,69	428886,83	11,60	42,3	39,1	33,9	43,2
T02	B	Toetspunt	169316,95	428895,39	8,60	42,3	39,2	32,9	43,2
T02	B	Toetspunt	169316,95	428895,39	11,60	41,6	38,5	33,2	42,5
T03	A	Toetspunt	169323,80	428893,80	8,60	43,5	40,5	35,1	44,5
T03	B	Toetspunt	169323,80	428893,80	11,60	42,5	39,5	34,2	43,5
T04	A	Toetspunt	169327,89	428888,30	8,60	43,8	40,8	35,5	44,8
T04	B	Toetspunt	169327,89	428888,30	11,60	42,6	39,6	34,3	43,6
T06	A	Toetspunt	169387,41	428812,44	8,60	37,8	34,8	28,5	37,8
T06	B	Toetspunt	169387,41	428812,44	11,60	36,6	33,6	28,5	37,8
T06	A	Toetspunt	169325,68	428814,43	8,60	38,2	35,2	29,8	39,1
T06	B	Toetspunt	169325,68	428814,43	11,60	37,2	34,2	28,9	38,2
T07	A	Toetspunt	169319,29	428815,95	8,60	35,7	32,6	27,3	36,6
T07	B	Toetspunt	169319,29	428815,95	11,60	35,2	32,1	26,8	36,1
T08	A	Toetspunt	169313,50	428817,21	8,60	33,9	30,8	25,5	34,8
T08	B	Toetspunt	169313,50	428817,21	11,60	33,6	30,5	25,2	34,6

Alle getoonde db-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulehake B.V.

15-11-2021 12:24:34

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
Groep: LAeg totaalresultaten voor toetspunten
Groepseductie: Nee

Naam		Omschrijving		X		Y		Hoogte		Dag		Avond		Nacht		Lden	
T02	Toetspunt	169369,69		428886,83		8,69		51,4		51,4		46,9		42,9		52,3	
T02_A	Toetspunt	169369,69		428886,83		8,69		51,4		51,4		46,9		42,9		52,3	
T02_B	Toetspunt	169316,95		428895,39		8,69		51,5		51,5		48,1		43,6		52,3	
T02_A	Toetspunt	169316,95		428895,39		8,69		51,5		51,5		48,1		43,6		52,3	
T02_B	Toetspunt	169323,80		428893,80		8,69		51,7		51,7		48,4		43,3		52,6	
T02_A	Toetspunt	169323,80		428893,80		8,69		51,8		51,8		48,4		43,3		52,6	
T02_B	Toetspunt	169327,89		428888,30		8,69		49,6		49,6		46,5		41,2		50,5	
T02_A	Toetspunt	169327,89		428888,30		8,69		49,6		49,6		46,5		41,2		50,5	
T02_B	Toetspunt	169367,41		428812,44		8,69		51,7		51,7		48,1		45,2		52,5	
T02_A	Toetspunt	169367,41		428812,44		8,69		51,7		51,7		48,1		45,2		52,5	
T06_A	Toetspunt	169325,68		428814,43		8,69		46,9		43,4		38,5		37,9		47,7	
T06_B	Toetspunt	169325,68		428814,43		8,69		46,9		43,3		38,6		47,8			
T07_A	Toetspunt	169319,29		428815,95		8,69		46,3		42,8		38,9		47,2			
T07_B	Toetspunt	169319,29		428815,95		8,69		46,8		43,2		38,4		47,6			
T08_A	Toetspunt	169313,56		428817,21		8,69		46,3		42,8		37,9		47,1			
T08_B	Toetspunt	169313,56		428817,21		8,69		46,9		43,4		38,5		47,7			

Alle getoonde db-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulehake B.V.

15-11-2021 12:24:50



BIJLAGE IV INVOERGEGEVENS RAILVERKEER GELUIDBELASTING

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroen)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Railverkeerslawaal - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	Maalveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T01	Toetspunt	8,00	Relatief	8,00	11,60	--	--	--	--	Ja
T02	Toetspunt	7,99	Relatief	8,00	11,60	--	--	--	--	Ja
T03	Toetspunt	7,98	Relatief	8,00	11,60	--	--	--	--	Ja
T04	Toetspunt	7,98	Relatief	8,00	11,60	--	--	--	--	Ja
T05	Toetspunt	8,01	Relatief	8,00	11,60	--	--	--	--	Ja
T06	Toetspunt	7,99	Relatief	8,00	11,60	--	--	--	--	Ja
T07	Toetspunt	8,00	Relatief	8,00	11,60	--	--	--	--	Ja
T08	Toetspunt	8,01	Relatief	8,00	11,60	--	--	--	--	Ja
		8,22	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,89	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,92	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,97	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,62	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,70	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,59	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,58	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,69	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,74	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,04	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,54	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,09	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,09	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee

Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulehake B.V.

15-11-2021 12:27:32

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Railverkeerslawaal - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	Maatveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,93	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,15	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,70	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,95	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,41	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,64	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,91	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,88	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,69	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,52	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,91	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,45	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,73	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,31	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,90	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,93	Relatief	11,00	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,68	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,94	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Groep: Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Railverkeerslawaal - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	Maalveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
	7,10	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee
	7,10	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee
	7,10	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee
	7,10	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee
	8,49	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee
	7,10	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee
	7,10	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee
	7,10	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee
	8,70	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee
	8,60	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee
	8,10	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee
	7,10	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee
	0,00	Eigen waarde	11,00	--	--	--	--	--	--	Nee
	7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	--	Nee
	7,10	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee
	7,10	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee
	7,10	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee
	8,47	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee
	8,43	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee
	7,10	Relatief		--	--	--	--	--	--	Nee

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdroeren)
Lijst Van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLijst - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hief.	Hbron	Type	Cpl	W	bb	m	
1911	43570241 - 43574000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	43574000 - 43569000	8,70	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	43574000 - 43574000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	43574000 - 43569000	8,68	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	43576259 - 43578600	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	43784916 - 43786600	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	43786900 - 43789000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	43867419 - 43874000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	43869000 - 43869000	8,65	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	43869000 - 43868000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	43872142 - 43874000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	43874000 - 43869000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	44062404 - 44074000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	44074000 - 44089000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	44169568 - 44174000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	44188987 - 44189000	8,63	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	44251018 - 44274000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	44274000 - 44289000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	44361590 - 44374000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	44374000 - 44389000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	44459594 - 44474000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	44474000 - 44489000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	44559474 - 44574000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	44759250 - 44774000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	45127361 - 45174000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	45343126 - 45469000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	47630919 - 47641600	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	47641600 - 47654000	7,87	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1	Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	48088439 - 48089000	--	brug	7,10	0,20	Intensiteit	True	0,8	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	48089000 - 48089000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	48089439 - 48089000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	43567418 - 43569000	8,52	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2	Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	45444972 - 45446000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	1	Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	45446000 - 45459000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1	Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	45983273 - 45991000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1	Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	46084046 - 46091000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1	Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	46177379 - 46185000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1	Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 (hoofdgroen)
 Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMG-2012, railverkeer

[illegible]

[illegible]

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5 (hoofdrieten)														
Groep: Lijst Van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLmaai - RMG-2012, railverkeer														
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	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4 Aantal(N) 4
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,080	0,380	0,000	118	118	118	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	119	119	119	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	119	119	119	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	120	120	120	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	120	120	120	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	123	123	123	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	124	124	124	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	124	124	124	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	125	125	125	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	125	125	125	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	126	126	126	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	126	126	126	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	127	127	127	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	128	128	128	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	128	128	128	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	129	129	129	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	129	129	129	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,090	0,040 1,510
1911 MAT 64-V	Stoppend	0,900	5,980	1,820	0,000	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	0,150	8,120 2,140
1911 MAT 64-V	Stoppend	0,900	5,980	1,820	0,000	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	0,150	8,120 2,140
1911 MAT 64-V	Stoppend	0,900	5,980	1,820	0,000	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	0,150	8,120 2,140
1911 MAT 64-V	Stoppend	0,900	5,980	1,820	0,000	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	0,150	8,120 2,140
1965 IC-R	Doorgaand	0,140	0,060	0,450	0,000	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,060	7,790 1,080
1965 IC-R	Doorgaand	0,140	0,060	0,450	0,000	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,060	7,790 1,080
1965 MAT 64-V	Stoppend	0,900	5,980	1,800	0,000	0,000	128	128	128	0	IC-R	Doorgaand	0,200	7,850 2,250
1965 MAT 64-V	Stoppend	0,900	5,980	1,800	0,000	0,000	127	127	127	0	IC-R	Doorgaand	0,200	7,850 2,250
1965 MAT 64-V	Stoppend	0,900	5,980	1,800	0,000	0,000	126	126	126	0	IC-R	Doorgaand	0,200	7,850 2,250

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdritten)
Lijst Van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLamaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Antraal(P4)	4	V(D)	4	V(A)	4	V(P4)	4	Trein 5	Profiel5	Antraal(D)	5	Antraal(A)	5	Antraal(N)	5	V(D)	5	V(A)	5	V(N)	5	V(P4)	5	Trein 6
1911	0,000	118	118	118	118	118	118	118	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	84	84	84	84	84	84	84	84	0 E-LOC
1911	0,000	118	118	118	118	118	118	118	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	84	84	84	84	84	84	84	84	0 E-LOC
1911	0,000	119	119	119	119	119	119	119	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	84	84	84	84	84	84	84	84	0 E-LOC
1911	0,000	119	119	119	119	119	119	119	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	84	84	84	84	84	84	84	84	0 E-LOC
1911	0,000	121	121	121	121	121	121	121	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	84	84	84	84	84	84	84	84	0 E-LOC
1911	0,000	121	121	121	121	121	121	121	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	84	84	84	84	84	84	84	84	0 E-LOC
1911	0,000	121	121	121	121	121	121	121	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	84	84	84	84	84	84	84	84	0 E-LOC
1911	0,000	122	122	122	122	122	122	122	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	84	84	84	84	84	84	84	84	0 E-LOC
1911	0,000	122	122	122	122	122	122	122	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	84	84	84	84	84	84	84	84	0 E-LOC
1911	0,000	123	123	123	123	123	123	123	0 F-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	85	85	85	85	85	85	85	85	0 F-LOC
1911	0,000	123	123	123	123	123	123	123	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	85	85	85	85	85	85	85	85	0 E-LOC
1911	0,000	123	123	123	123	123	123	123	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	85	85	85	85	85	85	85	85	0 E-LOC
1911	0,000	123	123	123	123	123	123	123	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	85	85	85	85	85	85	85	85	0 E-LOC
1911	0,000	124	124	124	124	124	124	124	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	85	85	85	85	85	85	85	85	0 E-LOC
1911	0,000	124	124	124	124	124	124	124	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	85	85	85	85	85	85	85	85	0 E-LOC
1911	0,000	125	125	125	125	125	125	125	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	85	85	85	85	85	85	85	85	0 E-LOC
1911	0,000	125	125	125	125	125	125	125	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	86	86	86	86	86	86	86	86	0 E-LOC
1911	0,000	127	127	127	127	127	127	127	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	86	86	86	86	86	86	86	86	0 E-LOC
1911	0,000	127	127	127	127	127	127	127	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	86	86	86	86	86	86	86	86	0 E-LOC
1911	0,000	128	128	128	128	128	128	128	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	86	86	86	86	86	86	86	86	0 E-LOC
1911	0,000	129	129	129	129	129	129	129	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	86	86	86	86	86	86	86	86	0 E-LOC
1911	0,000	129	129	129	129	129	129	129	0 F-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	87	87	87	87	87	87	87	87	0 F-LOC
1911	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	87	87	87	87	87	87	87	87	0 E-LOC
1911	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	87	87	87	87	87	87	87	87	0 E-LOC
1911	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	89	89	89	89	89	89	89	89	0 E-LOC
1911	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0 E-LOC	Dooraand	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	90	90	90	90	90	90	90	90	0 E-LOC
1911	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0 IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	130	0 E-LOC
1911	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0 IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	130	0 E-LOC
1911	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0 IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	130	130	0 E-LOC
1911	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0 E-LOC	Dooraand	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	90	90	90	90	90	90	90	90	0 E-LOC
1965	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0 E-LOC	Dooraand	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	90	90	90	90	90	90	90	90	0 E-LOC
1965	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0 E-LOC	Dooraand	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	90	90	90	90	90	90	90	90	0 E-LOC
1965	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0 F-LOC	Dooraand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	90	90	90	90	90	90	90	90	0 F-LOC
1965	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0 E-LOC	Dooraand	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	90	90	90	90	90	90	90	90	0 E-LOC

Model: eerste model
Groep: Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5 (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekennmethode Railverkeerslaaai - RWG-2012, railverkeer

[illegible]

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wqh

Model: Groep:	eerste model Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5 (hoofdgroep)																
	Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaal - RMG-2012, railverkeer																
	Nam	Aantal[P4]	V (D)	V (A)	V (N)	V (P4)	Trein 8	ProfieB	Aantal[D]	Aantal[A]	Aantal[N]	Aantal[P4]	B (D)	V (A)	V (N)	V (P4)	Trein 9
	1911	0,000	118	118	118	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
	1911	0,000	118	118	118	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
	1911	0,000	119	119	119	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
	1911	0,000	119	119	119	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
	1911	0,000	121	121	121	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
	1911	0,000	121	121	121	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
	1911	0,000	122	122	122	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
	1911	0,000	122	122	122	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
	1911	0,000	123	123	123	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
	1911	0,000	123	123	123	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
	1911	0,000	123	123	123	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
	1911	0,000	124	124	124	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
	1911	0,000	124	124	124	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
	1911	0,000	125	125	125	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
	1911	0,000	125	125	125	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
	1911	0,000	127	127	127	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
	1911	0,000	127	127	127	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
	1911	0,000	128	128	128	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
	1911	0,000	129	129	129	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
	1911	0,000	129	129	129	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	87	87	87	0	DE-LOC
	1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	87	87	87	0	DE-LOC
	1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	87	87	87	0	DE-LOC
	1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	89	89	89	0	DE-LOC
	1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
	1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
	1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
	1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
	1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorraand	7,650	4,260	0,000	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
	1905	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorraand	7,650	4,260	6,030	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
	1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorraand	6,030	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
	1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorraand	6,030	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
	1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorraand	6,030	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
	1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorraand	6,030	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdordeel)
Lijst van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLijst - RMG-2012, railverkeer

Naam	Profiel	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(P4)	V(D)	V(A)	V(N)	V(P4)	Trein	Profiel	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	87	87	87	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	87	87	87	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	87	87	87	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	89	89	89	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorraand	0,030	0,030	0,020
1911	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorraand	0,030	0,030	0,020
1911	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorraand	0,030	0,030	0,020
1911	Doorraand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorraand	0,030	0,030	0,020
1965	Doorraand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,140	0,090
1965	Doorraand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorraand	0,230	0,140	0,090
1965	Doorraand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DOM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1965	Doorraand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DOM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000

Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulelake B.V.

15-11-2021 12:27:32

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdritten)
Lijst Van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLamaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4)	10	V(D)	10	V(A)	10	V(N)	10	V(P4)	10	Trein	11	Profiel11	Aantal(D)	11	Aantal(A)	11	Aantal(N)	11	Aantal(P4)	11	V(D)	11	V(A)	11	V(N)	11
1911	0,000	84	84	84	84	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	118	118	118	118	118	
1911	0,000	84	84	84	84	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	118	118	118	118	118	
1911	0,000	84	84	84	84	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	119	119	119	119	119	
1911	0,000	84	84	84	84	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	119	119	119	119	119	
1911	0,000	84	84	84	84	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	121	121	121	121	121	
1911	0,000	84	84	84	84	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	121	121	121	121	121	
1911	0,000	84	84	84	84	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	122	122	122	122	122	
1911	0,000	85	85	85	85	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	122	122	122	122	122	
1911	0,000	85	85	85	85	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	123	123	123	123	123	
1911	0,000	85	85	85	85	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	123	123	123	123	123	
1911	0,000	85	85	85	85	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	123	123	123	123	123	
1911	0,000	86	86	86	86	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	125	125	125	125	125	
1911	0,000	86	86	86	86	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	127	127	127	127	127	
1911	0,000	86	86	86	86	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	127	127	127	127	127	
1911	0,000	86	86	86	86	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	128	128	128	128	128	
1911	0,000	86	86	86	86	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	129	129	129	129	129	
1911	0,000	87	87	87	87	87	87	87	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	129	129	129	129	129	
1911	0,000	87	87	87	87	87	87	87	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	
1911	0,000	87	87	87	87	87	87	87	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	
1911	0,000	88	88	88	88	88	88	88	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	
1911	0,000	90	90	90	90	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	
1911	0,000	90	90	90	90	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,230	0,230	0,230	0,210	0,210	0,170	0,170	0,000	0,000	90	90	90	90	90	
1911	0,000	90	90	90	90	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,230	0,230	0,230	0,210	0,210	0,170	0,170	0,000	0,000	90	90	90	90	90	
1911	0,000	90	90	90	90	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,230	0,230	0,230	0,210	0,210	0,170	0,170	0,000	0,000	90	90	90	90	90	
1911	0,000	90	90	90	90	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	
1965	0,000	90	90	90	90	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	
1965	0,000	126	126	126	126	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,480	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,840	0,000	0,000	130	130	130	130	130	
1965	0,000	127	127	127	127	127	127	127	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,480	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,840	0,000	0,000	130	130	130	130	130	
1965	0,000	126	126	126	126	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,480	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,840	0,000	0,000	130	130	130	130	130	

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: Lijst Van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLmaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(P4)	11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D)	12	Aantal(A)	12	Aantal(N)	12	Aantal(P4)	12	V(D)	12	V(A)	12	V(N)	12	V(P4)	12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D)	13
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	118	118	118	118	118	118	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	119	119	119	119	119	119	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	119	119	119	119	119	119	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	120	120	120	120	120	120	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	120	120	120	120	120	120	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	121	121	121	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	121	121	121	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	121	121	121	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	123	123	123	123	123	123	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	124	124	124	124	124	124	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	124	124	124	124	124	124	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	125	125	125	125	125	125	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	125	125	125	125	125	125	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	126	126	126	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	126	126	126	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	127	127	127	127	127	127	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	128	128	128	128	128	128	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	128	128	128	128	128	128	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	129	129	129	129	129	129	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	129	129	129	129	129	129	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1911	0	DM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000	0,000	0,000	
1911	0	DM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000	0,000	0,000	
1911	0	DM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000	0,000	0,000	
1911	0	DM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,520	4,520	4,520	
1965	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	128	128	128	128	128	128	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	127	127	127	127	127	127	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	126	126	126	126	126	126	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	

Model: Groep:	eerste model Stationstraat 5 - Stationsstraat 5 (hoofdgroep)										tweede model Stationstraat 5 - Stationsstraat 5 (hoofdgroep)										derde model Stationstraat 5 - Stationsstraat 5 (hoofdgroep)										vierde model Stationstraat 5 - Stationsstraat 5 (hoofdgroep)										vijfde model Stationstraat 5 - Stationsstraat 5 (hoofdgroep)									
	Lijst van Banen, voor rekenmethode										Lijst van Banen, voor rekenmethode										Lijst van Banen, voor rekenmethode										Lijst van Banen, voor rekenmethode										Lijst van Banen, voor rekenmethode									
	Railverkeerslaai - RMG-2012, railverkeer										Railverkeerslaai - RMG-2012, railverkeer										Railverkeerslaai - RMG-2012, railverkeer										Railverkeerslaai - RMG-2012, railverkeer										Railverkeerslaai - RMG-2012, railverkeer									
	V(A)	V(A)	V(N)	V(P4)	Trein	15	Profiel15	Aantal(D)	15	Aantal(A)	15	Aantal(N)	15	Aantal(P4)	15	V(D)	V(A)	V(N)	V(P4)	Trein	16	Profiel16																												
1911	118	118	118	0	VRM-6	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	118	118	118	0	VRM-6	0,000	Stoppend																												
1911	118	118	118	0	VRM-6	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	118	118	118	0	VRM-6	0,000	Stoppend																												
1911	119	119	119	0	VRM-6	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	119	119	119	0	VRM-6	0,000	Stoppend																												
1911	119	119	119	0	VRM-6	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	119	119	119	0	VRM-6	0,000	Stoppend																												
1911	121	121	121	0	VRM-6	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	120	120	120	0	VRM-6	0,000	Stoppend																												
1911	121	121	121	0	VRM-6	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	120	120	120	0	VRM-6	0,000	Stoppend																												
1911	121	121	121	0	VRM-6	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	121	121	121	0	VRM-6	0,000	Stoppend																												
1911	122	122	122	0	VRM-6	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	121	121	121	0	VRM-6	0,000	Stoppend																												
1911	122	122	122	0	VRM-6	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	121	121	121	0	VRM-6	0,000	Stoppend																												
1911	123	123	123	0	VRM-6	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	121	121	121	0	VRM-6	0,000	Stoppend																												
1911	123	123	123	0	VRM-6	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	123	123	123	0	VRM-6	0,000	Stoppend																												
1911	123	123	123	0	VRM-6	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	124	124	124	0	VRM-6	0,000	Stoppend																												
1911	124	124	124	0	VRM-6	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	124	124	124	0	VRM-6	0,000	Stoppend																												
1911	124	124	124	0	VRM-6	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	125	125	125	0	VRM-6	0,000	Stoppend																												
1911	125	125	125	0	VRM-6	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	125	125	125	0	VRM-6	0,000	Stoppend																												
1911	125	125	125	0	VRM-6	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	126	126	126	0	VRM-6	0,000	Stoppend																												
1911	127	127	127	0	VRM-6	0,000	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	126	126	126	0	VRM-6	0,																													

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdritten)
Lijst van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLamaal - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	VP4) 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	118	118	118	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	118	118	118	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	119	119	119	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	119	119	119	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	121	121	121	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	121	121	121	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	121	121	121	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	122	122	122	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	122	122	122	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	123	123	123	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	123	123	123	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	123	123	123	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	124	124	124	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	124	124	124	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	125	125	125	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	125	125	125	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	127	127	127	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	127	127	127	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	128	128	128	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	129	129	129	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	129	129	129	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VRM-6	Stoepend	0,000	0,000	0,000
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VRM-6	Stoepend	0,000	0,000	0,000
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VRM-6	Stoepend	0,000	0,000	0,000
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VRM-6	Stoepend	0,000	0,000	0,000
1965	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1965	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1965	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1965	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh[illegible]

Model: eerste model
 Groep: Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMG-2012, railverkeer

[illegible]

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLamaal - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	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
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,93	89,58	104,61	115,02	115,02
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,93	89,58	104,61	115,02	115,02
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,97	89,60	104,61	115,04	115,11
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,97	89,60	104,61	115,04	115,11
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,05	89,63	104,61	115,08	115,27
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,05	89,63	104,61	115,08	115,27
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,08	89,64	104,61	115,10	115,35
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,08	89,64	104,61	115,10	115,35
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,13	89,66	104,61	115,12	115,44
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,13	89,66	104,61	115,12	115,44
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,17	89,68	104,61	115,14	115,52
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,17	89,68	104,61	115,14	115,52
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,20	89,69	104,61	115,16	115,60
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,21	89,69	104,62	115,17	115,61
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,28	89,73	104,62	115,21	115,77
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,28	89,73	104,62	115,21	115,77
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,32	89,74	104,62	115,22	115,85
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,32	89,74	104,62	115,22	115,85
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,36	89,76	104,62	115,24	115,92
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,37	89,76	104,62	115,25	115,94
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,40	89,78	104,62	115,27	116,01
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,40	89,78	104,62	115,27	116,01
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,42	89,78	104,62	115,29	116,04
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,43	89,78	104,62	115,30	116,05
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,14	88,49	103,33	110,01	113,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1965	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,50	89,84	104,70	115,36	116,11
1965	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,50	88,84	103,70	110,36	114,11
1965	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,50	88,84	103,70	110,36	114,11
1965	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,17	88,54	103,40	110,06	113,74
1965	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,16	88,53	103,40	110,06	113,71
1965	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,14	88,53	103,40	110,06	113,68

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek wagh

LE(D)0.5_4k	LE(D)0.5_8k	LE(D)1_0.83
182.48	89.59	--
182.48	89.59	--
182.54	89.66	--
182.54	89.66	--
182.68	89.79	--
182.68	89.79	--
182.75	89.85	--
182.79	89.88	--
182.84	89.94	--
182.86	89.94	--
182.86	89.94	--
182.93	90.01	--
182.93	90.01	--
182.93	90.01	--
182.99	90.07	--
183.03	90.09	--
183.17	90.22	--
183.17	90.22	--
183.23	90.29	--
183.23	90.29	--
183.30	90.35	--
183.30	90.35	--
183.34	90.37	--
183.40	90.44	--
183.40	90.44	--
183.47	90.48	--
183.47	90.48	--
183.51	90.50	--
183.51	90.50	--
183.21	89.40	--
183.21	89.40	--
183.21	90.20	--
183.21	90.20	--
183.59	90.57	--
182.69	89.78	--
182.79	89.85	--
182.86	89.94	--
182.93	90.01	--
182.93	90.01	--
182.93	90.01	--
182.99	90.07	--
183.03	90.09	--
183.17	90.22	--
183.17	90.22	--
183.23	90.29	--
183.23	90.29	--
183.30	90.35	--
183.30	90.35	--
183.34	90.37	--
183.40	90.44	--
183.40	90.44	--
183.47	90.48	--
183.47	90.48	--
183.51	90.50	--
183.51	90.50	--
183.21	89.40	--
183.21	89.40	--
183.21	90.20	--
183.21	90.20	--
183.59	90.57	--
182.69	89.78	--
182.79	89.85	--
182.86	89.94	--
182.93	90.01	--
182.93	90.01	--
182.93	90.01	--
182.99	90.07	--
183.03	90.09	--
183.17	90.22	--
183.17	90.22	--
183.23	90.29	--
183.23	90.29	--
183.30	90.35	--
183.30	90.35	--
183.34	90.37	--
183.40	90.44	--
183.40	90.44	--
183.47	90.48	--
183.47	90.48	--
183.51	90.50	--
183.51	90.50	--
183.21	89.40	--
183.21	89.40	--
183.21	90.20	--
183.21	90.20	--
183.59	90.57	--
182.69	89.78	--
182.79	89.85	--
182.86	89.94	--
182.93	90.01	--
182.93	90.01	--
182.93	90.01	--
182.99	90.07	--
183.03	90.09	--
183.17	90.22	--
183.17	90.22	--
183.23	90.29	--
183.23	90.29	--
183.30	90.35	--
183.30	90.35	--
183.34	90.37	--
183.40	90.44	--
183.40	90.44	--
183.47	90.48	--
183.47	90.48	--
183.51	90.50	--
183.51	90.50	--
183.21	89.40	--
183.21	89.40	--
183.21	90.20	--
183.21	90.20	--
183.59	90.57	--
182.69	89.78	--
182.79	89.85	--
182.86	89.94	--
182.93	90.01	--
182.93	90.01	--
182.93	90.01	--
182.99	90.07	--
183.03	90.09	--
183.17	90.22	--
183.17	90.22	--
183.23	90.29	--
183.23	90.29	--
183.30	90.35	--
183.30	90.35	--
183.34	90.37	--
183.40	90.44	--
183.40	90.44	--
183.47	90.48	--

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek wqh

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 (hoofdgroep)
 Groep: Lijst van Banen, voor rekennethode Railverkeerslawaal - RMG-2012, railverkeer

[illegible]

15-11-2021 12:27:32

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLamaal - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)2.0	2k	LE(D)2.0	4k	LE(D)2.0	8k	LE(D)5.0	63	LE(D)5.0	125	LE(D)5.0	250	LE(D)5.0	500	LE(D)5.0	1k	LE(D)5.0	2k	LE(D)5.0	4k	LE(D)5.0	8k	LE(D)Br	63
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2021.1 Licentiehouders: Ingenieursburo Ulehake B.V.

15-11-2021 12:27:32

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLamaal - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0.0.3	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,62	88,32	104,31	114,80	114,67	113,27
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,62	88,32	104,31	114,80	114,67	113,27
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,66	88,34	104,31	114,82	114,75	113,30
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,66	88,34	104,31	114,82	114,75	113,30
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,74	88,37	104,31	114,85	114,92	113,63
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,74	88,37	104,31	114,85	114,92	113,63
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,77	88,39	104,31	114,87	115,00	113,75
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,78	88,39	104,31	114,88	115,01	113,76
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,82	88,40	104,32	114,89	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,82	88,41	104,32	114,89	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,82	88,41	104,32	114,89	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,82	88,41	104,32	114,89	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,85	88,42	104,32	114,92	115,17	114,00
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,85	88,42	104,32	114,92	115,17	114,00
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,89	88,44	104,32	114,94	115,25	114,12
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,89	88,44	104,32	114,95	115,26	114,13
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,89	88,44	104,32	114,95	115,26	114,13
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,87	88,47	104,32	114,99	115,42	114,36
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,87	88,47	104,32	114,99	115,42	114,36
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,00	88,48	104,32	115,01	115,58	114,48
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,01	88,49	104,32	115,02	115,59	114,49
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,04	88,51	104,32	115,02	115,58	114,48
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,05	88,51	104,32	115,03	115,59	114,61
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,08	88,52	104,32	115,05	115,66	114,72
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,08	88,52	104,32	115,05	115,66	114,72
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,10	88,53	104,32	115,07	115,69	114,74
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,11	88,53	104,32	115,07	115,70	114,75
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,81	88,23	103,63	114,78	115,41	114,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	74,81	88,23	103,63	109,78	113,41	113,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,81	88,23	104,03	114,78	115,41	114,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,81	88,23	104,03	114,78	115,41	114,46
1965	--	--	--	--	--	--	--	75,95	88,24	103,90	114,79	115,45	114,53
1965	--	--	--	--	--	--	--	74,95	88,24	102,90	109,79	113,45	113,53
1965	--	--	--	--	--	--	--	74,95	88,24	102,90	109,79	113,45	113,53
1965	--	--	--	--	--	--	--	74,92	87,93	102,60	109,49	113,09	113,17
1965	--	--	--	--	--	--	--	74,61	87,92	102,60	109,49	113,06	113,13
1965	--	--	--	--	--	--	--	74,59	87,92	102,60	109,49	113,03	113,10

Geomilieu V2021.1 Licentiehouders: Ingenieursburo Ulehake B.V.

15-11-2021 12:27:32

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdritten)
Lijst van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLijmaal - RMG-2012, railverkeer

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	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125
1911	106,15	92,96	71,03	85,81	101,40	110,35	110,04	108,45	102,07	89,21	--	--
1911	106,15	92,96	71,03	85,81	101,40	110,35	110,04	108,45	102,07	89,21	--	--
1911	106,24	93,03	71,06	85,84	101,41	110,36	110,04	108,45	102,07	89,21	--	--
1911	106,24	93,03	71,06	85,84	101,41	110,36	110,04	108,45	102,07	89,21	--	--
1911	106,42	93,17	71,11	85,88	101,44	110,39	110,23	108,73	102,28	89,41	--	--
1911	106,42	93,17	71,11	85,88	101,44	110,39	110,23	108,73	102,28	89,42	--	--
1911	106,51	93,24	71,14	85,90	101,45	110,41	110,29	108,82	102,36	89,48	--	--
1911	106,53	93,25	71,16	85,90	101,45	110,43	110,33	108,86	102,39	89,50	--	--
1911	106,62	93,32	71,19	85,92	101,46	110,44	110,39	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,62	93,33	71,19	85,92	101,46	110,44	110,40	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,62	93,33	71,19	85,92	101,46	110,44	110,40	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,71	93,40	71,21	85,94	101,47	110,46	110,48	109,05	102,53	89,64	--	--
1911	106,71	93,40	71,21	85,94	101,47	110,46	110,48	109,05	102,53	89,64	--	--
1911	106,80	93,47	71,24	85,96	101,48	110,47	110,52	109,18	102,61	89,71	--	--
1911	106,81	93,48	71,26	85,97	101,48	110,49	110,56	109,18	102,64	89,73	--	--
1911	106,99	93,62	71,31	86,01	101,51	110,52	110,68	109,37	102,78	89,86	--	--
1911	106,99	93,62	71,31	86,01	101,51	110,52	110,68	109,37	102,78	89,86	--	--
1911	107,07	93,68	71,34	86,03	101,52	110,54	110,74	109,46	102,85	89,93	--	--
1911	107,07	93,68	71,34	86,03	101,52	110,54	110,74	109,46	102,85	89,93	--	--
1911	107,16	93,75	71,36	86,05	101,53	110,55	110,81	109,55	102,92	90,00	--	--
1911	107,17	93,76	71,39	86,05	101,53	110,57	110,84	109,59	102,96	90,02	--	--
1911	107,26	93,83	71,41	86,08	101,54	110,58	110,90	109,68	103,03	90,08	--	--
1911	107,26	93,83	71,41	86,08	101,54	110,58	110,90	109,68	103,03	90,08	--	--
1911	107,28	93,85	71,46	86,08	101,54	110,63	110,98	109,75	103,09	90,12	--	--
1911	107,29	93,86	71,48	86,08	101,55	110,65	111,02	109,79	103,12	90,14	--	--
1911	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1911	106,00	92,57	70,22	85,62	100,46	109,47	108,79	108,53	101,94	89,08	--	--
1911	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1911	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1965	107,02	93,59	71,03	85,59	100,76	110,00	110,47	109,33	102,55	89,03	--	--
1965	106,92	92,59	70,08	84,75	99,99	105,13	108,54	108,36	101,69	88,07	--	--
1965	106,92	92,59	70,08	84,75	99,99	105,13	108,54	108,36	101,69	88,07	--	--
1965	106,67	92,23	69,76	84,43	99,68	104,82	108,19	108,00	101,34	88,53	--	--
1965	106,64	92,20	69,75	84,43	99,68	104,82	108,17	107,98	101,32	88,51	--	--
1965	106,62	92,18	69,74	84,42	99,68	104,82	108,15	107,95	101,30	88,49	--	--

Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulehake B.V.

15-11-2021 12:27:32

15-11-2021 12:27:32

15-11-2021 12:27:32

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdoroen)
Lijst Van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLamaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 2k	LE(A)Br 4k	LE(A)Br 8k	LE(N)0_0_03	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	LE(N)0_0_4k
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,09	85,23	100,89	110,55	110,34	108,71	102,03
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,09	85,23	100,89	110,55	110,34	108,72	102,04
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,12	85,24	100,89	110,57	110,49	108,81	102,10
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,12	85,24	100,89	110,57	110,49	108,81	102,10
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,18	85,26	100,98	110,59	110,52	108,86	102,23
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,18	85,26	100,98	110,59	110,53	109,81	102,23
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,20	85,27	100,98	110,61	110,59	109,89	102,29
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,23	85,28	100,98	110,63	110,63	109,93	102,33
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,25	85,29	100,98	110,64	110,68	109,92	102,38
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,26	85,29	100,98	110,65	110,69	109,94	102,40
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,26	85,29	100,98	110,65	110,70	109,95	102,41
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,29	85,30	100,98	110,66	110,76	109,94	102,47
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,29	85,30	100,98	110,66	110,76	109,95	102,48
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,31	85,31	100,98	110,67	110,82	109,94	102,54
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,34	85,32	100,98	110,70	110,86	109,98	102,58
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,39	85,34	100,98	110,72	110,98	109,95	102,70
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,39	85,34	100,98	110,72	110,98	109,96	102,70
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,42	85,35	100,98	110,74	111,04	109,95	102,76
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,42	85,35	100,98	110,74	111,04	109,96	102,77
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,45	85,36	100,98	110,75	111,10	109,95	102,83
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,47	85,36	100,98	110,77	111,14	109,89	102,87
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,50	85,37	100,98	110,78	111,20	109,98	102,93
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,50	85,38	100,98	110,78	111,20	109,99	102,93
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,55	85,38	100,98	110,83	111,27	110,95	103,00
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,57	85,38	100,98	110,85	111,31	110,99	103,03
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,57	85,38	100,98	110,85	111,31	110,99	103,03
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,70	102,74
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,79	102,74
1911	--	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,79	102,74
1965	--	--	--	--	--	--	--	71,43	85,28	100,74	110,75	111,17	109,98	102,90
1965	--	--	--	--	--	--	--	70,43	84,28	99,74	109,75	109,77	109,98	101,98
1965	--	--	--	--	--	--	--	70,43	84,28	99,74	109,75	109,77	109,98	101,98
1965	--	--	--	--	--	--	--	70,10	83,97	99,44	109,45	109,61	109,62	101,55
1965	--	--	--	--	--	--	--	70,09	83,97	99,44	109,45	109,61	109,62	101,55
1965	--	--	--	--	--	--	--	70,08	83,96	99,44	109,44	109,60	109,59	101,53
1965	--	--	--	--	--	--	--	70,08	83,96	99,44	109,44	109,60	109,59	101,51

Geomilieu V2021.1 Licentiehouders: Ingenieursburo Ulelake B.V.

15-11-2021 12:27:32

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdrieten)
Lijst Van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLmaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(N)0.0 8K	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1K	LE(N)0.5 2K	LE(N)0.5 4K	LE(N)0.5 8K	LE(N)1.0 03	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250
1911	88,82	68,10	83,15	99,45	107,87	107,29	105,33	99,49	86,38	--	--	--
1911	88,83	68,19	83,16	99,45	107,87	107,29	105,34	99,49	86,39	--	--	--
1911	88,88	68,20	83,16	99,45	107,88	107,32	105,39	99,52	86,42	--	--	--
1911	88,88	68,20	83,16	99,45	107,88	107,32	105,39	99,52	86,42	--	--	--
1911	88,98	68,23	83,18	99,46	107,89	107,33	105,43	99,53	86,46	--	--	--
1911	88,98	68,23	83,18	99,46	107,89	107,33	105,43	99,53	86,46	--	--	--
1911	89,03	68,24	83,19	99,46	107,89	107,42	105,55	99,63	86,52	--	--	--
1911	89,06	68,29	83,20	99,47	107,94	107,50	105,63	99,70	86,57	--	--	--
1911	89,11	68,30	83,21	99,47	107,94	107,53	105,68	99,73	86,60	--	--	--
1911	89,12	68,30	83,21	99,47	107,95	107,54	105,70	99,74	86,61	--	--	--
1911	89,12	68,30	83,21	99,47	107,95	107,54	105,70	99,74	86,61	--	--	--
1911	89,17	68,31	83,22	99,48	107,95	107,57	105,75	99,78	86,65	--	--	--
1911	89,17	68,32	83,22	99,48	107,95	107,58	105,76	99,78	86,65	--	--	--
1911	89,22	68,33	83,23	99,48	107,96	107,61	105,81	99,81	86,68	--	--	--
1911	89,25	68,37	83,24	99,48	108,00	107,69	105,90	99,88	86,73	--	--	--
1911	89,35	68,40	83,25	99,49	108,01	107,75	106,00	99,95	86,80	--	--	--
1911	89,35	68,40	83,25	99,49	108,01	107,75	106,00	99,95	86,80	--	--	--
1911	89,40	68,41	83,26	99,50	108,02	107,79	106,03	99,99	86,84	--	--	--
1911	89,45	68,43	83,28	99,50	108,03	107,82	106,11	100,03	86,87	--	--	--
1911	89,48	68,47	83,28	99,50	108,07	107,90	106,20	100,09	86,92	--	--	--
1911	89,53	68,48	83,29	99,51	108,07	107,93	106,25	100,13	86,95	--	--	--
1911	89,53	68,49	83,29	99,51	108,08	107,93	106,26	100,13	86,95	--	--	--
1911	89,58	68,57	83,30	99,51	108,16	108,08	106,42	100,26	87,04	--	--	--
1911	89,60	68,62	83,30	99,52	108,20	108,16	106,50	100,32	87,08	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1911	88,32	67,36	82,17	98,34	102,97	105,90	105,22	99,10	85,94	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1965	89,48	68,40	83,14	99,30	107,98	107,94	106,31	100,12	86,91	--	--	--
1965	88,48	67,44	82,39	98,42	103,96	105,98	105,34	99,19	86,96	--	--	--
1965	88,48	67,44	82,39	98,42	103,96	105,98	105,34	99,19	86,96	--	--	--
1965	88,14	67,13	82,09	98,12	102,76	105,65	105,00	98,87	85,74	--	--	--
1965	88,11	67,13	82,09	98,12	102,76	105,64	104,98	98,86	85,73	--	--	--
1965	88,09	67,12	81,99	98,12	102,76	105,62	104,96	98,85	85,72	--	--	--

Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulelake B.V.

15-11-2021 12:27:32

15-11-2021 12:27:32

15-11-2021 12:27:32

15-11-2021 12:27:32

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek wqh

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek wqh[illegible][illegible]

15-11-2021 12:27:32

15-11-2021 12:27:32

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLijst - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hief.	Hbron	Type	Cpl	w	bb	m
1905	46277459	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1905	46399793	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1905	46487857	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1905	46597415	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1905	46678411	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1905	46730000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1905	46868888	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1905	46964587	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1905	47052068	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1905	47119002	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1905	47256575	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1905	47327701	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1905	47485000	--	7, 10	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1905	47485000	--	7, 10	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	43576241	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	43574860	8, 70	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	43676239	8, 65	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	43784516	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	43786000	8, 66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	43857419	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	43893389	8, 65	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	43899000	8, 65	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	43972142	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	43074000	8, 66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	44062404	8, 66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	44074000	8, 66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	44169508	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	44188997	8, 63	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	44251018	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	44251000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	44365190	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	44374000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf
1911	44468994	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zwaar betonnen dwarsliggers	1 - doorgelaste spoorstaaf

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 (hoofdgroep)
 Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMG-2012, railverkeer

Year	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2413	2414	2415	2416	2417
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLijstmaal - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(M) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2
1905	0,200	0,000	125	125	125	125	0	WAT'64-V Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	124	124	124	124	0	WAT'64-V Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	123	123	123	123	0	WAT'64-V Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	122	122	122	122	0	WAT'64-V Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	120	120	120	120	0	WAT'64-V Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	119	119	119	119	0	WAT'64-V Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	118	118	118	118	0	WAT'64-V Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	116	116	116	116	0	WAT'64-V Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	115	115	115	115	0	WAT'64-V Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	113	113	113	113	0	WAT'64-V Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	112	112	112	112	0	WAT'64-V Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	110	110	110	110	0	WAT'64-V Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	109	109	109	109	0	WAT'64-V Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	109	109	109	109	0	WAT'64-V Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	109	109	109	109	0	WAT'64-V Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	118	118	118	118	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	118	118	118	0
1911	0,240	0,000	118	118	118	118	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	118	118	118	0
1911	0,240	0,000	119	119	119	119	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	119	119	119	0
1911	0,240	0,000	121	121	121	121	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	121	121	121	0
1911	0,240	0,000	121	121	121	121	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	121	121	121	0
1911	0,240	0,000	122	122	122	122	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	122	122	122	0
1911	0,240	0,000	122	122	122	122	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	122	122	122	0
1911	0,240	0,000	123	123	123	123	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	123	123	123	0
1911	0,240	0,000	123	123	123	123	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	123	123	123	0
1911	0,240	0,000	123	123	123	123	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	123	123	123	0
1911	0,240	0,000	124	124	124	124	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	124	124	124	0
1911	0,240	0,000	124	124	124	124	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	124	124	124	0
1911	0,240	0,000	125	125	125	125	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	125	125	125	0
1911	0,240	0,000	125	125	125	125	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	125	125	125	0
1911	0,240	0,000	127	127	127	127	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	127	127	127	0
1911	0,240	0,000	127	127	127	127	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	127	127	127	0
1911	0,240	0,000	128	128	128	128	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	128	128	128	0
1911	0,240	0,000	128	128	128	128	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	128	128	128	0
1911	0,240	0,000	129	129	129	129	0	WAT'64-V Stoppend	7,000	6,200	1,800	0,000	129	129	129	0

Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulelake B.V.

15-11-2021 12:27:32

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 Groep: Lijst Van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLmaai - RMG-2012, railverkeer

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	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4
1995 MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	0,000	125	125	125	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1995 MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	0,000	124	124	124	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1995 MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	0,000	123	123	123	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1995 MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	0,000	122	122	122	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1995 MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	0,000	120	120	120	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1995 MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	0,000	119	119	119	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1995 MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	0,000	118	118	118	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1995 MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	0,000	116	116	116	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1995 MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	0,000	115	115	115	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1995 MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	0,000	113	113	113	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1995 MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	0,000	112	112	112	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1995 MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	0,000	110	110	110	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1995 MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	0,000	109	109	109	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1995 MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	0,000	109	109	109	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1995 MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	0,000	109	109	109	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	118	118	118	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	119	119	119	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	120	120	120	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	120	120	120	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	123	123	123	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	124	124	124	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	124	124	124	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	125	125	125	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	125	125	125	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	126	126	126	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	126	126	126	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	126	126	126	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	127	127	127	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	128	128	128	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510
1911 IC-R	Doorgaand	0,650	0,000	0,380	0,000	0,000	128	128	128	0	IC-R	Stoppend	8,000	8,040	1,510

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLijst - RMG-2012, railverkeer

Naam	Profiel 6	Aantal(D)	6	Aantal(A)	6	Aantal(N)	6	Aantal(P4)	6	V(D)	6	V(A)	6	V(N)	6	V(P4)	6	Trein 7	Profiel 7	Aantal(D)	7	Aantal(A)	7	Aantal(N)	7
1965 Door raand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	0	GOEDEREN	Door raand	7,660	4,260	4,260	6,030	6,030	
1965 Door raand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	0	GOEDEREN	Door raand	7,660	4,260	4,260	6,030	6,030	
1965 Door raand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	0	GOEDEREN	Door raand	7,660	4,260	4,260	6,030	6,030	
1965 Door raand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	0	GOEDEREN	Door raand	7,660	4,260	4,260	6,030	6,030	
1965 Door raand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	0	GOEDEREN	Door raand	7,660	4,260	4,260	6,030	6,030	
1965 Door raand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	0	GOEDEREN	Door raand	7,660	4,260	4,260	6,030	6,030	
1965 Door raand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	0	GOEDEREN	Door raand	7,660	4,260	4,260	6,030	6,030	
1965 Door raand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	0	GOEDEREN	Door raand	7,660	4,260	4,260	6,030	6,030	
1965 Door raand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	0	GOEDEREN	Door raand	7,660	4,260	4,260	6,030	6,030	
1965 Door raand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	0	GOEDEREN	Door raand	7,660	4,260	4,260	6,030	6,030	
1965 Door raand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	0	GOEDEREN	Door raand	7,660	4,260	4,260	6,030	6,030	
1965 Door raand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	0	GOEDEREN	Door raand	7,660	4,260	4,260	6,030	6,030	
1965 Door raand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	0	GOEDEREN	Door raand	7,660	4,260	4,260	6,030	6,030	
1911 Door raand	0,010	0,010	0,050	0,000	118	118	118	118	118	118	118	118	118	118	118	118	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	1,070	0,240	0,240	
1911 Door raand	0,010	0,010	0,050	0,000	119	119	119	119	119	119	119	119	119	119	119	119	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	1,070	0,240	0,240	
1911 Door raand	0,010	0,010	0,050	0,000	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	1,070	0,240	0,240	
1911 Door raand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	1,070	0,240	0,240	
1911 Door raand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	1,070	0,240	0,240	
1911 Door raand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	1,070	0,240	0,240	
1911 Door raand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	1,070	0,240	0,240	
1911 Door raand	0,010	0,010	0,050	0,000	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	1,070	0,240	0,240	
1911 Door raand	0,010	0,010	0,050	0,000	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	1,070	0,240	0,240	
1911 Door raand	0,010	0,010	0,050	0,000	125	125	125	125	125	125	125	125	125	125	125	125	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	1,070	0,240	0,240	
1911 Door raand	0,010	0,010	0,050	0,000	125	125	125	125	125	125	125	125	125	125	125	125	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	1,070	0,240	0,240	
1911 Door raand	0,010	0,010	0,050	0,000	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	1,070	0,240	0,240	
1911 Door raand	0,010	0,010	0,050	0,000	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	1,070	0,240	0,240	
1911 Door raand	0,010	0,010	0,050	0,000	127	127	127	127	127	127	127	127	127	127	127	127	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	1,070	0,240	0,240	
1911 Door raand	0,010	0,010	0,050	0,000	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	1,070	0,240	0,240	
1911 Door raand	0,010	0,010	0,050	0,000	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	1,070	0,240	0,240	

Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulelake B.V.

15-11-2021 12:27:32

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 (hoofdgroen)
 Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMG-2012, railverkeer

[illegible]

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode RAILverkeerslawai - RMG-2012, railverkeer

[illegible]

Geomilieue

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdritten)
Lijst Van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLamaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4)	10	V(D)	10	V(A)	10	V(N)	10	V(P4)	10	Trein	11	Profiel11	Aantal(D)	11	Aantal(A)	11	Aantal(N)	11	Aantal(P4)	11	V(D)	11	V(A)	11	V(N)	11
1905	0,000	125	125	125	125	125	125	125	0	IRM-4	0	Doorgaand	0	4,480	4,480	4,280	0,840	0,840	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	
1905	0,000	124	124	124	124	124	124	124	0	IRM-4	0	Doorgaand	0	4,480	4,480	4,280	0,840	0,840	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	
1905	0,000	123	123	123	123	123	123	123	0	IRM-4	0	Doorgaand	0	4,480	4,480	4,280	0,840	0,840	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	
1905	0,000	122	122	122	122	122	122	122	0	IRM-4	0	Doorgaand	0	4,480	4,480	4,280	0,840	0,840	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	
1905	0,000	120	120	120	120	120	120	120	0	IRM-4	0	Doorgaand	0	4,480	4,480	4,280	0,840	0,840	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	
1905	0,000	119	119	119	119	119	119	119	0	IRM-4	0	Doorgaand	0	4,480	4,480	4,280	0,840	0,840	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	
1905	0,000	118	118	118	118	118	118	118	0	IRM-4	0	Doorgaand	0	4,480	4,480	4,280	0,840	0,840	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	
1905	0,000	116	116	116	116	116	116	116	0	IRM-4	0	Doorgaand	0	4,480	4,480	4,280	0,840	0,840	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	
1905	0,000	115	115	115	115	115	115	115	0	IRM-4	0	Doorgaand	0	4,480	4,480	4,280	0,840	0,840	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	
1905	0,000	113	113	113	113	113	113	113	0	IRM-4	0	Doorgaand	0	4,480	4,480	4,280	0,840	0,840	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	
1905	0,000	112	112	112	112	112	112	112	0	IRM-4	0	Doorgaand	0	4,480	4,480	4,280	0,840	0,840	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	
1905	0,000	110	110	110	110	110	110	110	0	IRM-4	0	Doorgaand	0	4,480	4,480	4,280	0,840	0,840	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	
1905	0,000	109	109	109	109	109	109	109	0	IRM-4	0	Doorgaand	0	4,480	4,480	4,280	0,840	0,840	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	
1905	0,000	109	109	109	109	109	109	109	0	IRM-4	0	Doorgaand	0	4,480	4,480	4,280	0,840	0,840	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130	
1911	0,000	84	84	84	84	84	84	84	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	118	118	118	118	118	118		
1911	0,000	84	84	84	84	84	84	84	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	118	118	118	118	118	118		
1911	0,000	84	84	84	84	84	84	84	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	119	119	119	119	119	119		
1911	0,000	84	84	84	84	84	84	84	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	121	121	121	121	121	121		
1911	0,000	84	84	84	84	84	84	84	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	121	121	121	121	121	121		
1911	0,000	85	85	85	85	85	85	85	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	122	122	122	122	122	122		
1911	0,000	85	85	85	85	85	85	85	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	122	122	122	122	122	122		
1911	0,000	85	85	85	85	85	85	85	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	123	123	123	123	123	123		
1911	0,000	85	85	85	85	85	85	85	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	123	123	123	123	123	123		
1911	0,000	85	85	85	85	85	85	85	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	123	123	123	123	123	123		
1911	0,000	85	85	85	85	85	85	85	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	124	124	124	124	124	124		
1911	0,000	85	85	85	85	85	85	85	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	124	124	124	124	124	124		
1911	0,000	85	85	85	85	85	85	85	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	125	125	125	125	125	125		
1911	0,000	86	86	86	86	86	86	86	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	125	125	125	125	125	125		
1911	0,000	86	86	86	86	86	86	86	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	127	127	127	127	127	127		
1911	0,000	86	86	86	86	86	86	86	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	127	127	127	127	127	127		
1911	0,000	86	86	86	86	86	86	86	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	128	128	128	128	128	128		
1911	0,000	86	86	86	86	86	86	86	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	128	128	128	128	128	128		
1911	0,000	86	86	86	86	86	86	86	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	129	129	129	129	129	129		

Geomilieue V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulelake B.V.

15-11-2021 12:27:32

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model Stationstraat 5 - Stationsstraat 5 Groep: (hoofdgroep) Lijst Van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLamaai - RMG-2012, railverkeer																								
Naam	V(P4)	11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D)	12	Aantal(A)	12	Aantal(N)	12	Aantal(P4)	12	V(D)	12	V(A)	12	V(N)	12	V(P4)	12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D)	13
1965	0	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,040	0,000	0,040	0,000	0,000	125	125	125	125	125	125	125	0	IRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,040	0,000	0,040	0,000	0,000	124	124	124	124	124	124	124	0	IRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,040	0,000	0,040	0,000	0,000	123	123	123	123	123	123	123	0	IRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,040	0,000	0,040	0,000	0,000	122	122	122	122	122	122	122	0	IRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,040	0,000	0,040	0,000	0,000	126	126	126	126	126	126	126	0	IRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,040	0,000	0,040	0,000	0,000	119	119	119	119	119	119	119	0	IRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,040	0,000	0,040	0,000	0,000	118	118	118	118	118	118	118	0	IRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,040	0,000	0,040	0,000	0,000	116	116	116	116	116	116	116	0	IRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,040	0,000	0,040	0,000	0,000	115	115	115	115	115	115	115	0	IRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,040	0,000	0,040	0,000	0,000	113	113	113	113	113	113	113	0	IRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,040	0,000	0,040	0,000	0,000	112	112	112	112	112	112	112	0	IRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,040	0,000	0,040	0,000	0,000	110	110	110	110	110	110	110	0	IRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,040	0,000	0,040	0,000	0,000	109	109	109	109	109	109	109	0	IRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,040	0,000	0,040	0,000	0,000	109	109	109	109	109	109	109	0	IRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	
1965	0	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,040	0,000	0,040	0,000	0,000	109	109	109	109	109	109	109	0	IRM-6	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	118	118	118	118	118	118	118	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	119	119	119	119	119	119	119	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	120	120	120	120	120	120	120	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	120	120	120	120	120	120	120	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	121	121	121	121	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	121	121	121	121	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	121	121	121	121	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	123	123	123	123	123	123	123	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	124	124	124	124	124	124	124	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	124	124	124	124	124	124	124	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	125	125	125	125	125	125	125	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	125	125	125	125	125	125	125	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	126	126	126	126	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	126	126	126	126	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	129	129	129	129	129	129	129	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	127	127	127	127	127	127	127	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	128	128	128	128	128	128	128	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	128	128	128	128	128	128	128	0	IRM-4	Doorgaand	0,000	0,000	

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdtoeren)
Lijst Van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLmaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(M) 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	130	0 VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	125
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	130	0 VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	124
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	130	0 VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	123
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	130	0 VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	126
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	130	0 VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	119
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	130	0 VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	118
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	130	0 VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	116
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	130	0 VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	115
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	130	0 VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	113
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	130	0 VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	112
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	130	0 VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	110
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	130	0 VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	109
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	130	0 VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	109
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	130	0 VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	109
1911	0,000	0,040	0,000	118	118	118	118	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	118
1911	0,000	0,040	0,000	119	119	119	119	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	118
1911	0,000	0,040	0,000	120	120	120	120	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	119
1911	0,000	0,040	0,000	120	120	120	120	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	121
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	121	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	121
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	121	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	122
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	121	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	122
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	121	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	123
1911	0,000	0,040	0,000	123	123	123	123	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	123
1911	0,000	0,040	0,000	124	124	124	124	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	123
1911	0,000	0,040	0,000	124	124	124	124	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	124
1911	0,000	0,040	0,000	125	125	125	125	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	124
1911	0,000	0,040	0,000	125	125	125	125	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	125
1911	0,000	0,040	0,000	126	126	126	126	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	125
1911	0,000	0,040	0,000	126	126	126	126	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	127
1911	0,000	0,040	0,000	127	127	127	127	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	127
1911	0,000	0,040	0,000	127	127	127	127	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	128
1911	0,000	0,040	0,000	128	128	128	128	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	128
1911	0,000	0,040	0,000	128	128	128	128	0 IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	129

Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulehake B.V.

15-11-2021 12:27:32

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofddoelen)
Lijst van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLamaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(A)	14	V(N)	14	V(P4)	14	Trein	15	Profiel15	Aantal(D)	15	Aantal(A)	15	Aantal(N)	15	Aantal(P4)	15	V(D)	15	V(A)	15	V(N)	15	V(P4)	15	Trein	16	Profiel16
1965	125	125	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Doorgaand	
1965	124	124	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Doorgaand	
1965	123	123	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Doorgaand	
1965	122	122	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Doorgaand	
1965	120	120	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Doorgaand	
1965	119	119	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Doorgaand	
1965	118	118	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Doorgaand	
1965	116	116	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Doorgaand	
1965	115	115	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Doorgaand	
1965	113	113	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Doorgaand	
1965	112	112	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Doorgaand	
1965	110	110	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Doorgaand	
1965	109	109	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Doorgaand	
1965	109	109	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Doorgaand	
1911	118	118	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	118	118	118	118	118	118	118	118	0	0	Doorgaand	
1911	118	118	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	119	119	119	119	119	119	119	119	0	0	Doorgaand	
1911	119	119	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	120	120	120	120	120	120	120	120	0	0	Doorgaand	
1911	121	121	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	120	120	120	120	120	120	120	120	0	0	Doorgaand	
1911	121	121	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	121	121	121	121	121	121	121	121	0	0	Doorgaand	
1911	122	122	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	121	121	121	121	121	121	121	121	0	0	Doorgaand	
1911	122	122	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	121	121	121	121	121	121	121	121	0	0	Doorgaand	
1911	123	123	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	121	121	121	121	121	121	121	121	0	0	Doorgaand	
1911	123	123	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	123	123	123	123	123	123	123	123	0	0	Doorgaand	
1911	123	123	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	124	124	124	124	124	124	124	124	0	0	Doorgaand	
1911	124	124	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	124	124	124	124	124	124	124	124	0	0	Doorgaand	
1911	124	124	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	125	125	125	125	125	125	125	125	0	0	Doorgaand	
1911	125	125	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	125	125	125	125	125	125	125	125	0	0	Doorgaand	
1911	125	125	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	126	126	126	126	126	126	126	126	0	0	Doorgaand	
1911	127	127	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	126	126	126	126	126	126	126	126	0	0	Doorgaand	
1911	127	127	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	126	126	126	126	126	126	126	126	0	0	Doorgaand	
1911	128	128	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	127	127	127	127	127	127	127	127	0	0	Doorgaand	
1911	128	128	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	128	128	128	128	128	128	128	128	0	0	Doorgaand	
1911	129	129	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	128	128	128	128	128	128	128	128	0	0	Doorgaand	

Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulelake B.V.

15-11-2021 12:27:32

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdritten)
Lijst van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLamaal - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorraand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	118	118	118	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	118	118	118	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	119	119	119	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	121	121	121	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	121	121	121	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	121	121	121	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	122	122	122	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	122	122	122	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	123	123	123	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	123	123	123	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	123	123	123	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	124	124	124	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	124	124	124	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	124	124	124	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	125	125	125	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	125	125	125	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	127	127	127	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	127	127	127	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	128	128	128	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	128	128	128	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600
1911	0,600	0,600	0,120	0,600	129	129	129	0	0	Doorraand	0,600	0,600	0,600

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLamaal - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	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
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,13	88,52	103,40	110,06	113,64
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,11	88,52	103,40	110,05	113,61
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,10	88,51	103,40	110,05	113,58
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,09	88,50	103,40	110,05	113,54
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,06	88,46	103,40	110,05	113,48
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,04	88,50	103,40	110,05	113,45
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,02	88,49	103,40	110,05	113,42
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,99	88,48	103,40	110,04	113,35
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,98	88,48	103,40	110,04	113,32
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,95	88,47	103,40	110,04	113,26
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,94	88,46	103,40	110,04	113,23
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,91	88,45	103,40	110,03	113,17
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,03	113,14
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,03	113,14
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,93	89,68	104,61	115,02	115,02
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,93	89,68	104,61	115,02	115,02
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,91	89,67	104,61	115,01	115,01
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,90	89,66	104,61	115,01	115,01
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,05	89,63	104,61	115,08	115,27
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,05	89,63	104,61	115,08	115,27
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,08	89,64	104,61	115,10	115,35
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,09	89,64	104,61	115,10	115,36
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,13	89,66	104,61	115,12	115,44
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,13	89,66	104,61	115,12	115,44
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,13	89,66	104,61	115,12	115,44
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,17	89,68	104,61	115,14	115,52
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,17	89,68	104,61	115,14	115,52
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,20	89,69	104,61	115,16	115,60
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,21	89,69	104,62	115,17	115,61
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,28	89,73	104,62	115,21	115,77
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,32	89,74	104,62	115,22	115,85
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,32	89,74	104,62	115,22	115,85
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,36	89,76	104,62	115,24	115,92

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdtoeren)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63
1905	113,62	106,24	92,82	70,71	85,30	100,92	105,91	109,16	108,82	102,31	89,40	--
1905	113,59	106,22	92,79	70,70	85,30	100,92	105,91	109,14	108,79	102,29	89,39	--
1905	113,55	106,19	92,76	70,69	85,30	100,92	105,91	109,12	108,76	102,27	89,37	--
1905	113,51	106,16	92,73	70,66	85,30	100,92	105,91	109,10	108,73	102,25	89,35	--
1905	113,44	106,11	92,68	70,60	85,30	100,92	105,91	109,09	108,68	102,22	89,32	--
1905	113,41	106,08	92,65	70,65	85,37	100,92	105,91	109,03	108,66	102,21	89,31	--
1905	113,37	106,06	92,63	70,64	85,37	100,92	105,90	109,00	108,63	102,19	89,29	--
1905	113,30	106,00	92,57	70,62	85,37	100,92	105,90	108,96	108,58	102,16	89,27	--
1905	113,27	105,98	92,55	70,61	85,36	100,92	105,90	108,94	108,55	102,15	89,25	--
1905	113,20	105,93	92,49	70,59	85,36	100,92	105,90	108,90	108,50	102,11	89,22	--
1905	113,17	105,90	92,47	70,58	85,36	100,92	105,90	108,88	108,48	102,10	89,21	--
1905	113,11	105,85	92,41	70,56	85,35	100,92	105,90	108,83	108,43	102,07	89,18	--
1905	113,08	105,83	92,39	70,55	85,35	100,92	105,90	108,81	108,41	102,06	89,17	--
1905	113,08	105,83	92,39	70,55	85,35	100,92	105,90	108,81	108,41	102,06	89,17	--
1911	113,59	106,49	93,31	71,42	86,15	101,80	110,70	110,46	108,83	102,48	89,59	--
1911	113,59	106,49	93,31	71,42	86,15	101,80	110,70	110,46	108,83	102,48	89,59	--
1911	113,71	106,61	93,38	71,44	86,17	101,81	110,72	110,53	108,93	102,54	89,66	--
1911	113,71	106,61	93,38	71,44	86,17	101,81	110,72	110,53	108,93	102,54	89,66	--
1911	113,95	106,76	93,52	71,50	86,21	101,83	110,74	110,65	109,11	102,68	89,79	--
1911	113,95	106,76	93,52	71,50	86,21	101,83	110,74	110,65	109,11	102,68	89,79	--
1911	113,87	106,85	93,59	71,52	86,23	101,84	110,76	110,71	109,20	102,75	89,85	--
1911	113,88	106,86	93,60	71,55	86,23	101,84	110,78	110,75	109,24	102,79	89,88	--
1911	114,20	106,95	93,67	71,57	86,25	101,85	110,80	110,81	109,33	102,86	89,94	--
1911	114,20	106,95	93,68	71,57	86,25	101,85	110,80	110,81	109,33	102,86	89,94	--
1911	114,20	106,95	93,68	71,57	86,25	101,85	110,80	110,81	109,33	102,86	89,94	--
1911	114,31	107,04	93,75	71,60	86,27	101,86	110,81	110,88	109,42	102,93	89,91	--
1911	114,32	107,04	93,75	71,60	86,27	101,86	110,81	110,88	109,42	102,93	89,91	--
1911	114,43	107,13	93,82	71,63	86,29	101,87	110,82	110,94	109,52	102,99	90,07	--
1911	114,44	107,14	93,83	71,65	86,29	101,87	110,85	110,98	109,56	103,03	90,09	--
1911	114,67	107,31	93,96	71,70	86,33	101,89	110,87	111,10	109,74	103,17	90,22	--
1911	114,71	107,33	93,98	71,71	86,35	101,90	110,89	111,12	109,76	103,19	90,24	--
1911	114,79	107,40	94,03	71,73	86,35	101,91	110,89	111,16	109,83	103,23	90,29	--
1911	114,79	107,40	94,03	71,73	86,35	101,91	110,89	111,16	109,83	103,23	90,29	--
1911	114,90	107,48	94,10	71,75	86,37	101,92	110,90	111,22	109,92	103,30	90,35	--

15-11-2021 12:27:32

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek wqh

```
Model: eerste model
```

[illegible]

15-11-2021 12:27:32

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdroegen)
Lijst van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLamaal - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)Br 125	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0,0 0,3	LE(A)0,0 0,125	LE(A)0,0 0,250	LE(A)0,0 0,500	LE(A)0,0 1k	LE(A)0,0 2k
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,58	87,91	102,60	109,49	113,00	113,06
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,57	87,91	102,60	109,49	112,97	113,03
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,55	87,91	102,60	109,48	112,94	113,00
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,54	87,89	102,60	109,48	112,94	113,00
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,51	87,89	102,60	109,48	112,95	112,98
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,59	87,89	102,60	109,48	112,92	112,87
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,48	87,88	102,60	109,48	112,79	112,83
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,46	87,88	102,60	109,48	112,73	112,77
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,45	87,87	102,60	109,47	112,70	112,74
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,42	87,86	102,60	109,47	112,64	112,68
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,41	87,86	102,60	109,47	112,62	112,65
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,38	87,85	102,60	109,47	112,56	112,59
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,37	87,85	102,60	109,47	112,53	112,56
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,37	87,85	102,60	109,47	112,53	112,56
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,62	88,32	104,31	114,89	114,67	113,27
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,62	88,32	104,31	114,89	114,67	113,27
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,66	88,34	104,31	114,89	114,75	113,39
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,74	88,37	104,31	114,85	114,92	113,63
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,74	88,37	104,31	114,85	114,92	113,63
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,77	88,39	104,31	114,87	115,00	113,75
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,78	88,39	104,31	114,88	115,01	113,76
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,82	88,40	104,32	114,90	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,82	88,41	104,32	114,90	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,82	88,41	104,32	114,90	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,82	88,41	104,32	114,90	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,85	88,42	104,32	114,92	115,17	114,00
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,85	88,42	104,32	114,92	115,17	114,00
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,89	88,44	104,32	114,94	115,25	114,12
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,89	88,44	104,32	114,94	115,25	114,12
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,90	88,44	104,32	114,95	115,26	114,13
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,97	88,47	104,32	114,99	115,42	114,36
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,97	88,47	104,32	114,99	115,42	114,36
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	76,00	88,49	104,32	115,00	115,46	114,48
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	76,01	88,49	104,32	115,01	115,56	114,48
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	76,04	88,51	104,32	115,02	115,58	114,59

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdtoeren)
Lijst van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLijstmaal - RMG-2012, railverkeer

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	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 03	LE(A)1.0 125
1905	105,59	92,15	69,73	84,42	99,68	104,92	108,12	107,92	101,28	88,48	--	--
1905	105,57	92,12	69,72	84,42	99,68	104,92	108,10	107,89	101,27	88,46	--	--
1905	106,54	92,10	69,71	84,42	99,68	104,92	108,07	107,86	101,25	88,46	--	--
1905	106,52	92,08	69,70	84,42	99,68	104,92	108,05	107,84	101,23	88,46	--	--
1905	106,47	92,02	69,66	84,41	99,68	104,91	108,00	107,78	101,20	88,46	--	--
1905	105,44	91,99	69,66	84,41	99,68	104,81	107,98	107,76	101,18	88,39	--	--
1905	105,42	91,97	69,65	84,40	99,68	104,81	107,96	107,73	101,17	88,37	--	--
1905	105,37	91,92	69,63	84,40	99,68	104,81	107,91	107,68	101,13	88,34	--	--
1905	105,35	91,89	69,62	84,40	99,68	104,81	107,89	107,66	101,12	88,33	--	--
1905	105,30	91,84	69,60	84,39	99,68	104,81	107,85	107,61	101,09	88,30	--	--
1905	105,28	91,82	69,59	84,39	99,68	104,81	107,83	107,58	101,07	88,29	--	--
1905	105,23	91,77	69,58	84,38	99,68	104,81	107,78	107,54	101,04	88,26	--	--
1905	105,21	91,75	69,57	84,38	99,68	104,80	107,76	107,52	101,03	88,25	--	--
1905	105,21	91,75	69,57	84,38	99,68	104,80	107,76	107,52	101,03	88,25	--	--
1911	106,15	92,96	71,03	85,81	101,40	110,35	110,04	108,45	102,07	89,21	--	--
1911	106,15	92,96	71,03	85,81	101,40	110,35	110,04	108,45	102,07	89,21	--	--
1911	106,14	92,95	71,02	85,80	101,40	110,35	110,04	108,45	102,07	89,21	--	--
1911	106,42	93,17	71,11	85,88	101,44	110,39	110,23	108,73	102,28	89,41	--	--
1911	106,42	93,17	71,11	85,88	101,44	110,39	110,23	108,73	102,28	89,42	--	--
1911	106,51	93,24	71,14	85,90	101,45	110,41	110,29	108,82	102,36	89,48	--	--
1911	106,53	93,25	71,16	85,90	101,45	110,43	110,33	108,86	102,39	89,50	--	--
1911	106,62	93,32	71,19	85,92	101,46	110,44	110,39	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,62	93,32	71,19	85,92	101,46	110,44	110,40	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,62	93,33	71,19	85,92	101,46	110,44	110,40	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,71	93,40	71,21	85,94	101,47	110,46	110,40	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,71	93,40	71,21	85,94	101,47	110,46	110,40	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,71	93,40	71,21	85,94	101,47	110,46	110,40	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,80	93,47	71,24	85,96	101,48	110,47	110,52	109,14	102,61	89,71	--	--
1911	106,81	93,48	71,26	85,97	101,48	110,48	110,56	109,18	102,64	89,73	--	--
1911	106,89	93,52	71,31	86,01	101,51	110,52	110,68	109,37	102,78	89,86	--	--
1911	106,89	93,52	71,31	86,01	101,51	110,52	110,68	109,37	102,78	89,86	--	--
1911	107,07	93,68	71,34	86,03	101,52	110,54	110,74	109,46	102,85	89,93	--	--
1911	107,07	93,68	71,34	86,03	101,52	110,54	110,74	109,46	102,85	89,93	--	--
1911	107,16	93,75	71,36	86,05	101,53	110,55	110,81	109,55	102,92	90,00	--	--

Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulehaake B.V.

15-11-2021 12:27:32

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek wqh

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 (hoofdgroep)
 Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

[illegible]

15-11-2021 12:27:32

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek wqh[illegible]

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroen)
Lijst Van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 2k	LE(A)Br 4k	LE(A)Br 8k	LE(N)0_0_03	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	LE(N)0_0_4k
1905	--	--	--	--	--	--	70,06	83,96	99,44	105,44	108,73	108,52	101,49
1905	--	--	--	--	--	--	70,05	83,96	99,44	105,44	108,71	108,49	101,47
1905	--	--	--	--	--	--	70,04	83,95	99,44	105,44	108,68	108,46	101,45
1905	--	--	--	--	--	--	70,03	83,95	99,44	105,44	108,67	108,45	101,43
1905	--	--	--	--	--	--	70,00	83,94	99,44	105,44	108,66	108,37	101,39
1905	--	--	--	--	--	--	69,99	83,94	99,44	105,44	108,58	108,34	101,37
1905	--	--	--	--	--	--	69,97	83,94	99,44	105,44	108,55	108,32	101,35
1905	--	--	--	--	--	--	69,95	83,93	99,44	105,43	108,50	108,26	101,31
1905	--	--	--	--	--	--	69,94	83,93	99,44	105,43	108,48	108,23	101,29
1905	--	--	--	--	--	--	69,91	83,92	99,44	105,43	108,43	108,18	101,25
1905	--	--	--	--	--	--	69,90	83,92	99,44	105,43	108,41	108,15	101,23
1905	--	--	--	--	--	--	69,88	83,91	99,44	105,43	108,36	108,10	101,20
1905	--	--	--	--	--	--	69,87	83,91	99,44	105,43	108,34	108,07	101,18
1905	--	--	--	--	--	--	69,87	83,91	99,44	105,43	108,34	108,07	101,18
1911	--	--	--	--	--	--	71,09	85,23	100,09	110,55	110,34	108,71	102,03
1911	--	--	--	--	--	--	71,09	85,23	100,09	110,55	110,34	108,72	102,04
1911	--	--	--	--	--	--	71,12	85,24	100,09	110,57	110,36	108,73	102,05
1911	--	--	--	--	--	--	71,12	85,24	100,09	110,57	110,36	108,73	102,05
1911	--	--	--	--	--	--	71,18	85,26	100,09	110,59	110,38	108,74	102,06
1911	--	--	--	--	--	--	71,18	85,26	100,09	110,59	110,38	108,74	102,06
1911	--	--	--	--	--	--	71,20	85,27	100,09	110,61	110,39	108,75	102,07
1911	--	--	--	--	--	--	71,23	85,28	100,09	110,63	110,41	108,76	102,08
1911	--	--	--	--	--	--	71,25	85,29	100,09	110,64	110,42	108,77	102,09
1911	--	--	--	--	--	--	71,26	85,29	100,09	110,65	110,43	108,78	102,10
1911	--	--	--	--	--	--	71,26	85,29	100,09	110,65	110,43	108,78	102,10
1911	--	--	--	--	--	--	71,26	85,29	100,09	110,65	110,43	108,78	102,10
1911	--	--	--	--	--	--	71,29	85,30	100,09	110,66	110,44	108,79	102,11
1911	--	--	--	--	--	--	71,29	85,30	100,09	110,66	110,44	108,79	102,11
1911	--	--	--	--	--	--	71,31	85,31	100,09	110,67	110,45	108,80	102,12
1911	--	--	--	--	--	--	71,34	85,32	100,09	110,68	110,46	108,81	102,13
1911	--	--	--	--	--	--	71,39	85,34	100,09	110,72	110,49	108,85	102,16
1911	--	--	--	--	--	--	71,42	85,35	100,09	110,75	110,52	108,88	102,19
1911	--	--	--	--	--	--	71,42	85,35	100,09	110,75	110,52	108,88	102,19
1911	--	--	--	--	--	--	71,45	85,36	100,09	110,78	110,55	108,91	102,22

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: Lijst Van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLmaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(N)0.0 8K	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1K	LE(N)0.5 2K	LE(N)0.5 4K	LE(N)0.5 8K	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250
1905	88,87	67,11	81,99	98,12	102,76	105,61	104,94	98,84	85,71	--	--	--
1905	88,95	67,11	81,99	98,12	102,76	105,60	104,93	98,83	85,70	--	--	--
1905	88,93	67,10	81,98	98,12	102,76	105,58	104,91	98,82	85,69	--	--	--
1905	88,91	67,09	81,97	98,12	102,76	105,57	104,90	98,81	85,68	--	--	--
1905	87,97	67,68	81,99	98,12	102,76	105,54	104,88	98,79	85,67	--	--	--
1905	87,94	67,67	81,98	98,12	102,75	105,53	104,84	98,78	85,66	--	--	--
1905	87,92	67,67	81,98	98,12	102,75	105,52	104,83	98,77	85,65	--	--	--
1905	87,88	67,66	81,98	98,12	102,75	105,49	104,80	98,75	85,63	--	--	--
1905	87,86	67,65	81,98	98,12	102,75	105,48	104,78	98,75	85,62	--	--	--
1905	87,82	67,64	81,98	98,12	102,75	105,46	104,75	98,73	85,61	--	--	--
1905	87,80	67,63	81,98	98,12	102,75	105,44	104,74	98,72	85,60	--	--	--
1905	87,76	67,62	81,97	98,12	102,75	105,42	104,71	98,70	85,58	--	--	--
1905	87,74	67,62	81,97	98,12	102,75	105,41	104,69	98,70	85,57	--	--	--
1905	87,74	67,62	81,97	98,12	102,75	105,41	104,69	98,70	85,57	--	--	--
1911	88,82	68,19	83,15	99,45	107,87	107,29	105,33	99,49	86,38	--	--	--
1911	88,83	68,19	83,15	99,45	107,87	107,29	105,34	99,49	86,39	--	--	--
1911	88,81	68,18	83,14	99,44	107,86	107,28	105,33	99,48	86,38	--	--	--
1911	88,80	68,18	83,14	99,44	107,86	107,28	105,32	99,48	86,42	--	--	--
1911	88,98	68,23	83,18	99,46	107,89	107,30	105,49	99,50	86,49	--	--	--
1911	88,98	68,23	83,18	99,46	107,89	107,30	105,50	99,60	86,49	--	--	--
1911	89,03	68,24	83,19	99,46	107,89	107,42	105,55	99,63	86,52	--	--	--
1911	89,06	68,29	83,20	99,47	107,94	107,50	105,63	99,70	86,57	--	--	--
1911	89,11	68,30	83,21	99,47	107,94	107,53	105,68	99,73	86,60	--	--	--
1911	89,12	68,30	83,21	99,47	107,94	107,54	105,70	99,74	86,61	--	--	--
1911	89,12	68,30	83,21	99,47	107,95	107,54	105,70	99,74	86,61	--	--	--
1911	89,17	68,31	83,22	99,48	107,95	107,57	105,75	99,78	86,65	--	--	--
1911	89,17	68,32	83,22	99,48	107,95	107,58	105,76	99,78	86,65	--	--	--
1911	89,22	68,33	83,23	99,48	107,96	107,61	105,81	99,81	86,68	--	--	--
1911	89,25	68,37	83,24	99,48	108,00	107,69	105,90	99,88	86,73	--	--	--
1911	89,35	68,40	83,25	99,49	108,01	107,75	106,00	99,95	86,80	--	--	--
1911	89,35	68,40	83,25	99,49	108,01	107,75	106,00	99,95	86,80	--	--	--
1911	89,40	68,41	83,26	99,50	108,02	107,78	106,06	99,99	86,84	--	--	--
1911	89,40	68,41	83,27	99,50	108,02	107,78	106,06	99,99	86,84	--	--	--
1911	89,45	68,43	83,28	99,50	108,03	107,82	106,11	100,03	86,87	--	--	--

Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Ingenieursburo Ulehake B.V.

15-11-2021 12:27:32

15-11-2021 12:27:32

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek wqh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5

[illegible]

15-11-2021 12:27:32

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek wqh

Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer (hoofdgroep)

Geomilieu V2021.1 Licentiehouders: Ingenieursburo Ulelake B.V.

15-11-2021 12:27:32

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek wqh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5

[illegible]

15-11-2021 12:27:32

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek wqh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5

[illegible]

15-11-2021 12:27:32

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek wqh

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 (hoofddoelen)
 Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RNG-2012, railverkeer

15-11-2021 12:27:32

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model Stationstraat 5 - Stationsstraat 5 (hoofddoelen)										
Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMG-2012, railverkeer										
Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hief.	Hbron	Type	Cpl	W	bb	m
1911	44474080 - 44489080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	44559474 - 44574080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	44759250 - 44774080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	45127381 - 45174080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	45434126 - 45446080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	47638919 - 47941600	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	2 - Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	47641600 - 47655480	7, 87	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	48880439 - 48898080	--	7, 10	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	2 - Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1911	48880439 - 48898080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	2 - Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	43587418 - 43596900	8, 52	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of ziczag betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	45444872 - 45446080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	45890969 - 45910800	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	45983273 - 45991080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	46880456 - 46891080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	46177379 - 46185080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	46277459 - 46291080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	46389793 - 46391080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	46587857 - 46591080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	46585885 - 46591080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	46670411 - 46691080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	46738080 - 46735080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	46868888 - 46891080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	46964987 - 46991080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	47852888 - 47991080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	47119682 - 47191080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	47256575 - 47291080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	47377791 - 47391080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	47485080 - 47491080	--	7, 10	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf
1905	47485080 - 47491080	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Boorbelaste spoorstaaf

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wqh

Model: eerste model
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 (hoofdgroep)
 Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMG-2012, railverkeer

Name	Wavelength	Chb.63	Chb.125	Chb.250	Chb.500	Chb.750	Chb.1000	Chb.1250	Chb.1500	Chb.1750	Chb.2000	Chb.2250	Chb.2500	Chb.2750	Chb.3000	Chb.3250	Chb.3500	Chb.3750	Chb.4000	Chb.4250	Chb.4500	Chb.4750	Chb.5000	Chb.5250	Chb.5500	Chb.5750	Chb.6000	Chb.6250	Chb.6500	Chb.6750	Chb.7000	Chb.7250	Chb.7500	Chb.7750	Chb.8000	Chb.8250	Chb.8500	Chb.8750	Chb.9000	Chb.9250	Chb.9500	Chb.9750	Chb.10000	Chb.10250	Chb.10500	Chb.10750	Chb.11000	Chb.11250	Chb.11500	Chb.11750	Chb.12000	Chb.12250	Chb.12500	Chb.12750	Chb.13000	Chb.13250	Chb.13500	Chb.13750	Chb.14000	Chb.14250	Chb.14500	Chb.14750	Chb.15000	Chb.15250	Chb.15500	Chb.15750	Chb.16000	Chb.16250	Chb.16500	Chb.16750	Chb.17000	Chb.17250	Chb.17500	Chb.17750	Chb.18000	Chb.18250	Chb.18500	Chb.18750	Chb.19000	Chb.19250	Chb.19500	Chb.19750	Chb.20000	Chb.20250	Chb.20500	Chb.20750	Chb.21000	Chb.21250	Chb.21500	Chb.21750	Chb.22000	Chb.22250	Chb.22500	Chb.22750	Chb.23000	Chb.23250	Chb.23500	Chb.23750	Chb.24000	Chb.24250	Chb.24500	Chb.24750	Chb.25000	Chb.25250	Chb.25500	Chb.25750	Chb.26000	Chb.26250	Chb.26500	Chb.26750	Chb.27000	Chb.27250	Chb.27500	Chb.27750	Chb.28000	Chb.28250	Chb.28500	Chb.28750	Chb.29000	Chb.29250	Chb.29500	Chb.29750	Chb.30000	Chb.30250	Chb.30500	Chb.30750	Chb.31000	Chb.31250	Chb.31500	Chb.31750	Chb.32000	Chb.32250	Chb.32500	Chb.32750	Chb.33000	Chb.33250	Chb.33500	Chb.33750	Chb.34000	Chb.34250	Chb.34500	Chb.34750	Chb.35000	Chb.35250	Chb.35500	Chb.35750	Chb.36000	Chb.36250	Chb.36500	Chb.36750	Chb.37000	Chb.37250	Chb.37500	Chb.37750	Chb.38000	Chb.38250	Chb.38500	Chb.38750	Chb.39000	Chb.39250	Chb.39500	Chb.39750	Chb.40000	Chb.40250	Chb.40500	Chb.40750	Chb.41000	Chb.41250	Chb.41500	Chb.41750	Chb.42000	Chb.42250	Chb.42500	Chb.42750	Chb.43000	Chb.43250	Chb.43500	Chb.43750	Chb.44000	Chb.44250	Chb.44500	Chb.44750	Chb.45000	Chb.45250	Chb.45500	Chb.45750	Chb.46000	Chb.46250	Chb.46500	Chb.46750	Chb.47000	Chb.47250	Chb.47500	Chb.47750	Chb.48000	Chb.48250	Chb.48500	Chb.48750	Chb.49000	Chb.49250	Chb.49500	Chb.49750	Chb.50000	Chb.50250	Chb.50500	Chb.50750	Chb.51000	Chb.51250	Chb.51500	Chb.51750	Chb.52000	Chb.52250	Chb.52500	Chb.52750	Chb.53000	Chb.53250	Chb.53500	Chb.53750	Chb.54000	Chb.54250	Chb.54500	Chb.54750	Chb.55000	Chb.55250	Chb.55500	Chb.55750	Chb.56000	Chb.56250	Chb.56500	Chb.56750	Chb.57000	Chb.57250	Chb.57500	Chb.57750	Chb.58000	Chb.58250	Chb.58500	Chb.58750	Chb.59000	Chb.59250	Chb.59500	Chb.59750	Chb.60000	Chb.60250	Chb.60500	Chb.60750	Chb.61000	Chb.61250	Chb.61500	Chb.61750	Chb.62000	Chb.62250	Chb.62500	Chb.62750	Chb.63000	Chb.63250	Chb.63500	Chb.63750	Chb.64000	Chb.64250	Chb.64500	Chb.64750	Chb.65000	Chb.65250	Chb.65500	Chb.65750	Chb.66000	Chb.66250	Chb.66500	Chb.66750	Chb.67000	Chb.67250	Chb.67500	Chb.67750	Chb.68000	Chb.68250	Chb.68500	Chb.68750	Chb.69000	Chb.69250	Chb.69500	Chb.69750	Chb.70000	Chb.70250	Chb.70500	Chb.70750	Chb.71000	Chb.71250	Chb.71500	Chb.71750	Chb.72000	Chb.72250	Chb.72500	Chb.72750	Chb.73000	Chb.73250	Chb.73500	Chb.73750	Chb.74000	Chb.74250	Chb.74500	Chb.74750	Chb.75000	Chb.75250	Chb.75500	Chb.75750	Chb.76000	Chb.76250	Chb.76500	Chb.76750	Chb.77000	Chb.77250	Chb.77500	Chb.77750	Chb.78000	Chb.78250	Chb.78500	Chb.78750	Chb.79000	Chb.79250	Chb.79500	Chb.79750	Chb.80000	Chb.80250	Chb.80500	Chb.80750	Chb.81000	Chb.81250	Chb.81500	Chb.81750	Chb.82000	Chb.82250	Chb.82500	Chb.82750	Chb.83000	Chb.83250	Chb.83500	Chb.83750	Chb.84000	Chb.84250	Chb.84500	Chb.84750	Chb.85000	Chb.85250	Chb.85500	Chb.85750	Chb.86000	Chb.86250	Chb.86500	Chb.86750	Chb.87000	Chb.87250	Chb.87500	Chb.87750	Chb.88000	Chb.88250	Chb.88500	Chb.88750	Chb.89000	Chb.89250	Chb.89500	Chb.89750	Chb.90000	Chb.90250	Chb.90500	Chb.90750	Chb.91000	Chb.91250	Chb.91500	Chb.91750	Chb.92000	Chb.92250	Chb.92500	Chb.92750	Chb.93000	Chb.93250	Chb.93500	Chb.93750	Chb.94000	Chb.94250	Chb.94500	Chb.94750	Chb.95000	Chb.95250	Chb.95500	Chb.95750	Chb.96000	Chb.96250	Chb.96500	Chb.96750	Chb.97000	Chb.97250	Chb.97500	Chb.97750	Chb.98000	Chb.98250	Chb.98500	Chb.98750	Chb.99000	Chb.99250	Chb.99500	Chb.99750	Chb.100000	Chb.100250	Chb.100500	Chb.100750	Chb.101000	Chb.101250	Chb.101500	Chb.101750	Chb.102000	Chb.102250	Chb.102500	Chb.102750	Chb.103000	Chb.103250	Chb.103500	Chb.103750	Chb.104000	Chb.104250	Chb.104500	Chb.104750	Chb.105000	Chb.105250	Chb.105500	Chb.105750	Chb.106000	Chb.106250	Chb.106500	Chb.106750	Chb.107000	Chb.107250	Chb.107500	Chb.107750	Chb.108000	Chb.108250	Chb.108500	Chb.108750	Chb.109000	Chb.109250	Chb.109500	Chb.109750	Chb.110000	Chb.110250	Chb.110500	Chb.110750	Chb.111000	Chb.111250	Chb.111500	Chb.111750	Chb.112000	Chb.112250	Chb.112500	Chb.112750	Chb.113000	Chb.113250	Chb.113500	Chb.113750	Chb.114000	Chb.114250	Chb.114500	Chb.114750	Chb.115000	Chb.115250	Chb.115500	Chb.115750	Chb.116000	Chb.116250	Chb.116500	Chb.116750	Chb.117000	Chb.117250	Chb.117500	Chb.117750	Chb.118000	Chb.118250	Chb.118500	Chb.118750	Chb.119000	Chb.119250	Chb.119500	Chb.119750	Chb.120000	Chb.120250	Chb.120500	Chb.120750	Chb.121000	Chb.121250	Chb.121500	Chb.121750	Chb.122000	Chb.122250	Chb.122500	Chb.122750	Chb.123000	Chb.123250	Chb.123500	Chb.123750	Chb.124000	Chb.124250	Chb.124500	Chb.124750	Chb.125000	Chb.125250	Chb.125500	Chb.125750	Chb.126000	Chb.126250	Chb.126500	Chb.126750	Chb.127000	Chb.127250	Chb.127500	Chb.127750	Chb.128000	Chb.128250	Chb.128500	Chb.128750	Chb.129000	Chb.129250	Chb.129500	Chb.129750	Chb.130000	Chb.130250	Chb.130500	Chb.130750	Chb.131000	Chb.131250	Chb.131500	Chb.131750	Chb.132000	Chb.132250	Chb.132500	Chb.132750	Chb.133000	Chb.133250	Chb.133500	Chb.133750	Chb.134000	Chb.134250	Chb.134500	Chb.134750	Chb.135000	Chb.135250	Chb.135500	Chb.135750	Chb.136000	Chb.136250	Chb.136500	Chb.136750	Chb.137000	Chb.137250	Chb.137500	Chb.137750	Chb.138000	Chb.138250	Chb.138500	Chb.138750	Chb.139000	Chb.139250	Chb.139500	Chb.139750	Chb.140000	Chb.140250	Chb.140500	Chb.140750	Chb.141000	Chb.141250	Chb.141500	Chb.141750	Chb.142000	Chb.142250	Chb.142500	Chb.142750	Chb.143000	Chb.143250	Chb.143500	Chb.143750	Chb.144000	Chb.144250	Chb.144500	Chb.144750	Chb.145000	Chb.145250	Chb.145500	Chb.145750	Chb.146000	Chb.146250	Chb.146500	Chb.146750	Chb.147000	Chb.147250	Chb.147500	Chb.147750	Chb.148000	Chb.148250	Chb.148500	Chb.148750	Chb.149000	Chb.149250	Chb.149500	Chb.149750	Chb.150000	Chb.150250	Chb.150500	Chb.150750	Chb.151000	Chb.151250	Chb.151500	Chb.151750	Chb.152000	Chb.152250	Chb.152500	Chb.152750	Chb.153000	Chb.153250	Chb.153500	Chb.153750	Chb.154000	Chb.154250	Chb.154500	Chb.154750	Chb.155000	Chb.155250	Chb.155500	Chb.155750	Chb.156000	Chb.156250	Chb.156500	Chb.156750	Chb.157000	Chb.157250	Chb.157500	Chb.157750	Chb.158000	Chb.158250	Chb.158500	Chb.158750	Chb.159000	Chb.159250	Chb.159500	Chb.159750	Chb.160000	Chb.160250	Chb.160500	Chb.160750	Chb.161000	Chb.161250	Chb.161500	Chb.161750	Chb.162000	Chb.162250	Chb.162500	Chb.162750	Chb.163000	Chb.163250	Chb.163500	Chb.163750	Chb.164000	Chb.164250	Chb.164500	Chb.164750	Chb.165000	Chb.165250	Chb.165500	Chb.165750	Chb.166000	Chb.166250	Chb.166500	Chb.166750	Chb.167000	Chb.167250	Chb.167500	Chb.167750	Chb.168000	Chb.168250	Chb.168500	Chb.168750	Chb.169000	Chb.169250	Chb.169500	Chb.169750	Chb.170000	Chb.170250	Chb.170500	Chb.170750	Chb.171000	Chb.171250	Chb.171500	Chb.171750	Chb.172000	Chb.172250	Chb.172500	Chb.172750	Chb.173000	Chb.173250	Chb.173500	Chb.173750	Chb.174000	Chb.174250	Chb.174500	Chb.174750	Chb.175000	Chb.175250	Chb.175500	Chb.175750	Chb.176000	Chb.176250	Chb.176500	Chb.176750	Chb.177000	Chb.177250	Chb.177500	Chb.177750	Chb.178000	Chb.178250	Chb.178500	Chb.178750	Chb.179000	Chb.179250	Chb.179500	Chb.179750	Chb.180000	Chb.180250	Chb.180500	Chb.180750	Chb.181000	Chb.181250	Chb.181500	Chb.181750	Chb.182000	Chb.182250	Chb.182500	Chb.182750	Chb.183000	Chb.183250	Chb.183500	Chb.183750	Chb.184000	Chb.184250	Chb.184500	Chb.184750	Chb.185000	Chb.185250	Chb.185500	Chb.185750	Chb.186000	Chb.186250	Chb.186500	Chb.186750	Chb.187000	Chb.187250	Chb.187500	Chb.187750	Chb.188000	Chb.188250	Chb.188500	Chb.188750	Chb.189000	Chb.189250	Chb.189500	Chb.189750	Chb.190000	Chb.190250	Chb.190500	Chb.190750	Chb.191000	Chb.191250	Chb.191500	Chb.191750	Chb.192000	Chb.192250	Chb.192500	Chb.192750	Chb.193000	Chb.193250	Chb.193500	Chb.193750	Chb.194000	Chb.194250	Chb.194500	Chb.194750	Chb.195000	Chb.195250	Chb.195500	Chb.195750	Chb.196000	Chb.196250	Chb.196500	Chb.196750	Chb.197000	Chb.197250	Chb.197500	Chb.197750	Chb.198000	Chb.198250	Chb.198500	Chb.198750	Chb.199000	Chb.199250	Chb.199500	Chb.199750	Chb.200000	Chb.200250	Chb.200500	Chb.200750	Chb.201000	Chb.201250	Chb.201500	Chb.201750	Chb.202000	Chb.202250	Chb.202500	Chb.202750	Chb.203000	Chb.203250	Chb.203500	Chb.203750	Chb.204000	Chb.204250	Chb.204500	Chb.204750	Chb.205000	Chb.205250	Chb.205500	Chb.205750	Chb.206000	Chb.206250	Chb.206500	Chb.206750	Chb.207000	Chb.207250	Chb.207500	Chb.207750	Chb.208000	Chb.208250	Chb.208500	Chb.208750	Chb.209000	Chb.209250	Chb.209500	Chb.209750	Chb.210000	Chb.210250	Chb.210500	Chb.210750	Chb.211000	Chb.211250	Chb.211500	Chb.211750	Chb.212000	Chb.212250	Chb.212500	Chb.212750	Chb.213000	Chb.213250	Chb.213500	Chb.213750	Chb.214000	Chb.214250	Chb.214500	Chb.214750	Chb.215000	Chb.215250	Chb.215500	Chb.215750	Chb.216000	Chb.216250	Chb.216500	Chb.216750	Chb.217000	Chb.217250	Chb.217500	Chb.217750	Chb.218000	Chb.218250	Chb.218500	Chb.218750	Chb.219000	Chb.219250	Chb.219500	Chb.219750	Chb.220000	Chb.220250	Chb.220500	Chb.220750	Chb.221000	Chb.221250	Chb.221500	Chb.221750	Chb.222000	Chb.222250	Chb.222500	Chb.222750	Chb.223000	Chb.223250	Chb.223500	Chb.223750	Chb.224000	Chb.224250	Chb.224500	Chb.224750	Chb.225000	Chb.225250	Chb.225500	Chb.225750	Chb.226000	Chb.226250	Chb.226500	Chb.226750	Chb.227000	Chb.227250	Chb.227500	Chb.227750	Chb.228000	Chb.228250	Chb.2
------	------------	--------	---------	---------	---------	---------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	-------

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wqh[illegible]

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model Stationstraat 5 - Stationstraat 5 Groep: Lijst van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLamaai - RMG-2012, railverkeer															
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	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4
1911	IC-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,300	0,000	129	129	129	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,040	1,010
1911	IC-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,300	0,000	129	129	129	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,040	1,010
1911	IC-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,300	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,040	1,010
1911	IC-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,300	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,040	1,010
1911	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	0,150	0,120	2,140
1911	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	0,150	0,120	2,140
1911	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	0,150	0,120	2,140
1965	IC-R	Doorgaand	0,140	0,000	0,450	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	1,000
1965	IC-R	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	1,000
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	128	128	128	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	127	127	127	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	126	126	126	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	125	125	125	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	124	124	124	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	123	123	123	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	122	122	122	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	120	120	120	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	119	119	119	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	118	118	118	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	116	116	116	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	115	115	115	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	113	113	113	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	112	112	112	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	109	109	109	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	109	109	109	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200
1965	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,000	0,000	109	109	109	0	IC-R	Doorgaand	0,200	0,000	2,200

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wqh[illegible]

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdtoeren)
Lijst Van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLamaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4)	10	V(D)	10	V(A)	10	V(N)	10	V(P4)	10	Trein	11	Profiel11	Aantal(D)	11	Aantal(A)	11	Aantal(N)	11	Aantal(P4)	11	V(D)	11	V(A)	11	V(N)	11
1911	0,000	87	87	87	87	87	87	87	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	129	129	129	129	129	129
1911	0,000	87	87	87	87	87	87	87	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1911	0,000	87	87	87	87	87	87	87	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1911	0,000	98	98	98	98	98	98	98	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1911	0,000	90	90	90	90	90	90	90	0	DE-LOC-6400	0	Doorgaand	0,230	0,230	0,210	0,210	0,170	0,000	0,000	0,000	0,000	90	90	90	90	90	90
1911	0,000	90	90	90	90	90	90	90	0	DE-LOC-6400	0	Doorgaand	0,230	0,230	0,210	0,210	0,170	0,000	0,000	0,000	0,000	90	90	90	90	90	90
1911	0,000	90	90	90	90	90	90	90	0	DE-LOC-6400	0	Doorgaand	0,230	0,230	0,210	0,210	0,170	0,000	0,000	0,000	0,000	90	90	90	90	90	90
1911	0,000	90	90	90	90	90	90	90	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1911	0,000	90	90	90	90	90	90	90	0	DDM-2/3	0	Stoppend	0,020	0,020	0,020	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1911	0,000	130	130	130	130	130	130	130	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1911	0,000	128	128	128	128	128	128	128	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1911	0,000	127	127	127	127	127	127	127	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1911	0,000	126	126	126	126	126	126	126	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1965	0,000	125	125	125	125	125	125	125	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1965	0,000	124	124	124	124	124	124	124	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1965	0,000	123	123	123	123	123	123	123	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1965	0,000	122	122	122	122	122	122	122	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1965	0,000	120	120	120	120	120	120	120	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1965	0,000	119	119	119	119	119	119	119	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1965	0,000	118	118	118	118	118	118	118	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1965	0,000	116	116	116	116	116	116	116	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1965	0,000	115	115	115	115	115	115	115	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1965	0,000	113	113	113	113	113	113	113	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1965	0,000	112	112	112	112	112	112	112	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1965	0,000	110	110	110	110	110	110	110	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1965	0,000	109	109	109	109	109	109	109	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1965	0,000	109	109	109	109	109	109	109	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130
1965	0,000	109	109	109	109	109	109	109	0	IRM-4	0	Doorgaand	4,480	4,480	4,280	4,280	0,840	0,000	0,000	0,000	0,000	130	130	130	130	130	130

Model: eerste model
Groep: Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
(hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMG-2012, railverkeer

[illegible]

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh[illegible]

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wqh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5

[illegible]

[illegible]

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wqh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5

[illegible]

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdritten)
Lijst Van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLamaal - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	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
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,37	89,76	104,62	115,25	115,94
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,40	89,78	104,62	115,27	116,01
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,40	89,78	104,62	115,27	116,01
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,43	89,78	104,62	115,28	116,04
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,43	89,78	104,62	115,30	116,06
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,43	89,78	104,62	115,30	116,06
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,14	88,49	103,33	110,01	113,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,50	89,64	104,70	115,36	116,11
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,50	88,84	103,70	110,36	114,11
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,20	88,55	103,40	110,06	113,81
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,17	88,54	103,40	110,06	113,71
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,16	88,53	103,40	110,06	113,71
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,14	88,53	103,40	110,06	113,68
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,13	88,52	103,40	110,06	113,64
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,11	88,52	103,40	110,06	113,61
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,09	88,51	103,40	110,06	113,60
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,08	88,51	103,40	110,06	113,59
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,06	88,50	103,40	110,06	113,48
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,05	88,50	103,40	110,06	113,45
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,04	88,50	103,40	110,06	113,45
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,02	88,49	103,40	110,06	113,42
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,99	88,48	103,40	110,06	113,35
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,98	88,48	103,40	110,06	113,32
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,95	88,47	103,40	110,06	113,26
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,94	88,46	103,40	110,06	113,23
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,91	88,45	103,40	110,06	113,17
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,06	113,14
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,06	113,14
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,06	113,14
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,06	113,14

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofddoelen)
Lijst Van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaal - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63
1911	114,91	107,50	94,11	71,78	86,38	101,92	110,92	111,26	109,95	103,34	96,37	--
1911	115,82	107,58	94,18	71,80	86,40	101,93	110,93	111,32	110,64	103,40	96,44	--
1911	115,82	107,58	94,18	71,80	86,40	101,93	110,93	111,32	110,64	103,40	96,44	--
1911	115,82	107,58	94,18	71,80	86,40	101,93	110,93	111,32	110,64	103,40	96,44	--
1911	115,88	107,62	94,21	71,85	86,48	101,93	110,93	111,40	110,16	103,51	96,50	--
1911	114,77	107,33	93,91	71,58	86,10	101,63	110,71	111,14	109,87	103,21	96,20	--
1911	113,77	106,33	92,91	70,62	85,31	100,82	105,82	109,20	108,89	102,31	89,40	--
1911	113,77	106,33	92,91	71,58	86,10	101,63	110,71	111,14	109,87	103,21	96,20	--
1911	113,77	106,33	92,91	71,58	86,10	101,63	110,71	111,14	109,87	103,21	96,20	--
1905	115,11	107,68	94,26	72,02	86,49	102,63	111,11	111,52	110,23	103,59	96,57	--
1905	114,11	106,68	93,26	71,06	85,70	101,22	106,21	109,58	109,26	102,69	89,78	--
1905	113,81	106,38	92,96	70,77	85,40	100,92	105,92	109,28	108,97	102,30	89,48	--
1905	113,74	106,32	92,90	70,75	85,40	100,92	105,91	109,23	108,91	102,36	89,45	--
1905	113,70	106,30	92,88	70,74	85,39	100,92	105,91	109,21	108,88	102,34	89,43	--
1905	113,66	106,27	92,85	70,73	85,39	100,92	105,91	109,19	108,85	102,32	89,42	--
1905	113,62	106,24	92,82	70,71	85,39	100,92	105,91	109,16	108,82	102,31	89,40	--
1905	113,59	106,22	92,79	70,70	85,38	100,92	105,91	109,14	108,79	102,29	89,39	--
1905	113,55	106,18	92,76	70,68	85,38	100,92	105,91	109,11	108,76	102,27	89,37	--
1905	113,51	106,14	92,72	70,66	85,38	100,92	105,91	109,07	108,72	102,23	89,35	--
1905	113,44	106,11	92,68	70,66	85,38	100,92	105,91	109,05	108,68	102,22	89,32	--
1905	113,41	106,08	92,65	70,65	85,37	100,92	105,91	109,03	108,66	102,21	89,31	--
1905	113,37	106,06	92,63	70,64	85,37	100,92	105,90	109,00	108,63	102,19	89,29	--
1905	113,30	106,00	92,57	70,62	85,37	100,92	105,90	108,96	108,58	102,16	89,27	--
1905	113,27	105,98	92,55	70,61	85,36	100,92	105,90	108,94	108,55	102,15	89,25	--
1905	113,26	105,93	92,49	70,59	85,36	100,92	105,90	108,90	108,50	102,11	89,22	--
1905	113,17	105,90	92,47	70,58	85,36	100,92	105,90	108,88	108,48	102,10	89,21	--
1905	113,11	105,85	92,41	70,56	85,35	100,92	105,90	108,83	108,43	102,07	89,18	--
1905	113,08	105,83	92,39	70,55	85,35	100,92	105,90	108,81	108,41	102,06	89,17	--
1905	113,08	105,83	92,39	70,55	85,35	100,92	105,90	108,81	108,41	102,06	89,17	--
1905	113,08	105,83	92,39	70,55	85,35	100,92	105,90	108,81	108,41	102,06	89,17	--

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek wqh

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek wqh

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofddoelen)
Lijst van Banen, voor rekenmethode RailverkeersLamaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)Br 125	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0.0.3	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	76,85	88,51	104,32	115,03	115,59	114,61
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	76,88	88,52	104,32	115,05	115,66	114,72
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	76,88	88,52	104,32	115,05	115,66	114,72
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	76,11	88,53	104,32	115,07	115,78	114,75
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,81	88,23	104,03	114,78	115,41	114,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	74,81	88,23	103,03	109,78	113,41	113,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,81	88,23	104,03	114,78	115,41	114,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	75,81	88,23	104,03	114,78	115,41	114,46
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	75,95	88,24	103,90	114,79	115,45	114,53
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,95	88,24	102,90	109,79	113,45	113,53
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,85	87,93	102,60	109,49	113,16	113,24
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,82	87,93	102,60	109,49	113,06	113,17
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,61	87,92	102,60	109,49	113,06	113,13
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,59	87,92	102,60	109,49	113,03	113,10
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,58	87,91	102,60	109,49	113,00	113,06
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,57	87,91	102,60	109,49	112,97	113,03
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,56	87,90	102,60	109,48	112,94	113,00
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,54	87,90	102,60	109,48	112,91	112,96
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,51	87,89	102,60	109,48	112,85	112,90
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,50	87,89	102,60	109,48	112,82	112,87
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,48	87,88	102,60	109,48	112,79	112,83
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,46	87,88	102,60	109,48	112,77	112,77
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,45	87,87	102,60	109,47	112,76	112,74
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,42	87,86	102,60	109,47	112,64	112,68
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,41	87,86	102,60	109,47	112,62	112,65
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,38	87,85	102,60	109,47	112,56	112,59
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,37	87,85	102,60	109,47	112,53	112,56
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,37	87,85	102,60	109,47	112,53	112,56
1965	--	--	--	--	--	--	--	--	74,37	87,85	102,60	109,47	112,53	112,56

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

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	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125
1911	107,17	93,76	71,39	86,05	101,53	110,57	110,84	109,59	102,96	90,02	--	--
1911	107,26	93,83	71,41	86,08	101,54	110,58	110,90	109,68	103,03	90,08	--	--
1911	107,26	93,83	71,41	86,08	101,54	110,58	110,90	109,68	103,03	90,08	--	--
1911	107,28	93,85	71,46	86,08	101,54	110,63	110,98	109,75	103,09	90,12	--	--
1911	107,29	93,86	71,48	86,08	101,55	110,65	111,02	109,79	103,12	90,14	--	--
1911	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1911	106,00	92,57	70,22	85,02	100,46	105,47	108,79	108,53	101,94	89,08	--	--
1911	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1905	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1905	107,02	93,59	71,03	85,50	100,76	110,00	110,47	109,33	102,55	89,63	--	--
1905	106,02	92,59	70,08	84,75	99,99	105,13	108,54	108,36	101,68	88,87	--	--
1905	105,72	92,28	69,78	84,43	99,68	104,82	108,24	108,06	101,37	88,56	--	--
1905	105,67	92,23	69,76	84,43	99,68	104,82	108,19	108,00	101,34	88,53	--	--
1905	105,64	92,20	69,75	84,43	99,68	104,82	108,17	107,98	101,32	88,51	--	--
1905	105,62	92,18	69,74	84,42	99,68	104,82	108,15	107,95	101,30	88,49	--	--
1905	105,59	92,15	69,73	84,42	99,68	104,82	108,12	107,92	101,28	88,48	--	--
1905	105,57	92,12	69,72	84,42	99,68	104,82	108,10	107,89	101,27	88,46	--	--
1905	105,54	92,10	69,71	84,42	99,68	104,82	108,07	107,86	101,25	88,45	--	--
1905	105,52	92,07	69,70	84,41	99,68	104,82	108,05	107,84	101,23	88,43	--	--
1905	105,47	92,02	69,68	84,41	99,68	104,81	108,00	107,78	101,20	88,40	--	--
1905	105,44	91,99	69,66	84,41	99,68	104,81	107,98	107,76	101,18	88,39	--	--
1905	105,42	91,97	69,65	84,40	99,68	104,81	107,96	107,73	101,17	88,37	--	--
1905	105,37	91,92	69,63	84,40	99,68	104,81	107,91	107,68	101,13	88,34	--	--
1905	105,35	91,89	69,62	84,40	99,68	104,81	107,89	107,66	101,12	88,33	--	--
1905	105,30	91,84	69,60	84,39	99,68	104,81	107,85	107,61	101,09	88,30	--	--
1905	105,28	91,82	69,59	84,39	99,68	104,81	107,83	107,58	101,07	88,29	--	--
1905	105,23	91,77	69,58	84,39	99,68	104,81	107,78	107,54	101,04	88,26	--	--
1905	105,21	91,75	69,57	84,38	99,68	104,80	107,76	107,52	101,03	88,25	--	--
1905	105,21	91,75	69,57	84,38	99,68	104,80	107,76	107,52	101,03	88,25	--	--
1905	105,21	91,75	69,57	84,38	99,68	104,80	107,76	107,52	101,03	88,25	--	--

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

eerste model														
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5														
(hoofdgroep)														
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer														
	Naam	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 2k	LE(A)Br 4k	LE(A)Br 8k	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k
	1911	--	--	--	--	--	--	71,47	85,36	100,90	110,77	111,14	109,89	102,87
	1911	--	--	--	--	--	--	71,50	85,37	100,90	110,78	111,20	109,98	102,93
	1911	--	--	--	--	--	--	71,50	85,38	100,90	110,78	111,20	109,99	102,93
	1911	--	--	--	--	--	--	71,55	85,38	100,90	110,83	111,27	110,05	103,00
	1911	--	--	--	--	--	--	71,57	85,38	100,90	110,85	111,31	110,09	103,03
	1911	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,79	102,74
	1911	--	--	--	--	--	--	70,27	84,09	99,60	105,55	109,01	108,79	101,74
	1911	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,79	102,74
	1911	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,79	102,74
	1905	--	--	--	--	--	--	71,43	85,28	100,74	110,75	111,17	109,98	102,90
	1905	--	--	--	--	--	--	70,43	84,28	99,74	105,75	109,17	108,98	101,90
	1905	--	--	--	--	--	--	70,13	83,98	99,44	105,45	108,87	108,68	101,60
	1905	--	--	--	--	--	--	70,10	83,97	99,44	105,45	108,81	108,62	101,55
	1905	--	--	--	--	--	--	70,09	83,97	99,44	105,45	108,79	108,59	101,53
	1905	--	--	--	--	--	--	70,08	83,96	99,44	105,44	108,76	108,56	101,51
	1905	--	--	--	--	--	--	70,06	83,96	99,44	105,44	108,73	108,52	101,49
	1905	--	--	--	--	--	--	70,05	83,96	99,44	105,44	108,71	108,49	101,47
	1905	--	--	--	--	--	--	70,04	83,95	99,44	105,44	108,68	108,46	101,45
	1905	--	--	--	--	--	--	70,03	83,95	99,44	105,44	108,66	108,43	101,43
	1905	--	--	--	--	--	--	70,00	83,94	99,44	105,44	108,60	108,37	101,39
	1905	--	--	--	--	--	--	69,99	83,94	99,44	105,44	108,58	108,34	101,37
	1905	--	--	--	--	--	--	69,97	83,94	99,44	105,44	108,55	108,32	101,35
	1905	--	--	--	--	--	--	69,95	83,93	99,44	105,43	108,50	108,26	101,31
	1905	--	--	--	--	--	--	69,94	83,93	99,44	105,43	108,48	108,23	101,29
	1905	--	--	--	--	--	--	69,91	83,92	99,44	105,43	108,43	108,18	101,25
	1905	--	--	--	--	--	--	69,90	83,92	99,44	105,43	108,41	108,15	101,23
	1905	--	--	--	--	--	--	69,88	83,91	99,44	105,43	108,36	108,10	101,20
	1905	--	--	--	--	--	--	69,87	83,91	99,44	105,43	108,34	108,07	101,18
	1905	--	--	--	--	--	--	69,87	83,91	99,44	105,43	108,34	108,07	101,18
	1905	--	--	--	--	--	--	69,87	83,91	99,44	105,43	108,34	108,07	101,18

Geomilieu

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250
1911	89,48	68,47	83,28	99,50	108,07	107,90	106,20	100,09	86,92	--	--	--
1911	89,53	68,48	83,29	99,51	108,07	107,93	106,25	100,13	86,95	--	--	--
1911	89,53	68,49	83,29	99,51	108,08	107,93	106,26	100,13	86,96	--	--	--
1911	89,58	68,57	83,30	99,51	108,16	108,08	106,42	100,26	87,04	--	--	--
1911	89,60	68,62	83,30	99,52	108,20	108,16	106,50	100,32	87,08	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1911	88,32	67,36	82,17	98,34	102,97	105,90	105,22	99,10	85,94	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1905	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1905	89,48	68,40	83,14	99,30	107,98	107,94	106,31	100,12	86,91	--	--	--
1905	88,48	67,44	82,30	98,42	103,06	105,98	105,34	99,19	86,06	--	--	--
1905	88,18	67,14	82,00	98,12	102,76	105,68	105,04	98,89	85,76	--	--	--
1905	88,14	67,13	82,00	98,12	102,76	105,65	105,00	98,87	85,74	--	--	--
1905	88,11	67,13	82,00	98,12	102,76	105,64	104,98	98,86	85,73	--	--	--
1905	88,09	67,12	81,99	98,12	102,76	105,62	104,96	98,85	85,72	--	--	--
1905	88,07	67,11	81,99	98,12	102,76	105,61	104,94	98,84	85,71	--	--	--
1905	88,05	67,11	81,99	98,12	102,76	105,60	104,93	98,83	85,70	--	--	--
1905	88,03	67,10	81,99	98,12	102,76	105,58	104,91	98,82	85,69	--	--	--
1905	88,01	67,09	81,99	98,12	102,76	105,57	104,89	98,81	85,68	--	--	--
1905	87,97	67,08	81,99	98,12	102,76	105,54	104,86	98,79	85,67	--	--	--
1905	87,94	67,07	81,98	98,12	102,75	105,53	104,84	98,78	85,66	--	--	--
1905	87,92	67,07	81,98	98,12	102,75	105,52	104,83	98,77	85,65	--	--	--
1905	87,88	67,06	81,98	98,12	102,75	105,49	104,80	98,75	85,63	--	--	--
1905	87,86	67,05	81,98	98,12	102,75	105,48	104,78	98,75	85,62	--	--	--
1905	87,82	67,04	81,98	98,12	102,75	105,46	104,75	98,73	85,61	--	--	--
1905	87,80	67,03	81,98	98,12	102,75	105,44	104,74	98,72	85,60	--	--	--
1905	87,76	67,02	81,97	98,12	102,75	105,42	104,71	98,70	85,58	--	--	--
1905	87,74	67,02	81,97	98,12	102,75	105,41	104,69	98,70	85,57	--	--	--
1905	87,74	67,02	81,97	98,12	102,75	105,41	104,69	98,70	85,57	--	--	--
1905	87,74	67,02	81,97	98,12	102,75	105,41	104,69	98,70	85,57	--	--	--

rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd
excl. aftrek Wgh



BIJLAGE V BEREKENINGSRESULTATEN RAILVERKEER GELUIDBELASTING

Rapport:		Resultatentabel						
Model:		eerste model						
Groep:		Laeq totaalresultaten voor toetspunten						
Groepsreductie:		(hoofdgroep)						
		Nee						
Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A		169345,53	420749,57	11,00	55,7	55,2	51,3	59,0
		169252,29	420711,07	11,00	68,6	68,1	64,2	72,0
	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	57,7	57,2	53,2	61,0
	Toetspunt	169309,69	420806,83	11,60	58,4	57,9	54,0	61,8
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	58,5	58,0	54,1	61,9
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	59,3	58,8	54,8	62,6
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,86	8,60	58,8	58,3	54,3	62,1
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,86	11,60	59,5	59,1	55,1	62,9
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	57,4	56,9	52,9	60,7
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	58,3	57,8	53,8	61,6
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	52,3	51,8	47,9	55,7
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	52,9	52,4	48,5	56,3
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	44,4	43,9	40,1	47,8
T06_B	Toetspunt	169325,68	420814,43	11,60	47,1	46,6	42,7	50,5
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	45,8	45,3	41,5	49,2
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	48,0	47,5	43,7	51,5
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	47,4	46,9	43,0	50,8
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	49,5	49,0	45,1	52,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: met scherm
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250
GS1347206	s:1034908212	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347024	s:1034907679	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347074	s:1034907854	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347022	s:1034907677	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347207	s:1034908213	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1349042	s:2100000478	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1349043	s:2100000479	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347201	s:1034908206	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347206	s:1034908212	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347024	s:1034907679	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347074	s:1034907854	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347022	s:1034907677	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347207	s:1034908213	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1349042	s:2100000478	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1349043	s:2100000479	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347201	s:1034908206	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
scherm	scherm	3,00	--	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80

Model: met scherm
 Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

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
GS1347206	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347074	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347207	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349042	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349043	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347201	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347206	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347074	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347207	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349042	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349043	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347201	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
scherm	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: met scherm
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Naam	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
GS1347206	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347024	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347074	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347022	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347207	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349042	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349043	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347201	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347206	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347024	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347074	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347022	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347207	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349042	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349043	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347201	0,00	0,00	0,00	0,00
scherm	0,80	0,80	0,80	0,80

Rapport: Resultatentabel
 Model: met scherm
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A		169345,53	420749,57	11,00	52,0	51,5	47,7	55,4
_A		169252,29	420711,07	11,00	66,5	66,0	62,1	69,9
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	51,7	51,2	47,4	55,1
T01_B	Toetspunt	169309,69	420806,83	11,60	52,5	52,0	48,2	55,9
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	52,1	51,6	47,7	55,5
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	52,9	52,4	48,6	56,3
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,86	8,60	51,1	50,6	46,8	54,5
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,86	11,60	52,1	51,6	47,8	55,6
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	49,4	48,9	45,1	52,9
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	50,8	50,4	46,6	54,3
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	52,2	51,7	47,8	55,6
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	52,8	52,3	48,4	56,2
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	43,1	42,7	38,9	46,6
T06_B	Toetspunt	169325,68	420814,43	11,60	45,5	45,1	41,2	49,0
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	44,0	43,6	39,7	47,5
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	46,7	46,2	42,4	50,1
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	47,4	46,9	43,1	50,8
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	49,2	48,7	44,9	52,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 7

- Flora en fauna inspectie

Flora- en fauna-inspectie Stationsstraat 5 in Berghem



**In opdracht van:
Bureau Leefomgeving B.V.**

25 oktober 2021
ir. J.P.M. Hovens en ir. C. de Koning

Flora- en fauna-inspectie Stationsstraat 5 in Berghem

<i>Opdrachtgever:</i>	Bureau Leefomgeving B.V.
<i>Opstellers/controle:</i>	ir. J.P.M. Hovens / ir. C. de Koning
<i>Veldwerk:</i>	ir. J.P.M. Hovens

Faunaconsult B.V. werkt volgens de protocollen in de kennisdocumenten van BIJ12. Onze onderzoeken voldoen daarmee aan de landelijk geldende normen en opdrachtgevers hebben een basis om ons aan te spreken op de kwaliteit van de door ons aangeleverde producten. Onze ecologen voldoen aan de deskundigheidseisen zoals gesteld door RVO. We hechten groot belang aan maatschappelijk verantwoord ondernemen en we zijn PSO gecertificeerd.

Inhoud

1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel en status van dit document.....	3
1.3	Leeswijzer	3
2	De Wet natuurbescherming	4
3	Werkwijze	5
3.1	Beschrijving van de voorgenomen werkzaamheden	5
3.2	Werkwijze flora- en fauna-inspectie	5
4	Aanwezige beschermde natuurwaarden	6
4.1.	Beschrijving plangebied	6
4.2	Beschermde planten en dieren.....	6
5	Mogelijke effecten.....	9
6	Conclusies en aanbevelingen.....	10
	Literatuur	11
	Bijlage 1: Toelichting per beschermingsregime	12

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Bureau Leefomgeving B.V. begeleidt de ruimtelijke ontwikkelingen van een bedrijfsgebouw aan de Stationsstraat 5 te Berghem. Het is de bedoeling dat het gebouw wordt gerenoveerd, waarbij er twee inpandig 2 woningen worden gerealiseerd. Bureau Leefomgeving B.V. heeft Faunaconsult B.V. opdracht gegeven daartoe een flora- en fauna-inspectie uit te voeren.

1.2 Doel en status van dit document

De voorgenomen ingreep heeft aanleiding gegeven voor deze inspectie. Hierin is nagegaan welke effecten deze ingreep heeft op lokaal voorkomende beschermde flora en fauna. Het risico bestaat dat het plangebied deel uitmaakt van leefgebieden van diverse beschermde soorten. Dit document geeft inzicht in de mogelijke knelpunten in het kader van natuurwetgeving en -beleid en mogelijke effecten als gevolg van het project.

Het doel van dit document is om vast te stellen of de natuurwetgeving de geplande ontwikkeling in de weg staat. De ingreep kan een negatief effect hebben op beschermde natuurwaarden (plant- en diersoorten en bijbehorende leefgebieden). Dit document geeft aan of en welke vervolgstappen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de minimale onderzoekinspanning vanuit de Wet natuurbescherming (Wnb). Daarnaast worden mitigerende (verzachtende) maatregelen aangegeven om significant negatieve effecten op voorhand te voorkomen en daarmee te voldoen aan de natuurwetgeving.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een korte beschrijving gegeven van de relevante wet- en regelgeving. Hoofdstuk 3 beschrijft de geplande werkzaamheden en de werkwijze van de inventarisaties van de natuurwaarden. In hoofdstuk 4 worden de resultaten van de veldinventarisatie weergegeven. Hoofdstuk 5 beschrijft de effecten van de voorgenomen ingreep op aanwezige natuurwaarden, evenals de mogelijke overtredingen op de Wet natuurbescherming. Hoofdstuk 6 geeft de conclusies en aanbevelingen weer.

2 De Wet natuurbescherming

In deze paragraaf wordt een korte toelichting gegeven op de juridische bescherming van de Nederlandse natuur. De Wet natuurbescherming (Wnb), die per 1 januari 2017 is ingegaan, vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en Faunawet en de Boswet. De directe bescherming van dier- en plantensoorten was geregeld onder de Flora- en faunawet. Bij werkzaamheden met betrekking tot ruimtelijke ingrepen, moest worden nagegaan of deze negatieve gevolgen zouden kunnen hebben voor beschermde soorten. Het aspect soortbescherming blijft in de nieuwe wetgeving in grote lijnen gelijk, al verandert er wel een aantal zaken.

De lijsten met beschermde soorten zijn veranderd. Er zijn soorten die voorheen beschermd waren en onder de Wnb niet meer en andersom. Zo zijn een aantal soorten orchideeën, de kleine modderkruiper en rode bosmieren sinds 1 januari 2017 niet meer beschermd. De Wnb kent drie algemene beschermingsregimes waarin de voorschriften van de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn en twee verdragen (Bern en Bonn) zijn geïmplementeerd en waarin aanvullende voorschriften zijn gesteld voor de dier- en plantensoorten die niet onder die specifieke voorschriften vallen, maar wel bescherming behoeven (zie bijlage 1 voor een toelichting op verboden handelingen, afwijkmogelijkheden en criteria voor ontheffing/vrijstelling per beschermingsregime):

- **Vogels**

alle vogels in de zin van de Vogelrichtlijn (paragraaf 3.1 van de Wnb). Verder nemen de meeste provincies de onder de Flora- en faunawet benoemde vogelsoorten waarvan het nest jaarrond werd beschermd over;

- **Internationaal beschermde soorten**

alle dieren en planten, genoemd in de bijlagen bij de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (paragraaf 3.2 van de Wnb);

- **Overige beschermde soorten**

soorten genoemd in de bijlage bij de Wnb, die niet onder de reikwijdte van paragraaf 3.2 vallen (paragraaf 3.3 van de Wnb). Hieronder vallen ondermeer de ‘algemene’ soorten die onder de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ingrepen waren vrijgesteld. Vrijwel al deze soorten zijn door alle provincies eveneens voor ruimtelijke ingrepen vrijgesteld (een uitzondering geldt voor de mol; die onder de Wet natuurbescherming niet meer is beschermd).

De beschermde status van soorten kan echter per provincie verschillen. Provincies hebben de bevoegdheid om bij provinciale verordening vrijstelling te verlenen voor nationaal beschermde soorten (Provinciale staten van Noord-Brabant, 2016). Er is dan geen ontheffing nodig voor werkzaamheden.

Voor soorten die ook niet in de bijlagen van de Wnb worden genoemd, fungeert de zorgplichtbepaling (artikel 1.11 Wnb) als vangnet. Op grond van deze bepaling moeten schadelijke handelingen voor alle in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving in beginsel achterwege worden gelaten, dan wel moeten maatregelen worden genomen om schadelijke gevolgen (zoveel mogelijk) te voorkomen.

3 Werkwijze

3.1 Beschrijving van de voorgenomen werkzaamheden

Het bedrijfspand wordt inpandig verbouwd tot 2 woningen. Daarbij wordt her en der de gevel verbouwd, o.a. door een deur op de 1^e etage terug te brengen. Een schets van de voorgestane inrichting is niet voorhanden.

3.2 Werkwijze flora- en fauna-inspectie

Op 19 oktober 2021 heeft Faunaconsult B.V. het plangebied en de directe omgeving bezocht. Daarbij werden de aanwezige biotopen beoordeeld op hun geschiktheid als habitat voor beschermde diersoorten en beschermde planten. Het te renoveren gebouw werd met behulp van een ladder, boomcamera en zaklamp geïnspecteerd op de aanwezigheid van beschermde planten, vogelnesten en voortplantings- en rustplaatsen van beschermde dieren.

Aan de hand van relevante (verspreidings)literatuur en de waarnemingsoverzichten op www.ravon.nl/tijdschrift, www.verspreidingsatlas.nl, www.floron.nl, www.sovon.nl en www.zoogdiervereniging.nl is vervolgens ingeschat welke beschermde soorten mogelijk in het plangebied voorkomen.

4 Aanwezige beschermde natuurwaarden

4.1. Beschrijving plangebied

Het plangebied (zie figuur 4.1) bestaat uit een bedrijfsgebouw (zie foto's voorzijde) en wat omliggende bestrating. Vegetatie is, op een klein stukje gras na (zie foto rechtsonder voorzijde) afwezig. De omgeving van het plangebied bestaat uit enkele woningen met achtertuinen en weilanden.



Figuur 4.1. Ligging van het plangebied (rood omlijnd). Bron: Google Maps.

4.2 Beschermde planten en dieren

Het te renoveren gebouw heeft spouw, maar de ontluchtingsopeningen zijn alle voorzien van een rooster, dat kleine zoogdieren als vleermuizen de toegang versperd (zie figuur 4.2.1). Het gebouw heeft een plat bitumen dak, waarbij er aan alle zijden een dakoverstek is. De onderzijde van deze dakoverstekken bestaat uit houten planken, die nergens met de onderliggende gevel kieren (zie figuur 4.2.2). Overige openingen of betimmeringen zijn afwezig. Vleermuisverblijven of vogelnesten zijn hier dus (ook in het broedseizoen) zeker afwezig.

Omdat het terrein rondom het gebouw grotendeels is bestraat, zijn de meeste andere zoogdieren, beschermde planten, amfibieën, reptielen of overige beschermde soorten evenmin te verwachten. Een uitzondering geldt mogelijk voor soorten als de huisspitsmuis, die in het niet bestrate deel van het plangebied een hol zouden kunnen hebben. Deze en andere soorten die mogelijk in het plangebied aanwezig zijn, zijn in tabel 4.2 opgenomen.



Figuur 4.2.1. De ventilatieopeningen zijn alle voorzien van roosters die vleermuizen en andere zoogdieren de toegang versperren.



Figuur 4.2.2. De onderzijde van het dakoverstek kiert nergens met de onderliggende gevel.

Tabel 4.2. (Potentieel) in het plangebied voorkomende beschermde soorten. Het beschermingsregime van de soorten in de Wnb is eveneens weergegeven.

Nederlandse naam en wetenschappelijke naam	Vogels met jaarrond beschermd nest	Internationaal beschermde soorten	Overige beschermde soorten
Bosmuis (<i>Apodemus sylvaticus</i>)			X
Huisspitsmuis (<i>Crocidura russula</i>)			X
Veldmuis (<i>Microtus arvalis</i>)			X

5 Mogelijke effecten

- De renovatiewerkzaamheden kunnen resulteren in het verstoren en/of vernietigen van individuen en holen van algemene zoogdieren.

In de volgende tabel zijn de mogelijke overtredingen van de verbodsbepalingen van de Wnb weergegeven. In hoofdstuk 6 wordt uitgelegd hoe deze overtredingen kunnen worden voorkomen.

Tabel 5.1. Mogelijke overtredingen van algemene verbodsbepalingen van de Wnb. Zie bijlage 1 voor een verklaring van de beschermingscategorïën en een overzicht van alle verbodsbepalingen.

Soort	Beschermingsregime Wnb	Art. 3.1 lid 1	Art. 3.1 lid 2	Art. 3.5 lid 1	Art. 3.5 lid 2	Art. 3.5 lid 3	Art. 3.5 lid 4	Art. 3.10 lid 1
Algemene zoogdieren	Overige soorten							X

Artikel 3.1 (m.b.t. Vogels)

- **lid 1:** het opzettelijk doden en vangen van vogels
- **lid 2:** het opzettelijk vernielen en beschadigen van nesten, rustplaatsen en eieren en het wegnemen van nesten

Artikel 3.5 (m.b.t. Internationaal beschermde soorten):

- **lid 1:** het opzettelijk doden of vangen van soorten
- **lid 2:** het opzettelijk verstoren van soorten
- **lid 3:** het opzettelijk vernielen en rapen van eieren van soorten
- **lid 4:** het beschadigen en vernielen van de voortplantingsplaatsen en rustplaatsen van soorten

Artikel 3.10 lid 1 (m.b.t. A-soorten): het is verboden

- (a) in het wild levende A-soorten opzettelijk te doden of te vangen;
 - (b) de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van de A-soorten opzettelijk te beschadigen of te vernielen; en
- De onder (a) en (b) genoemde verboden zijn niet van toepassing op de bos-, huisspits- en veldmuis voor zover deze dieren zich in of op gebouwen of daarbij behorende ervan of roerende zaken bevinden (artikel 3.10 lid 3 Wnb).

6 Conclusies en aanbevelingen

In het plangebied komen mogelijk zoogdieren voor, die onder de Wnb zijn beschermd. Het gaat om algemeen voorkomende soorten (zogenaamde A-soorten), waarvoor in Noord-Brabant een vrijstelling geldt in geval van ruimtelijke ontwikkeling en beheer en onderhoud (Provinciale staten van Noord-Brabant, 2016).

Voor alle zoogdieren de Zorgplicht (artikel 1.11 Wnb); deze houdt in dat nadelige gevolgen voor dieren en planten altijd zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Om aan de algemene zorgplicht te voldoen, moeten dieren die tijdens de werkzaamheden worden aangetroffen, zo snel mogelijk naar een aangrenzende locatie buiten het plangebied worden verplaatst.

Literatuur

- Ministerie van Economische zaken. 2016. Soortenbescherming bij ruimtelijke ingrepen. Lees hier wat de Wet natuurbescherming daarover regelt. Versie 1.3.
- Provinciale staten van Noord-Brabant. 2016. Verordening van Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant houdende regels ter bescherming van de natuur (Verordening natuurbescherming Noord-Brabant).
Link:http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Historie/Noord-Brabant/600901/CVDR600901_1.html.

Bijlage 1: Toelichting per beschermingsregime

Vogels

Verbodsbepalingen en afwijkingsmogelijkheden

Het beschermingsregime voor vogels is neergelegd in de artikelen 3.1 tot en met 3.4 van de Wnb. Deze bepalingen gelden voor alle van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn.

Op grond van de artikelen 3.1 en 3.2 gelden voor deze vogels de volgende verboden:

- het opzettelijk doden en vangen van vogels (artikel 3.1 lid 1 Wnb)
- het opzettelijk vernielen en beschadigen van nesten, rustplaatsen en eieren en het wegnemen van nesten (artikel 3.1 lid 2 Wnb)
- het rapen en houden van eieren (artikel 3.1 lid 3 Wnb)
- het opzettelijk storen van vogels indien dit van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende soort (artikel 3.1 lid 4 en 5 Wnb)
- het verkopen, vervoeren voor verkoop, onder zich hebben voor verkoop of ten verkoop aanbieden van (gemakkelijk herkenbare delen of producten van) dode of levende vogels (artikel 3.2 lid 1 Wnb)
- het, anders dan voor verkoop, houden en vervoeren van (gemakkelijk herkenbare delen of producten van) dode of levende vogels (artikel 3.2 lid 6 Wnb)
- het, voor zover bij of krachtens de Wnb toegestaan, vangen of doden van vogels met – kort gezegd – verboden middelen en het achtervolgen met behulp van in de Vogelrichtlijn genoemde vervoermiddelen overeenkomstig de in de Vogelrichtlijn omschreven wijze (artikel 3.4 lid 1 Wnb).

Het beschermingsregime gaat uit van het ‘nee, tenzij-principe’. Dit betekent dat de genoemde schadelijke handelingen verboden zijn, tenzij het bevoegd gezag een afwijking van het verbod toestaat. Die toestemming kan worden verleend door middel van een ontheffing of vrijstelling.

Criteria voor ontheffing of vrijstelling

Gedeputeerde staten (‘GS’) kunnen van vrijwel alle hierboven omschreven verboden ontheffing verlenen. Provinciale staten (‘PS’) kunnen daarnaast bij verordening vrijstelling verlenen van deze verboden. Voor een paar specifieke verboden is de minister van Economische Zaken (de ‘minister’) het bevoegd gezag, namelijk de verboden die zien op de verkoop en het vervoer van vogels. Indien een afwijking van een verbodsbepaling wordt toegestaan, moet daarbij in ieder geval worden bepaald op welke soort de afwijking betrekking heeft, welke middelen, installaties of methoden voor het vangen of doden zijn toegestaan en welke voorwaarden gelden ter beperking van de risico's en met betrekking tot het tijdstip en de plaats van de handeling. Daarnaast moet voor de verlening van een ontheffing of vrijstelling aan een aantal cumulatieve criteria zijn voldaan. Dit betekent dat er:

- geen andere bevredigende oplossing mag bestaan,
- de maatregelen niet mogen leiden tot verslechtering van de staat van instandhouding van de desbetreffende soort en
- de ontheffing nodig is in verband met één van de volgende zes gronden:
 - het belang van de volksgezondheid of de openbare veiligheid;
 - het belang van de veiligheid van het luchtverkeer;
 - ter voorkoming van belangrijke schade aan gewassen, vee, bossen, visserij of wateren;
 - ter bescherming van flora of fauna;
 - voor onderzoek of onderwijs, het uitzetten of herinvoeren van soorten of voor de daarmee samenhangende teelt; of
 - om het vangen, het onder zich hebben of elke andere wijze van verstandig gebruik van bepaalde vogels in kleine hoeveelheden selectief en onder strikt gecontroleerde omstandigheden toe te staan.

Internationaal beschermde soorten

Internationaal beschermde soorten zijn strikt beschermd

Deze soorten worden in de praktijk vaak aangeduid als de ‘strikt beschermde soorten’, omdat voor deze soorten alleen onder strikte voorwaarden ontheffing van een verbodsbepaling kan worden verkregen. Bekende voorbeelden van habitatsoorten zijn de drijvende waterweegbree, de rugstreeppad en de zandhagedis.

Verbodsbepalingen

De belangrijkste verboden uit de Wnb zijn:

- het opzettelijk doden of vangen van habitatsoorten (artikel 3.5 lid 1 Wnb)
- het opzettelijk verstoren van habitatsoorten (artikel 3.5 lid 2 Wnb)
- het opzettelijk vernielen en rapen van eieren van habitatsoorten (artikel 3.5 lid 3 Wnb)
- het beschadigen en vernielen van de voortplantingsplaatsen en rustplaatsen van habitatsoorten (artikel 3.5 lid 4 Wnb)
- het opzettelijk plukken en verzamelen, afsnijden, ontwortelen en vernielen van habitatsoorten (artikel 3.5 lid 5 Wnb)
- het, anders dan voor verkoop, onder zich hebben of vervoeren van habitatsoorten (artikel 3.6 lid 2 Wnb).

Criteria voor ontheffing of vrijstelling

Gedeputeerde Staten kunnen van deze verboden ontheffing verlenen en Provinciale Staten kunnen bij verordening vrijstelling verlenen van deze verboden (artikel 3.8 lid 2 en 3.9 lid 2 Wnb). Er is een aantal (cumulatieve) criteria (opgesomd in artikel 3.8 lid 5 Wnb) om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen; deze worden slechts verleend indien:

- er geen andere bevredigende oplossing bestaat (alternatieventoets);
- er geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijk verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan;
- de ontheffing of vrijstelling nodig is:
 - in het belang van de bescherming van de wilde flora of fauna of in het belang van de instandhouding van de natuurlijke habitats;
 - ter voorkoming van ernstige schade aan met name de gewassen, veehouderijen, bossen, visgronden, wateren of andere vormen van eigendom;
 - in het belang van de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en met inbegrip van voor het milieu wezenlijke gunstige effecten;
 - voor onderzoek en onderwijs, repopulatie of herintroductie van deze soorten, of voor de daartoe benodigde kweek, met inbegrip van de kunstmatige vermeerdering van planten; of
 - om het onder strikt gecontroleerde omstandigheden mogelijk te maken op selectieve wijze en binnen bepaalde grenzen een beperkt, bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde dieren van de aangewezen soort te vangen of onder zich te hebben, onderscheidenlijk een beperkt bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde planten van de aangewezen soort te plukken of onder zich te hebben.

Overige beschermde soorten

Algemeen

Overige beschermde soorten zijn niet beschermd vanwege de Europese wet- en regelgeving. Het gaat hier om de in het wild levende diersoorten die worden genoemd in onderdeel A van de bijlage bij de Wnb. Voorbeelden zijn de hermelijn en de wezel ('A-soorten'). Daarnaast worden vaatplanten beschermd van de soorten die worden genoemd in onderdeel B in de bijlage bij de Wnb, zoals de akkerboterbloem en de muurbloem ('B-soorten'). Uit de wetsgeschiedenis is gebleken dat het nodig is om deze soorten bij wet aan te wijzen, omdat zij niet voldoende worden beschermd door enkel de zorgplicht. Het gaat daarbij in het bijzonder om soorten die in Nederland in hun voortbestaan worden bedreigd. Op de bijlagen zijn dan ook bijvoorbeeld de Rode Lijst-soorten aangewezen.

Verboden handelingen

Het is verboden op grond van artikel 3.10 lid 1 Wnb:

- (a) in het wild levende A-soorten opzettelijk te doden of te vangen;
- (b) de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van de A-soorten opzettelijk te beschadigen of te vernielen en
- (c) B-soorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

De onder (a) en (b) genoemde verboden zijn niet van toepassing op de bos-, huisspits- en veldmuis voor zover deze dieren zich in of op gebouwen of daarbij behorende ervan of roerende zaken bevinden (artikel 3.10 lid 3 Wnb). Voor deze overige soorten gelden dus minder verboden dan voor de strikt beschermde soorten. Zo is bijvoorbeeld het (opzettelijk) verstoren van soorten niet verboden.

Ruimere afwijkmogelijkheden

Voor de overige soorten gelden bovendien ruimere afwijkmogelijkheden dan voor de strikt beschermde soorten. Artikel 3.8 Wnb (dat de afwijkmogelijkheden voor Habitatsoorten bepaalt) is grotendeels van overeenkomstige toepassing op de overige soorten. Dit betekent dat een ontheffing of vrijstelling slechts wordt verleend indien:

- er geen andere bevredigende oplossing bestaat (alternatieventoets);
- er geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijk verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan;
- de ontheffing of vrijstelling nodig is:
 - in het belang van de bescherming van de wilde flora of fauna of in het belang van de instandhouding van de natuurlijke habitats;
 - ter voorkoming van ernstige schade aan met name de gewassen, veehouderijen, bossen, visgronden, wateren of andere vormen van eigendom;
 - in het belang van de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en met inbegrip van voor het milieu wezenlijke gunstige effecten;
 - voor onderzoek en onderwijs, repopulatie of herintroductie van deze soorten, of voor de daartoe benodigde kweek, met inbegrip van de kunstmatige vermeerdering van planten; of
 - om het onder strikt gecontroleerde omstandigheden mogelijk te maken op selectieve wijze en binnen bepaalde grenzen een beperkt, bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde dieren van de aangewezen soort te vangen of onder zich te hebben, onderscheidenlijk een beperkt bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde planten van de aangewezen soort te plukken of onder zich te hebben.

Anders dan voor Habitatsoorten, kan voor de overige soorten ook ontheffing of vrijstelling worden verleend als dit noodzakelijk is (artikel 3.8 lid 2):

- in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied;

- ter voorkoming van schade of overlast, met inbegrip van schade aan sportvelden, schietterreinen, industrieterreinen, kazernes, of begraafplaatsen;
- ter beperking van de omvang van de populatie van dieren, in verband met door deze dieren ter plaatse en in het omringende gebied veelvuldig veroorzaakte schade of in verband met de maximale draagkracht van het gebied waarin de dieren zich bevinden;
- ter voorkoming of bestrijding van onnodig lijden van zieke of gebrekkige dieren;
- in het kader van bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw;
- in het kader van bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of in het kader van natuurbeheer;
- in het kader van bestendig beheer of onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied, of
- ten behoeve van het algemeen belang.

Overzicht verbodsbepalingen Wet natuurbescherming (Ministerie van Economische Zaken, 2016)

Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn § 3.1 Wn	Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn § 3.2 Wn	Beschermingsregime andere soorten § 3.3 Wn
Art 3.1 lid 1 Het is verboden in het wild levende vogels opzettelijk te doden of te vangen.	Art 3.5 lid 1 Het is verboden soorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen	Art 3.10 lid 1a Het is verboden soorten opzettelijk te doden of te vangen
Art 3.1 lid 2 Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen	Art 3.5 lid 4 Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren te beschadigen of te vernielen	Art 3.10 lid 1b Het is verboden de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen
Art 3.1 lid 3 Het is verboden eieren te rapen en deze onder zich te hebben	Art 3.5 lid 3 Het is verboden eieren van dieren in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen	Niet van toepassing
Art 3.1 lid 4 en lid 5 Het is verboden vogels opzettelijk te storen, tenzij de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort	Art 3.5 lid 2 Het is verboden dieren opzettelijk te verstoren	Niet van toepassing
Niet van toepassing	Art 3.5 lid 5 Het is verboden plantensoorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen	Art 3.10 lid 1c Het is verboden plantensoorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen

Bijlage 8

- LIR berekening (kwaliteitsverbetering)

Datum: 9-6-2022

Raming kwaliteitsverbeteringen Stationsstraat 5 Berghem

Pagina: 1

Project Raming kwaliteitsverbeteringen Stationsstraat 5 Berghem

Opdrachtgever: Dhr. J. Gooiker

Architect: Princen BouwProcesBegeleiding B.V.

Code	S Omschrijving	Hoeveel Ehd	Eenheidsprijs	Bruto totaal
00	* ALGEMENE GEGEVENS # Uitgangspunten Princen Bouw ProcesBegeleiding BV werknr. W-21-1380: - blad VO 00 dd 18-02-2022; - blad BT 10 dd 10-02-2022; - blad VO 10 dd 10-02-2022; - blad BT 11 dd 10-02-2022; - blad VO 11 dd 10-02-2022; - blad BT 20 dd 29-04-2022; - blad VO 20 dd 29-04-2022; " Algemene opmerkingen - Dit betreft een kostenraming en is gebaseerd op het huidige prijspeil. Hieraan kunnen geen rechten worden ontleend. Uitgangspunten # Niet opgenomen in deze raming - kosten architect, constructeur en overige adviseurs; - legeskosten; Niet opgenomen in deze raming ALGEMENE GEGEVENS			
01	* GEVELKOZIJNEN			
01.10	# Woning 1	1 pst		
	Slopen bestaande kozijnen	14 st	97,00	1358,00
	Sloop spouwmuur	6 m2	29,10	174,60
	Stelregels tbv kozijnen	88,1 m1	27,05	2383,11
	Leveren en monteren aluminium gevelkozijnen type Ferro Line (staallook), kleur Ral 9005 incl. beglazing.	36,80 m2	766,50	28209,50
	Aftimmeren binnenzijde kozijnen	70,4 m1	10,28	723,36
	Afvoeren oude kozijnen en puin	1 pst	750,00	750,00
	Woning 1	1 pst	33598,56	33598,56
01.10	# Woning 2	1 pst		
	Slopen bestaande kozijnen	11 st	97,00	1067,00
	Sloop spouwmuur	4,7 m2	29,10	136,77
	Stelregels tbv kozijnen	58,2 m1	27,05	1574,31
	Leveren en monteren aluminium gevelkozijnen type Ferro Line (staallook) , kleur Ral 9005 incl. beglazing.	20,3 m2	766,50	15559,95
	Aftimmeren binnenzijde kozijnen	47,3 m1	10,28	486,01
	Afvoeren oude kozijnen en puin	1 pst	300,00	300,00
	Woning 2	1 pst	19124,04	19124,04
	GEVELKOZIJNEN		52722,60	52722,60
02	* LAADPERRON			
02.10	# Totaal	1 pst		
	Verdeling:			
	woning 1: 1/3			
	woning 2: 2/3			
	Grondwerk incl opnemen bestrating en incl. aanvullen tussen metselwerk	1 pst	1588,00	1588,00
	Funderingsplaat	10 m2	105,00	1050,00
	Metselwerk dmv BIA blok vuilwerk inclusief treden	17,4 m2	77,50	1348,50
	Betonvloer vlak afgewerkt	9,5 m2	125,00	1187,50
	Afsmeren buitenzijde metselwerk	9,2 m2	90,00	828,00
	Totaal	1 pst	6002,00	6002,00
	LAADPERRON		6002,00	6002,00

Datum: 9-6-2022

Raming kwaliteitsverbeteringen Stationsstraat 5 Berghem

Pagina: 2

Code	S Omschrijving	Hoeveel Ehd	Eenheidsprijs	Bruto totaal
03	* STALEN SCHUIFDEUREN			
03.10	# Woning 1	2 st		
	Schuifdeur voorzijde inclusief bekleding met hout en inclusief rails	1 st	4888,00	4888,00
	Bekleden rails	1 st	319,00	319,00
	Schuifdeur achterzijde, inclusief bekleding met hout	1 st	2694,00	2694,00
	Woning 1	2 st	3950,50	7901,00
03.10	# Woning 2	2 st		
	Schuifdeur voorzijde inclusief bekleding met hout en inclusief rails	1 st	4888,00	4888,00
	Bekleden rails	1 st	319,00	319,00
	Woning 2	2 st	2603,50	5207,00
	STALEN SCHUIFDEUREN		13108,00	13108,00
04	* HIJSKAPPEN			
04.10	# Woning 1	2 st		
	Wanden HSB prefab	34,8 m2	260,00	9048,00
	Daken pefab inclusief	22,5 m2	210,00	4725,00
	Bekleding daken met leien	22,5 m2	170,00	3825,00
	Plaatsen kappen	2 st	388,00	776,00
	Kraanhuur	1 pst	800,00	800,00
	Aansluiten dakbedekking	1 pst	300,00	300,00
	Woning 1	2 st	9737,00	19474,00
	HIJSKAPPEN		19474,00	19474,00
05	* LUIKEN			
05.10	# Woning 1	4 st		
	Luiken tpv hijshuisjes	4 st	548,50	2194,00
	Aflakken luiken	4 st	60,00	240,00
	Woning 1	4 st	608,50	2434,00
	LUIKEN		2434,00	2434,00
06	* AANBOUW HERSTELLEN			
06.10	# Woning 2	1 pst		
	Sloop dakrand	19,9 m1	14,55	289,55
	Inzagen en weghalen metselwerk tbv steunberen	5 st	194,00	970,00
	Graafwerk tbv steunberen	1 pst	397,00	397,00
	Aanstorten fundering tbv steunberen	5 st	172,00	860,00
	Metselwerk topgevels en steunberen	14,2 m2	220,00	3124,00
	Toeslag intanden steunberen voor-/achtergevel	5,5 m1	24,25	133,38
	Aansluiting dakplaat/bestaande gevel	11,2 m1	140,00	1568,00
	Ophogen dak	58,25 m2	85,00	4951,25
	Dakbedekking dmv stalen gofplaten	58,25 m2	76,90	4479,43
	Zinken mastgoot	11,2 m1	42,50	476,00
	Woning 2	1 pst	17248,60	17248,60
	AANBOUW HERSTELLEN		17248,60	17248,60
07	* HERSTELLEN DAKRAND			
07.10	# Woning 1	29,2 m1		
	Verwijderen bestaande bekleding	29,2 m1	14,55	424,86
	Uitvullen, klossen	29,2 m1	13,73	400,77
	Bekleding boei met garantplaat	8,8 m2	66,10	581,68
	Smetplank tegen gevel	8,8 m2	70,95	624,36
	Schilderen klossen en bekleding	29,2 m1	52,50	1533,00
	Woning 1	29,2 m1	122,08	3564,67
07.20	# Woning 2	24,8 m1		
	Verwijderen bestaande bekleding	24,8 m1	14,55	360,84
	Uitvullen, klossen	24,8 m1	13,73	340,38
	Bekleding boei met garantplaat	7,5 m2	66,10	495,75
	Smetplank tegen gevel	7,5 m2	70,95	532,13
	Schilderen klossen en bekleding	24,8 m1	52,50	1302,00
	Woning 2	24,8 m1	122,22	3031,10

Datum: 9-6-2022

Raming kwaliteitsverbeteringen Stationsstraat 5 Berghem

Pagina: 3

Code	S Omschrijving	Hoeveel Ehd	Eenheidsprijs	Bruto totaal
HERSTELLEN DAKRAND			6595,77	6595,77
08	* HERSTELLEN GEVELS			
08.10	# Totaal	1 pst		
	. woning 1: 45%			
	. woning 2: 55%			
	Gevelsteiger	385 m2	17,50	6737,50
	Verwijderen verflaag	252 m2	47,50	11970,00
	Uitkappen voegwerk en opnieuw voegen	252 m2	22,00	5544,00
	Aanhelen metselwerk	1 pst	1802,00	1802,00
	Totaal	1 pst	26053,50	26053,50
	HERSTELLEN GEVELS		26053,50	26053,50

Datum: 9-6-2022

Raming kwaliteitsverbeteringen Stationsstraat 5 Berghem

Pagina: 4

S	Omschrijving	Hoevl	Een	Alle kost. H	Totaal	Totaal
t		heid	heid	soorten L		Generaal
@	Netto totaal	1		143.638,46	143.638,46	
*				143.638,46	143.638,46	143.638,46
.						
.						
%	ABK		%	4,00%	5.745,54	
*				5.745,54	5.745,54	149.384,00
.						
.						
%	AK/W & R		%	8,00%	11.950,72	
*				11.950,72	11.950,72	161.334,72
.						
.						
%	Car Verzekering		%	0,35%	564,67	
*				564,67	564,67	161.899,39
.						
.						
*	TOTAAL EXCLUSIEF BTW					161.899,39
.						
GH	Grondslag BTW hoog			18.260,93	161.899,39	
%H	BTW hoog			21,00%	33.998,87	
.						
.						
BT	Totaal BTW			<u>33.998,87</u>	<u>33.998,87</u>	
*	Totaal incl BTW			33.998,87	33.998,87	195.898,26
.						
.						

Samenvatting raming kwaliteitsverbetering Stationsstraat 5 Berghem

datum:

9-jun-22

Verbetering	Woning 1	Woning 2	Totaal
1 Kozijnen	€ 37.870,00	€ 21.555,00	€ 59.425,00
2 Laadperron	€ 2.255,00	€ 4.510,00	€ 6.765,00
3 Stalen schuifdeuren	€ 8.905,00	€ 5.869,00	€ 14.774,00
4 Huiskappen	€ 21.950,00	€ -	€ 21.950,00
5 Luiken	€ 2.743,00	€ -	€ 2.743,00
6 Aanbouw herstellen	€ -	€ 19.441,00	€ 19.441,00
7 Dakrand	€ 4.018,00	€ 3.416,00	€ 7.434,00
8 Gevel			
- steigerwerk	€ 3.417,30	€ 4.176,70	€ 7.594,00
- verwijderen verflagen	€ 6.071,40	€ 7.420,60	€ 13.492,00
- opnieuw voegen	€ 2.811,60	€ 3.436,40	€ 6.248,00
- metselwerk aanhalen	€ 914,40	€ 1.117,60	€ 2.032,00
- (dichtgemetseld raam terugbrengen in post gevelkozijnen)			
Totaal exclusief BTW	€ 90.955,70	€ 70.942,30	€ 161.898,00
BTW	21% € 19.100,70	€ 14.897,88	€ 33.998,58
Totaal inclusief BTW	€ 110.056,40	€ 85.840,18	€ 195.896,58

VERBOUW STATIONSSTRAAT 5 BERGHEM

Projectnummer:
W-21-1380

Datum:
10-05-2022

Getekend:
Wouter Princen | Rik van den Elzen

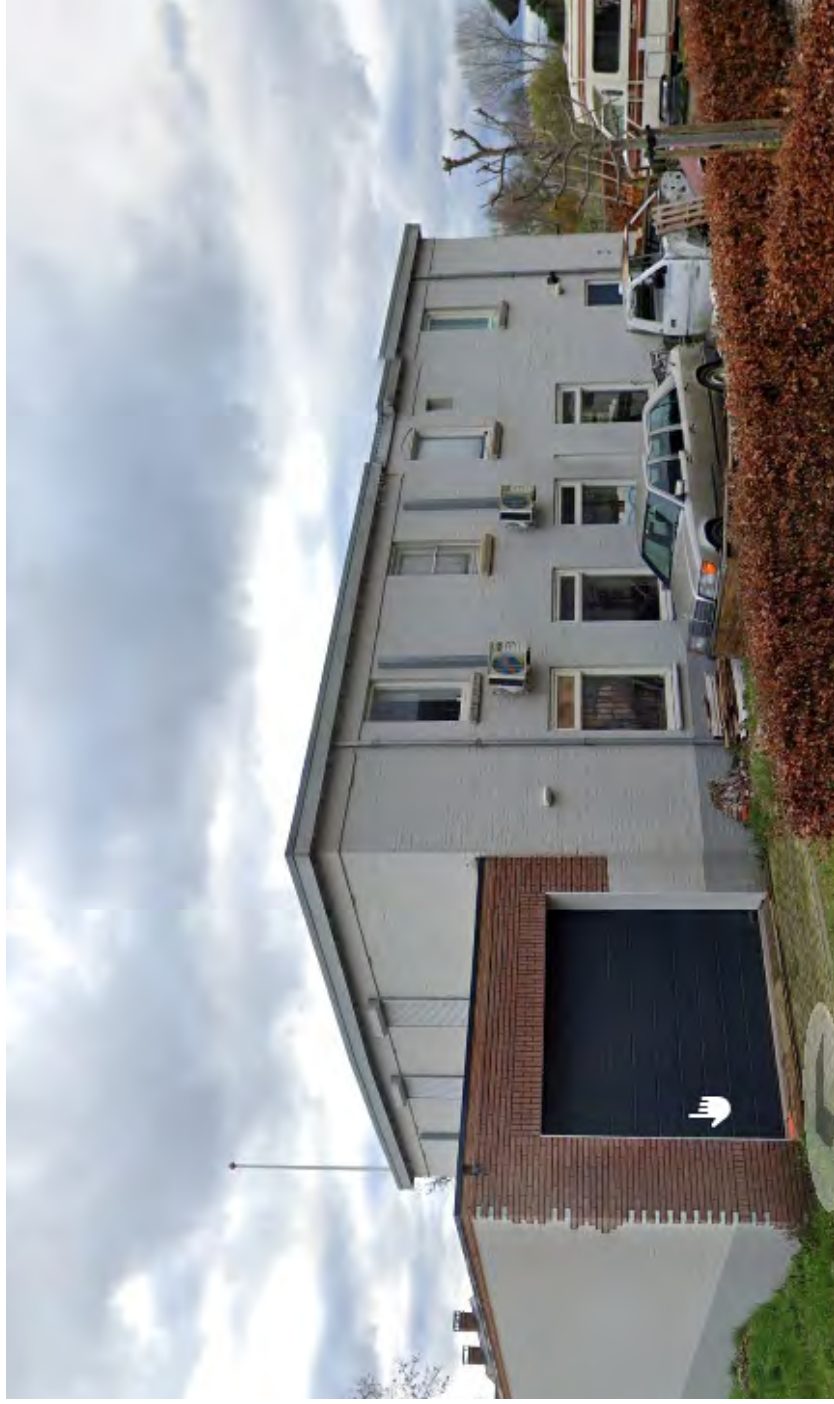
De Hammen 40

5371 MK Ravenstein

T.0486-412829

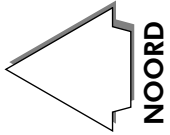
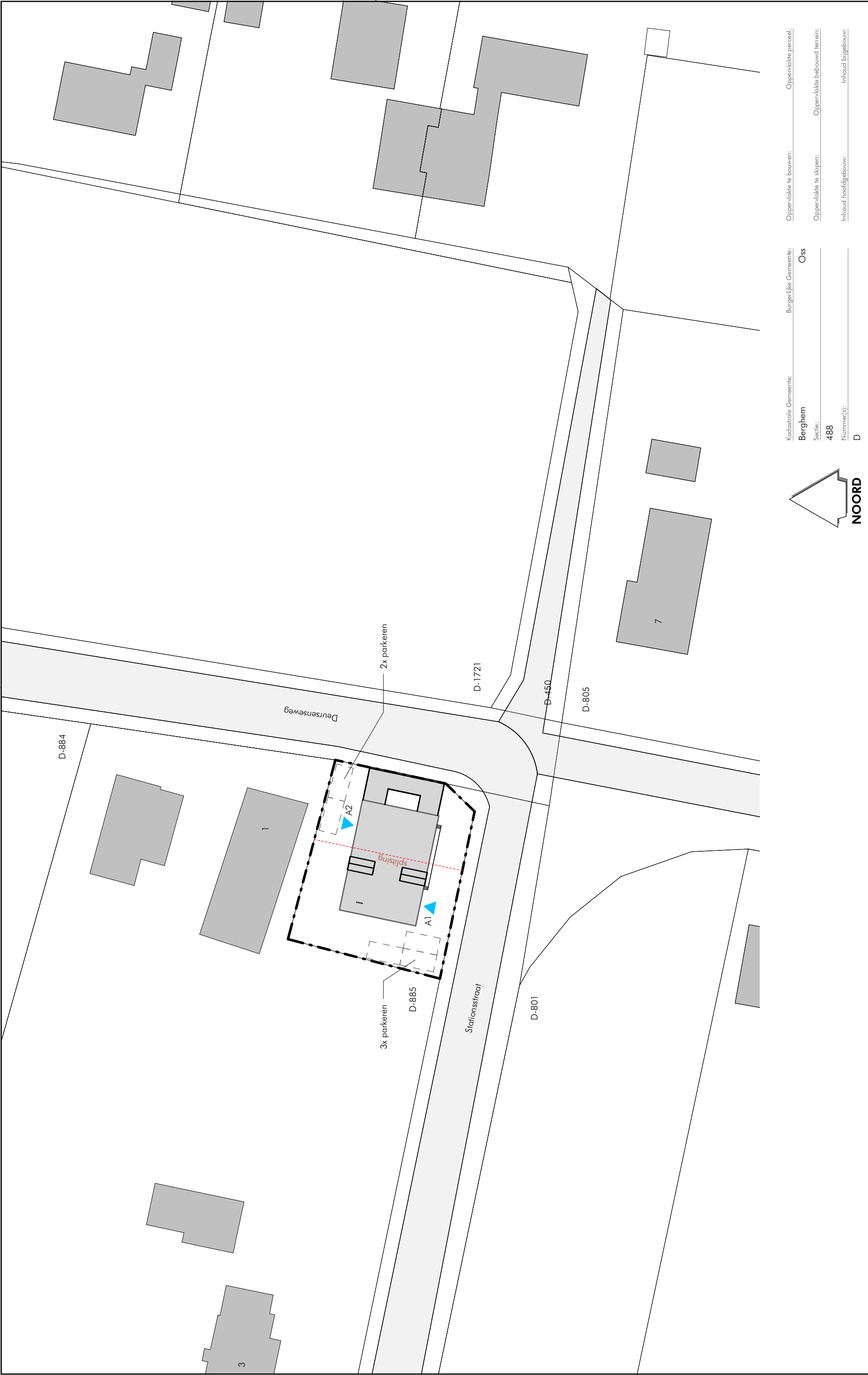
info@kantoorprincen.nl

FOTO'S BESTAAND



HISTORISCHE FOTO'S





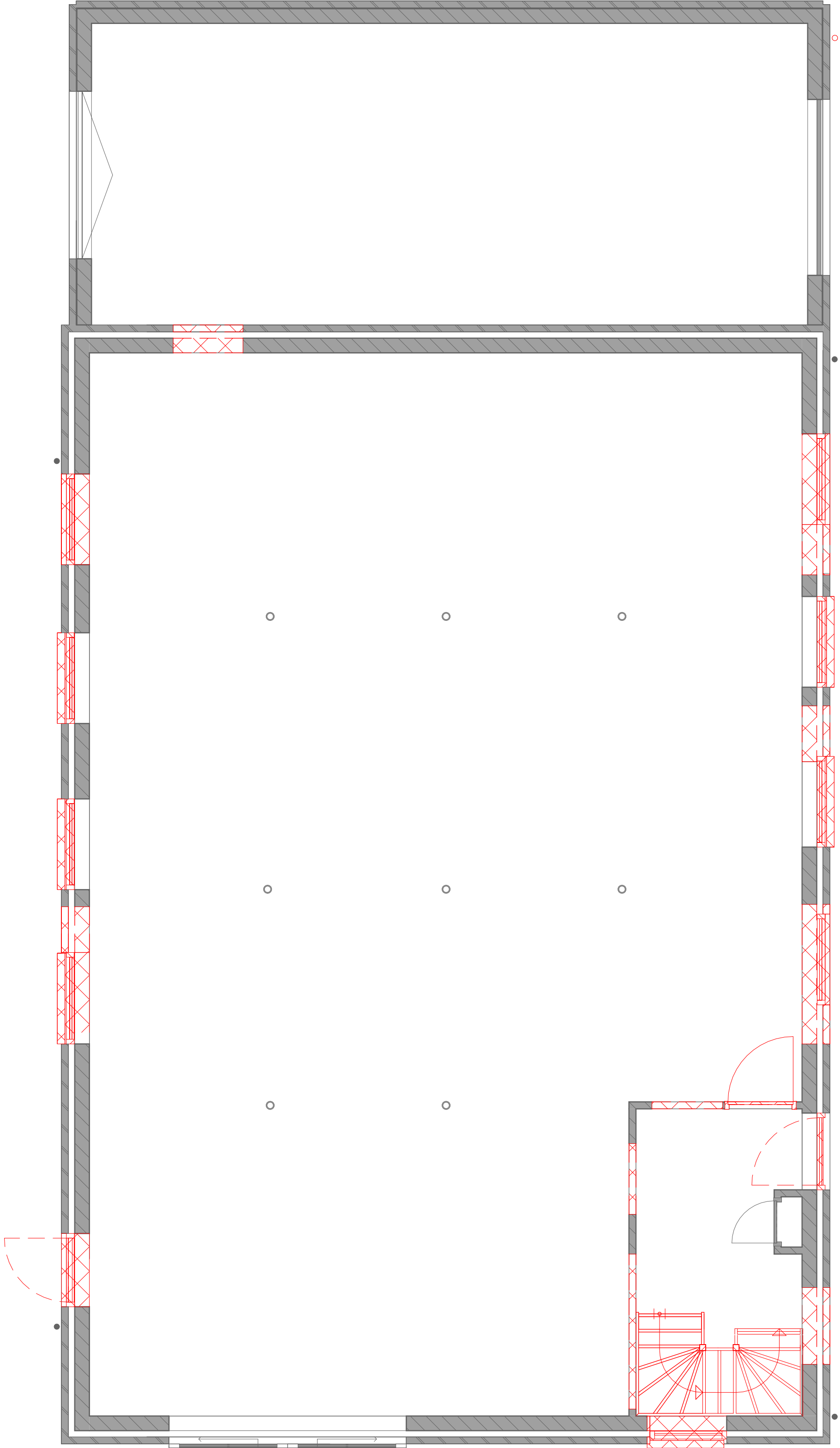
Kadastrale Gemeente:	Burgelijke Gemeente:	Oppervlakte te bouwen:	Oppervlakte perceel:
Berghem	Oss		
Secie:		Oppervlakte te slopen:	Oppervlakte bebouwd terrein:
488			
Nummer(s):		Inhoud hoofdgebouw:	
D			

Projectomschrijving:
Plan voor het realiseren van twee woningen aan de Stationsstraat 5 te Berghem

Projectadres:
Stationsstraat 5, 5351NM, Berghem

Onderdeel:
SITUATIE NIEUW

Schaal:	Formaat:	Projectfase:	Geleend:
1 : 500	A3	Voorlopig ontwerp	RvdE
Datum:	Gewijzigd:	Projectnummer:	Tekeningnummer:
18-02-2022		W-21-1380	VO 00



BEGANE GROND
1 : 50

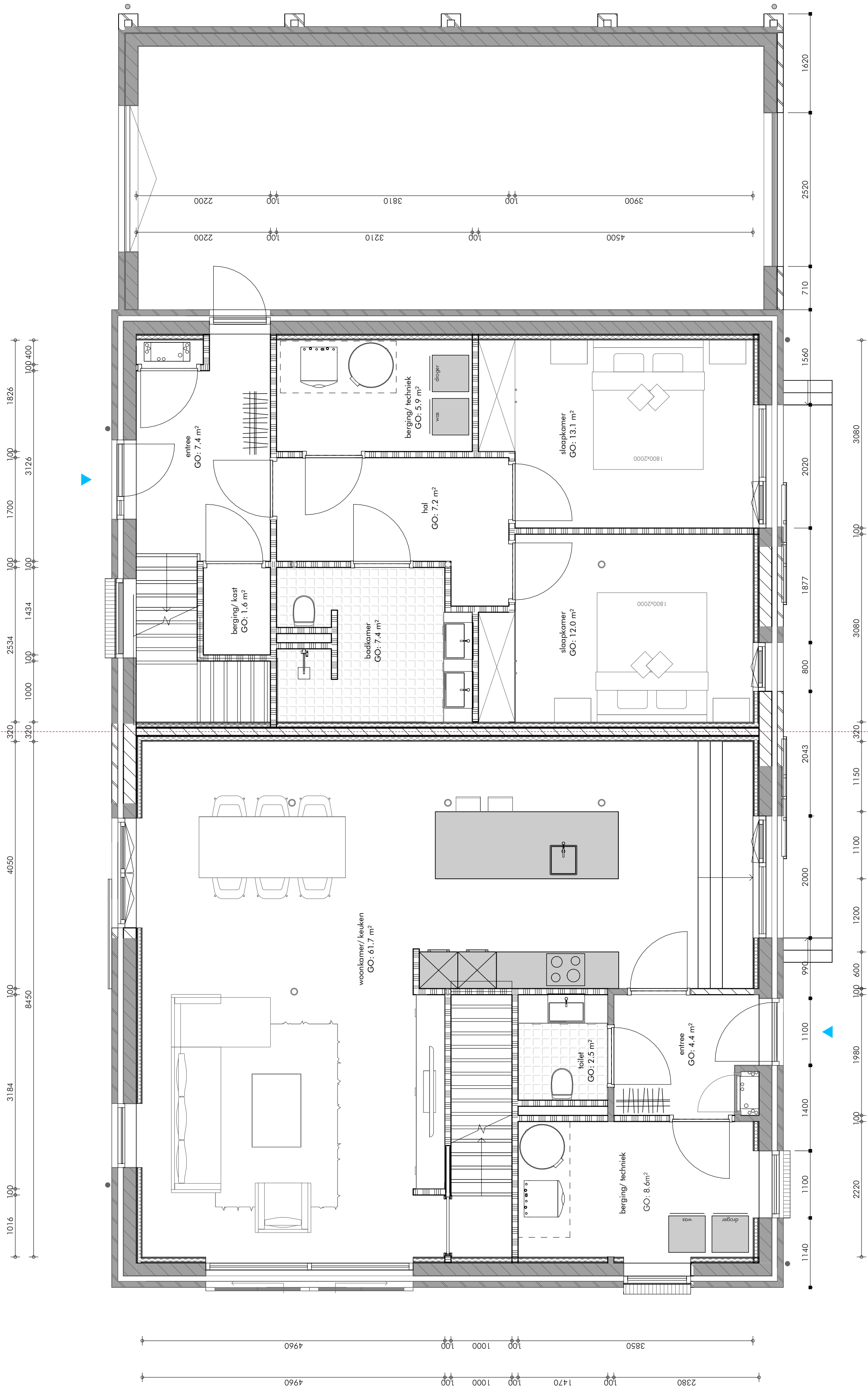


De Hammen 40 Ravenstein • 0486 - 412829 • www.kantoorprincen.nl

Projectadres:	Bouwplan:
Stationsstraat 5, 5351NM, Berghem	
Kadastrale Gemeente:	Burgelijke Gemeente:
Berghem	Os
Secie:	Nummer(b):
488	D

Projectomschrijving:
Plan voor het realiseren van twee woningen aan de Stationsstraat 5 te Berghem
Onderdeel:
BEGANE GROND BESTAAND

Projectfase:	Geleidend:
Voorlopig ontwerp	RvdE
Schaal:	Formaat:
1 : 50	A2
Datum:	Gewijzigd:
10-02-2022	
Projectnummer:	Tekeningnummer:
W-21-1380	BT 10



BEGANE GROND
1 : 50



De Hammen 40 Roverslein • 0486 - 412829 • www.kantoorprincen.nl

Projectomschrijving:
Plan voor het realiseren van twee woningen aan de Stationsstraat 5 te Berghem

Onderdeel:
BEGANE GROND NIEUW

Projectfase:
Voorlopig ontwerp

Schaal:
1 : 50

Datum:
10-02-2022

Projectnummer:
W-21-1380

Geleidend:
RvdE

Formaat:
A2

Tekeningnummer:
VO 10

Projectleider:
Stationsstraat 5, 5351 NM, Berghem

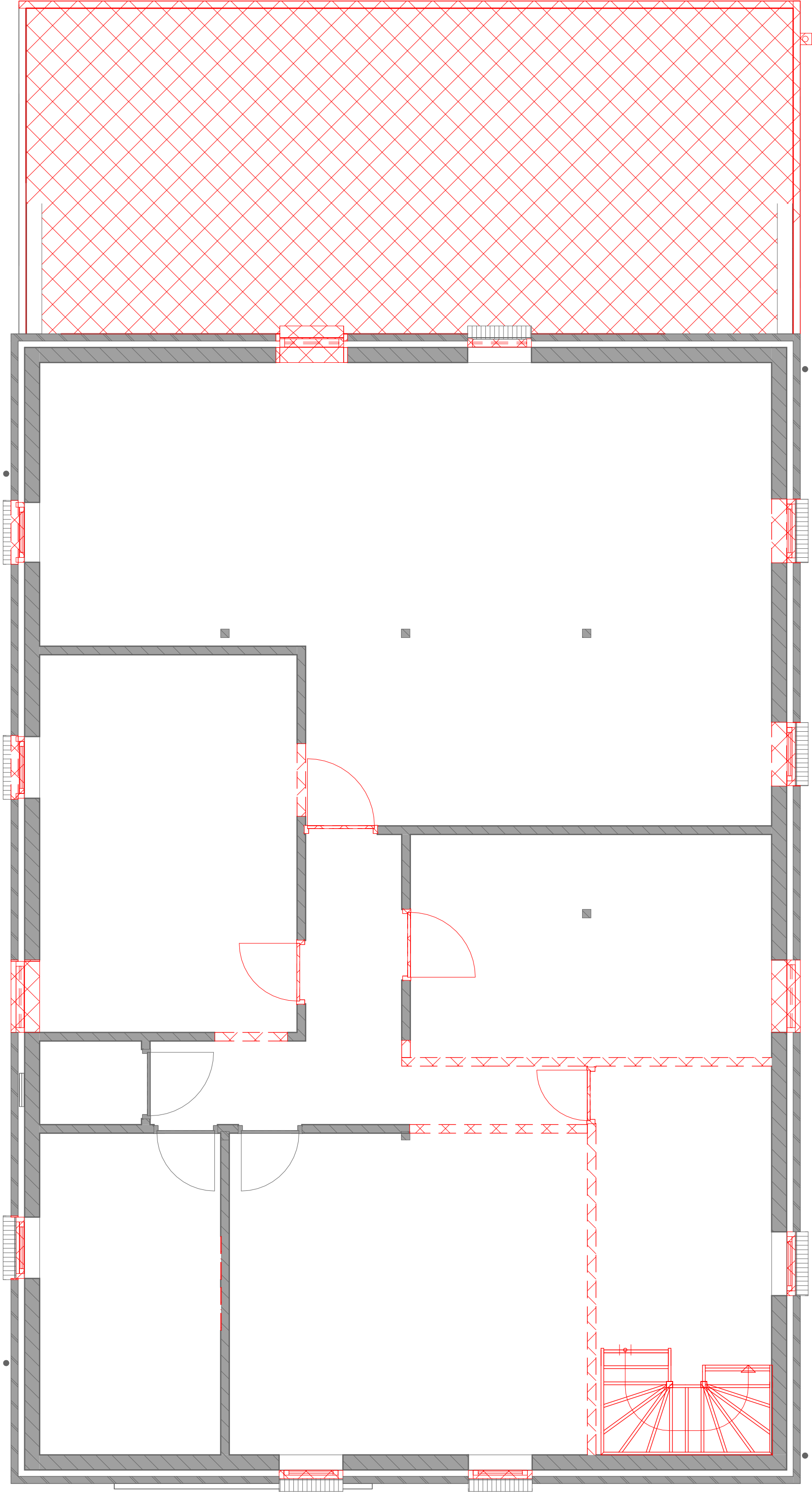
Kadastrale Gemeente:
Berghem

Nummer(b):
488

Bouwplan:
Os

Burgelijke Gemeente:
Os

Nummer(b):
D



1E VERDIEPING
1 : 50



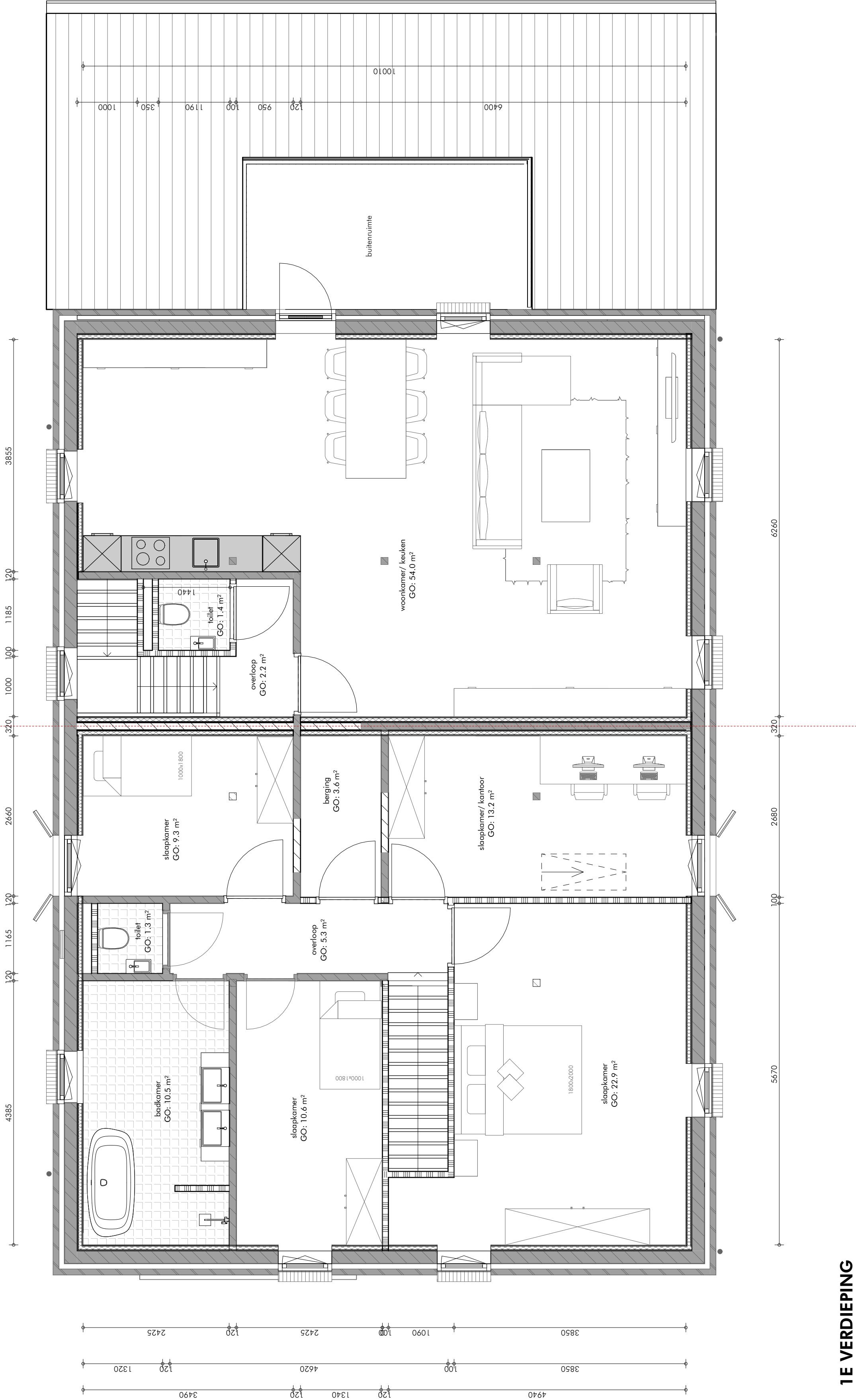
De Hammen 40 Ravenstein • 0486 - 412829 • www.kantoorprincen.nl

Projectomschrijving:
Plan voor het realiseren van twee woningen aan de Stationsstraat 5 te Berghem
Onderdeel:

VERDIEPING BESTAAND

Projectfase:	Geleidend:
Voorlopig ontwerp	RvdE
Schaal:	Formaat:
1 : 50	A2
Datum:	Gewijzigd:
10-02-2022	
Projectnummer:	Tekeningnummer:
W-21-1380	BT 11

Projectadres:	Bouwplan:
Stationsstraat 5, 5351NM, Berghem	
Kadastrale Gemeente:	Burgelijke Gemeente:
Berghem	Os
Secie:	Nummer(b):
488	D



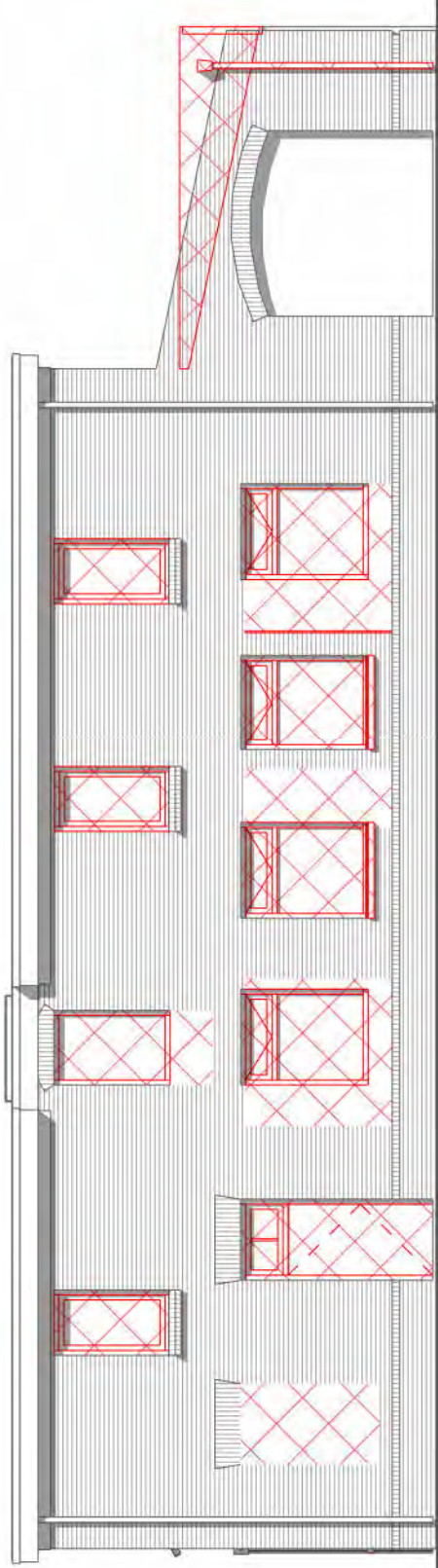
1E VERDIEPING
1 : 50



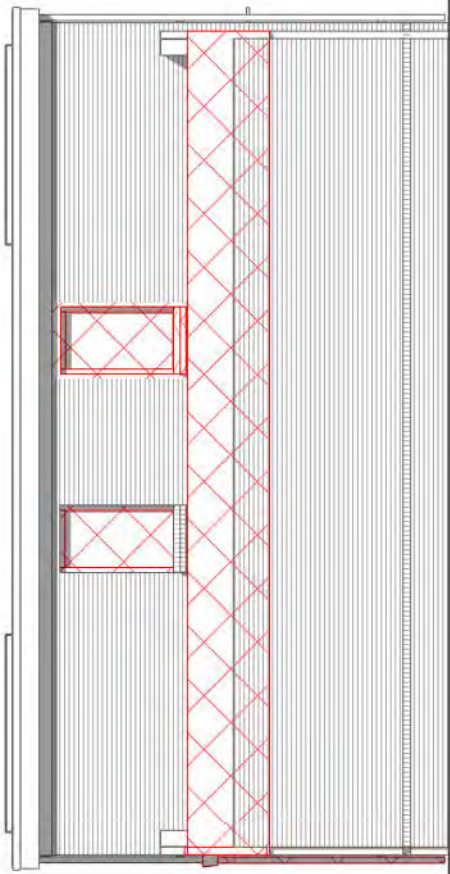
De Hammen 40 Ravenstein • 0486 - 412829 • www.kantoorprincen.nl

Projectomschrijving:
Plan voor het realiseren van twee woningen aan de Stationsstraat 5 te Berghem
Onderdeel:
VERDIEPING NIEUW

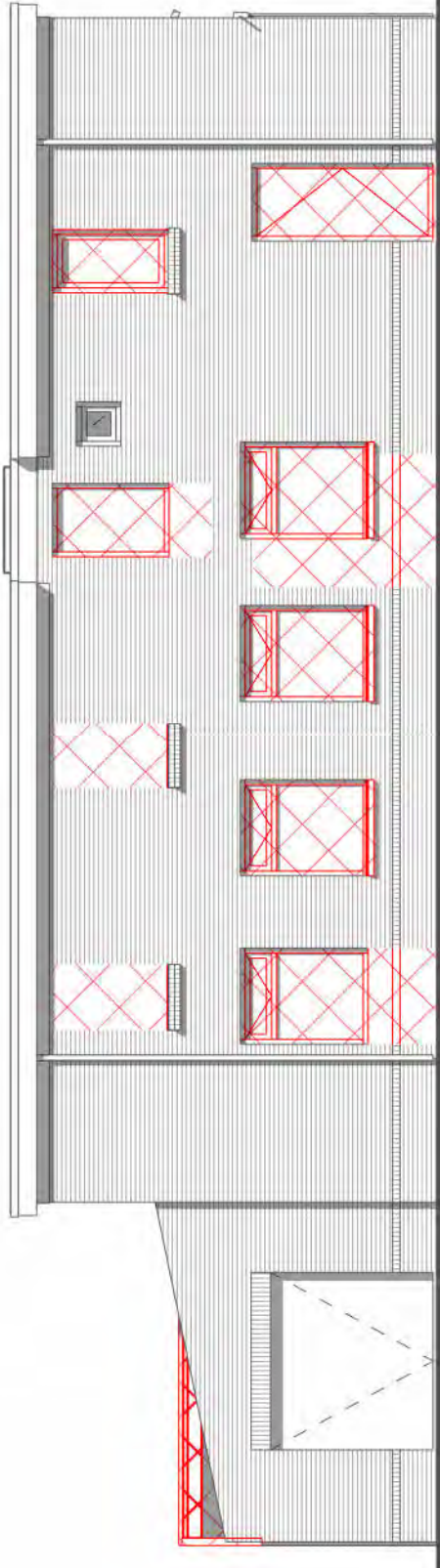
Projectleider:	Bouwplan:	Gefelend:
Stationsstraat 5, 5351 NM, Berghem	RvdE	RvdE
Kodasterla Gemeente:	Voorlopig ontwerp	Formaat:
Berghem	Os	A2
Scale:	1 : 50	Datum:
		10-02-2022
Projectnummer:	W-21-1380	Tekeningnummer:
488		VO 11



VOORGEVEL
1 : 100



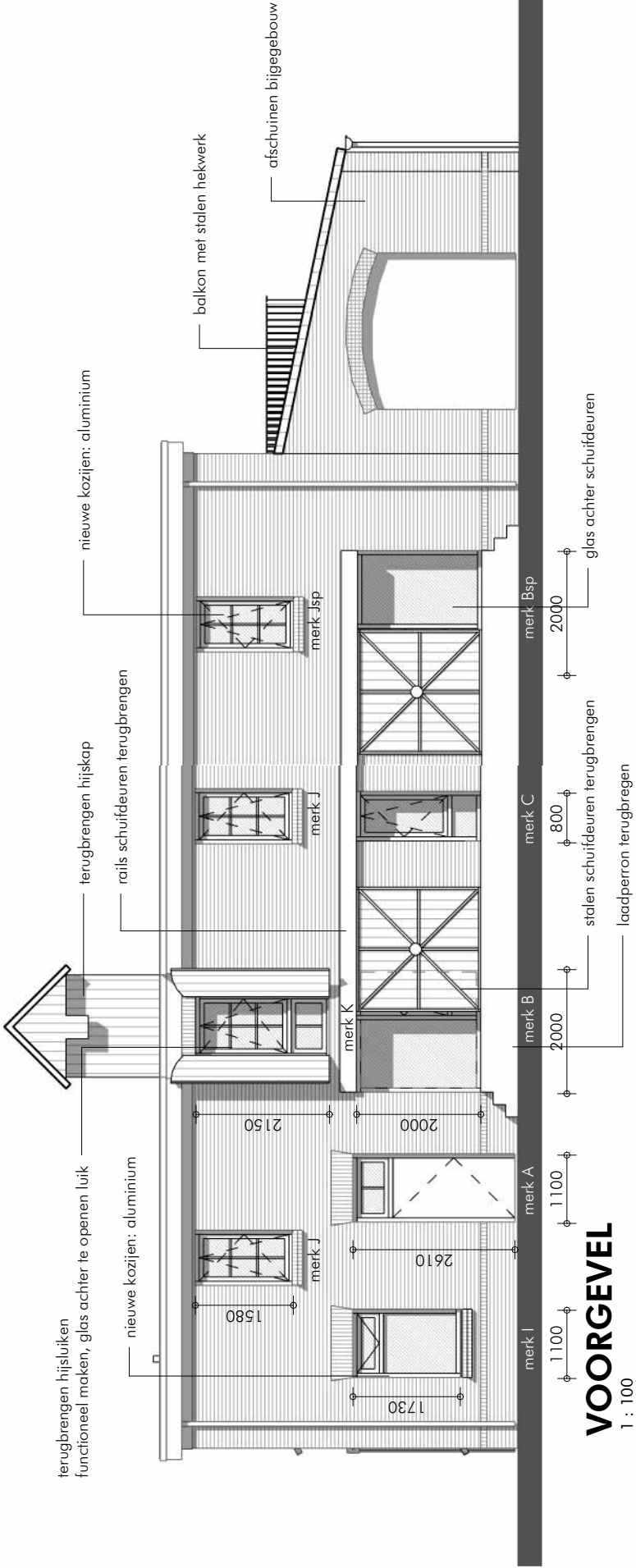
RECHTER ZIJGEVEL
1 : 100



ACHTERGEVEL
1 : 100



LINKER ZIJGEVEL
1 : 100

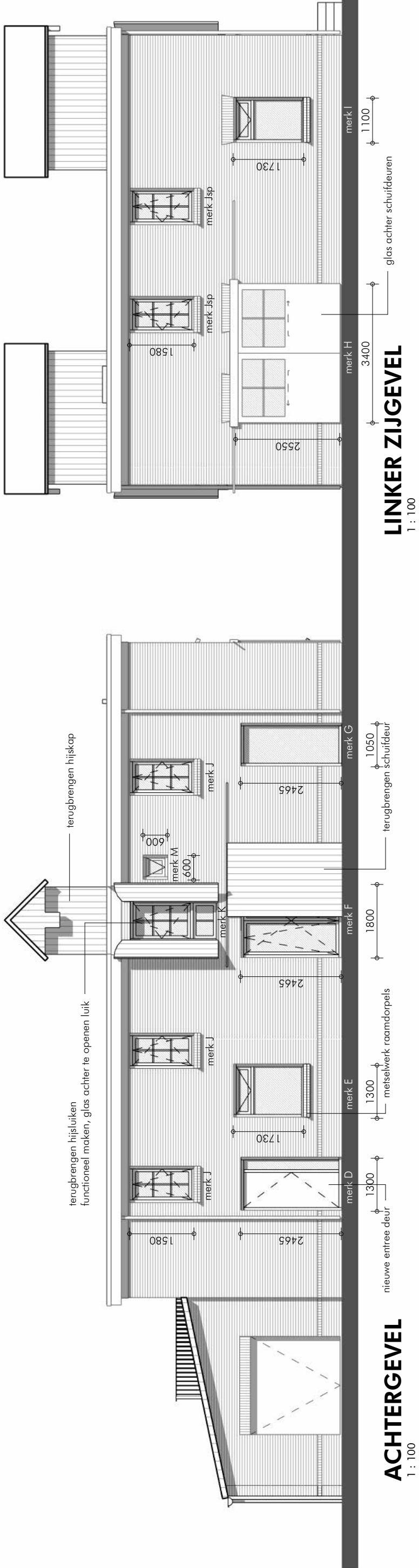


VOORGEVEL

1 : 100

RECHTER ZIJGEVEL

1 : 100

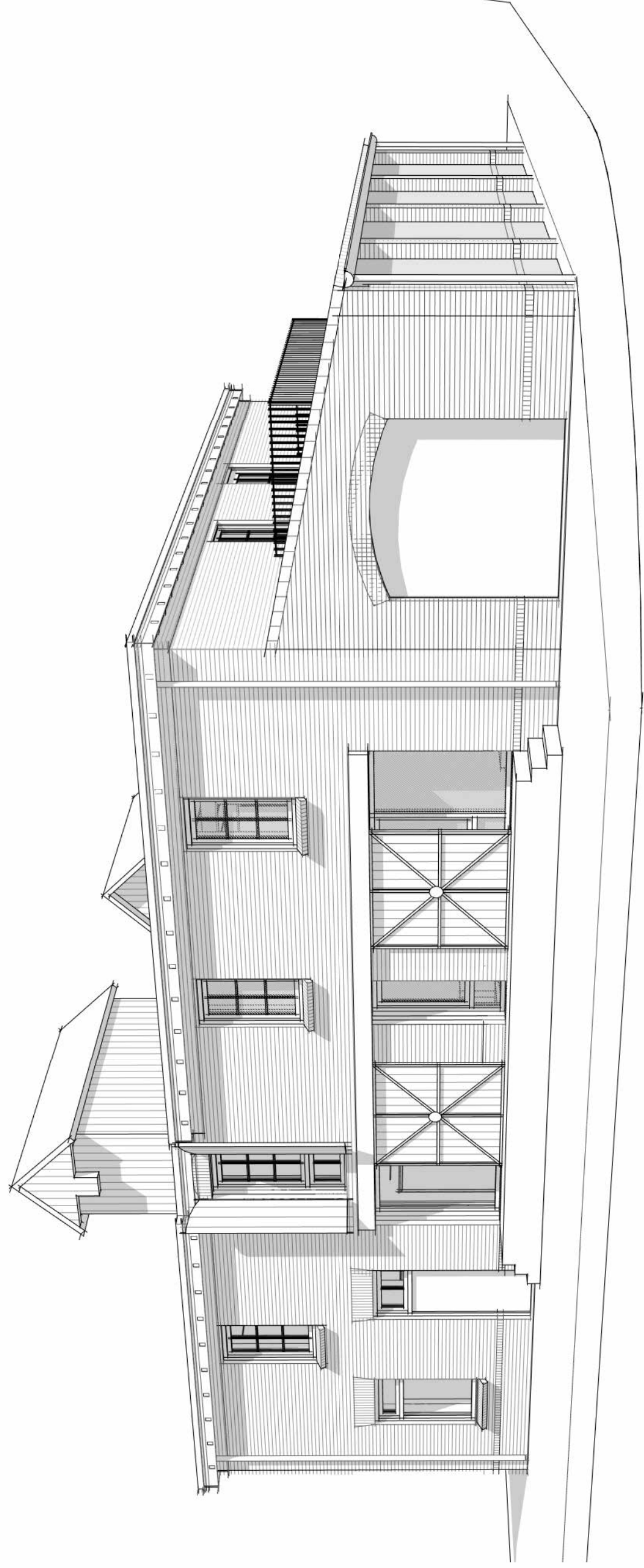


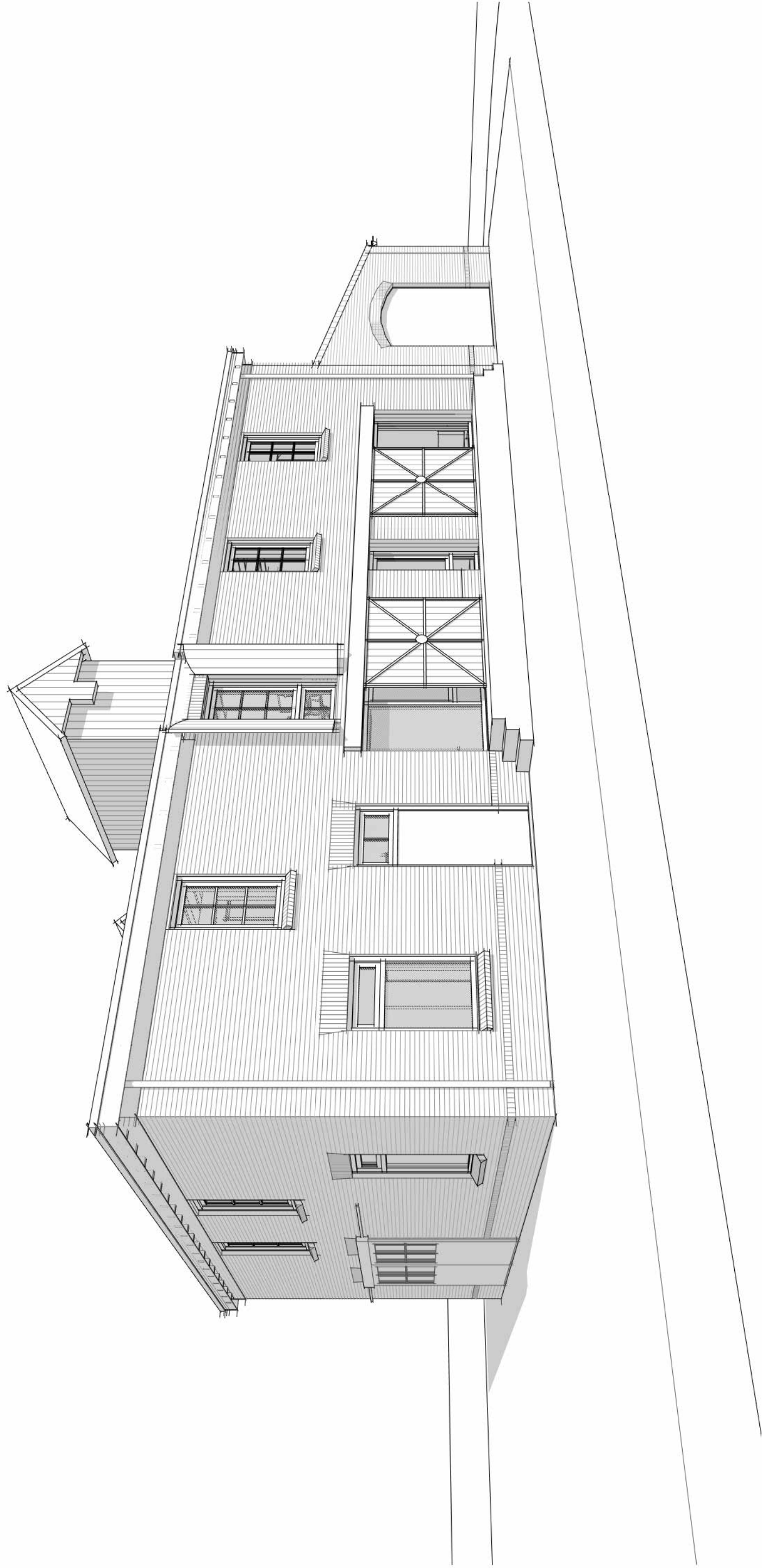
ACHTERGEVEL

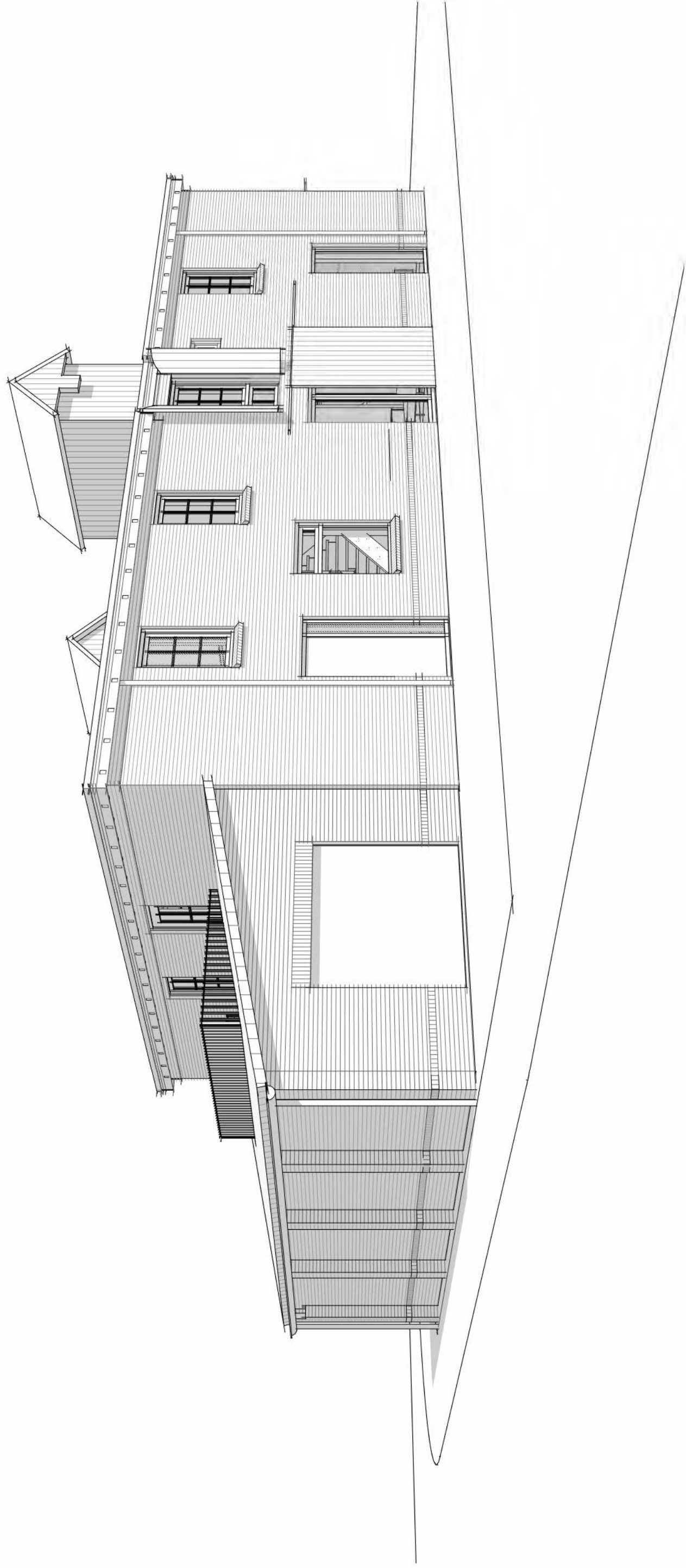
1 : 100

LINKER ZIJGEVEL

1 : 100









November 2021

Verkennd bodemonderzoek
Stationsstraat 5 te Berghem

Opdrachtgever : Dhr. J.T. Gooiker
Contactpersoon : Zie opdrachtgever

Projectnummer : SST.323921
Rapportagedatum : 09-11-2021

Het voorliggend onderzoek is uitgevoerd onder de 'Algemene voorwaarden Van Oort Bodemonderzoek BV' die ter inzage liggen op het kantoor aan de Zoggelsestraat 15a te Heesch en de Kamer van Koophandel te 's-Hertogenbosch.

Van Oort Bodemonderzoek BV is gecertificeerd volgens BRL SIKB 2000 (EC-SIK-20257) en beschikt over een kwalibo-erkenning.



Inhoudsopgave	Blz
1. Inleiding	3
2. Vooronderzoek	4
2.1 Algemeen	4
2.2 Onderzoeksvragen	4
2.3 Afbakening en locatiegegevens	5
2.4 Terreingebruik onderzoekslocatie	6
2.5 Voorgaande onderzoeken en saneringen	7
2.6 Omgeving locatie	7
2.7 Bodemopbouw en geohydrologie	8
3. Hypothese en onderzoeksopzet	9
4. Uitgevoerd onderzoek	10
4.1 Veldonderzoek	10
4.2 Laboratoriumonderzoek	11
5. Resultaten veldonderzoek	12
6. Resultaten laboratoriumonderzoek	13
6.1 Algemeen bodembeleid en toetsingskader	13
6.2 Toetsing analyseresultaten	14
7. Conclusies	15
7.1 Grond	15
7.2 Grondwater	15
7.3 Hypothese	15
8. Samenvatting en advies	16

Bijlagen

1. Kadastrale kaart
2. Informatie vooronderzoek
3. Situatietekening met boorlocaties
4. Boorprofielen
5. Toetsing analyseresultaten
6. Analysecertificaten laboratorium

1. Inleiding

In opdracht van de heer J.T. Gooiker is er een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie aan de Stationsstraat 5 te Berghem (gemeente Oss).

Aanleiding tot het bodemonderzoek is een herbestemming. Het doel van het onderzoek is het vastleggen van de kwaliteit van grond en grondwater en te beoordelen of er met betrekking tot de bodemkwaliteit bezwaren zijn tegen een woonbestemming.

De uitvoering van het bodemonderzoek heeft plaatsgevonden op basis van de NEN 5740 (Bodem-Landbodem-Strategie voor het uitvoeren van verkennend bodemonderzoek-Onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van bodem en grond, januari 2009).

In dit rapport komen achtereenvolgens aan de orde; het vooronderzoek, de onderzoeksopzet, het uitgevoerd veld- en laboratoriumonderzoek, de onderzoeksresultaten, de conclusies en een samenvatting met advies.

De rapportage betreft geen kwaliteitsverklaring zoals bedoeld in het kader van het Besluit en de regeling bodemkwaliteit. Er is in dat verband ook geen onderzoek gedaan naar PFAS. Bij eventueel vrijkomende grond zijn de resultaten van het onderzoek wel geschikt om een inschatting te maken van de toepassingsmogelijkheden.

Het onderzoek is onafhankelijk uitgevoerd. Van Oort Bodemonderzoek BV is geen eigenaar van de onderzoekslocatie en financieel niet gelieerd aan de opdrachtgever.

Betrouwbaarheid en aansprakelijkheid

Een bodemonderzoek wordt uitgevoerd door het steekproefsgewijs bemonsteren van grond en grondwater. Deze in wet- en regelgeving vastgestelde benadering maakt het onmogelijk om op basis van de resultaten van een onderzoek garanties ten aanzien van de verontreinigingssituatie te geven. Aan de hand van een bodemonderzoek wordt de kans op de aanwezigheid van een later aan te treffen bodemverontreiniging tot een minimum beperkt.

Van Oort Bodemonderzoek BV accepteert geen aansprakelijkheid ten aanzien van beslissingen die opdrachtgever of derden nemen naar aanleiding van het uitgevoerd onderzoek. Een vooronderzoek is sterk afhankelijk van de bronnen en (historische) gegevens die aangeleverd worden. Van Oort Bodemonderzoek BV kan niet instaan voor de volledigheid van de ontvangen informatie en gegevens van derden.

2. Vooronderzoek

2.1. Algemeen, aanleiding en doel

Voor de uitvoering van het vooronderzoek is gebruik gemaakt van de NEN 5725 (Bodem-Landbodem-Strategie voor het uitvoeren van milieuhygiënisch vooronderzoek, oktober 2017) en de eventueel eerder uitgevoerde bodemonderzoeken.

Het doel van het vooronderzoek is inzicht krijgen in de mogelijke aanwezigheid van verontreinigingen op de onderzoekslocatie. Hierbij wordt een inschatting gemaakt van de aard, mate oorzaak en ligging van mogelijke verontreinigingen. Ook kunnen de resultaten van het vooronderzoek worden gebruikt bij de interpretatie van de resultaten van het bodemonderzoek.

Om dit doel te bereiken wordt relevante informatie over de onderzoekslocatie en eventueel beïnvloeding vanuit de directe omgeving verzameld, geanalyseerd en geïnterpreteerd. De te verzamelen informatie is afhankelijk van de aanleiding en het doel van het vooronderzoek en heeft betrekking op locatiegegevens, bodemopbouw, geohydrologie, te verwachten bodemkwaliteit en potentieel bodembedreigende activiteiten op de vooronderzoekslocatie.

2.2. Onderzoeksvragen

De aanleiding voor het vooronderzoek is in dit geval het opstellen van een hypothese over de bodemkwaliteit ten behoeve van een uit te voeren bodemonderzoek. Hieronder staan de onderzoeksvragen opgesomd zoals geformuleerd in de NEN 5725. Dit met een verwijzing naar de paragraaf of hoofdstuk waarin deze gemotiveerd wordt beantwoord.

- Wat is de afbakening van de onderzoekslocatie en is deze voldoende? (2.3)
- Is er sprake van potentiële bronnen van bodemverontreiniging, zowel vanuit het verleden als het heden? Zo ja, wat zijn deze en waar liggen ze? (2.4)
- Is de bodem asbestverdacht? Zo ja, wat zijn de mogelijke bronnen en verdachte terreindelen? (2.4)
- Heeft er in het verleden bodemonderzoek plaatsgevonden? Zo ja, welke en wat zijn de resultaten. Wordt op de locatie of een deel daarvan (een geval van ernstige) bodemverontreiniging verwacht? Zo ja, waar bevindt deze zich? (2.5)
- Is er sprake van beïnvloeding vanuit de omgeving van de bodemkwaliteit of de kwaliteit van het grondwater? Zo ja, welke en waar bevinden deze zich? (2.6)
- Is er sprake van een bodemkwaliteitskaart? Zo ja, welke kwaliteitsklasse is voor de locatie toegekend en welke lagen zijn daarbij onderscheiden? (2.6)
- Wat is de bodemopbouw en geohydrologie en is er binnen het onderzoeksgebied sprake van verschillende fysische kwaliteiten en/of bodemvreemde lagen? (2.7)
- Is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem afdoende bekend of wordt bodemonderzoek noodzakelijk geacht? Motiveer het antwoord (H3)

Ten behoeve van het vooronderzoek zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- Kadaster
- Informatie opdrachtgever en eigenaar
- Regionaal bodemloket omgevingsdienst
- Informatie gemeente en BHIC (bodemkwaliteitskaart en bouw- en milieuarchief)
- Historische kaarten en registratiekaart gebouwen (topotijdreis.nl, BAG-viewer)
- Actuele luchtfoto's (google earth)
- Grondwaterkaart van Nederland (TNO, Dino-loket)

2.3. Afbakening en locatiegegevens

De onderzoekslocatie bevindt zich in het buitengebied ten oosten van Berghem. Kadastraal staat de locatie bekend als gemeente Berghem, sectie D, nummer 488. In bijlage 1 is een kadastrale kaart bijgevoegd. De oppervlakte van de onderzoekslocatie bedraagt circa 600 m².

Het onderzoeksgebied van het vooronderzoek is geografisch afgebakend tot de onderzoekslocatie en tot 25 meter in de aangrenzende percelen. Gezien de ligging en gebruik van de locatie is deze afbakening als voldoende beschouwd.

Hieronder is een luchtfoto bijgevoegd met de globale begrenzing van de onderzoekslocatie.



Figuur 2.1: Globale ligging onderzoekslocatie

2.4. Terreingebruik onderzoekslocatie

Historisch gebruik

De locatie is vanaf de jaren vijftig tot 2017 in gebruik geweest door een bouwbedrijf (F.C. Boeijen BV). Daarvóór was sprake van agrarisch gebruik. Hieronder is een historische kaart bijgevoegd van 1950. Destijds maakt de locatie deel uit van een langgerekt perceel langs de Stationsstraat. Het perceel was in gebruik als landbouwgrond. De naaste boerderij noordelijk van de locatie (Deursenseweg 1) stond er toen al.



Figuur 2.2: Historische kaart 1950

Het pand werd hoofdzakelijk gebruikt als kantoor. Op de locatie hebben zover bekend geen bodembedreigende (bedrijfs-) activiteiten of calamiteiten plaatsgevonden. Daarnaast zijn er geen bovengrondse of ondergrondse brandstoftanks aanwezig geweest.

De locatie staat geregistreerd in het regionaal bodemloket onder ID-code NB082800379. Dit vanwege de voormalige aanwezigheid van een burgerlijk- en utiliteitsbouwbedrijf. In bijlage 2 is de bodeminformatie bijgevoegd zoals ontvangen van de regionale omgevingsdienst Brabant Noord.

Huidig gebruik

Voorafgaand aan de veldwerkzaamheden heeft een terreininspectie plaatsgevonden.

In bijlage 3 zijn een situatietekening en een aantal terreinfoto's bijgevoegd waarop de bevindingen staan aangegeven.

Het pand op de locatie is voorzien van een mastiek dak. Het buitenterrein is voorzien van een verharding van betonklinkers en grind.

Tijdens de terreininspectie zijn geen potentiële bronnen van bodemverontreiniging waargenomen.

Toekomstig gebruik

De locatie heeft een bedrijfsbestemming. In de toekomst is een woonbestemming gewenst. Er is geen bouw- en/of inrichtingsplan bekend.

2.5. Voorgaande onderzoeken en saneringen

Voor zover bekend zijn er op de locatie in het verleden geen bodemonderzoeken of bodemsaneringen uitgevoerd.

2.6. Omgeving locatie

De locatie ligt in het buitengebied oostelijk van Berghem. De aangrenzende percelen hebben een woonfunctie. In de nabije omgeving is sprake van agrarisch gebruik.

Binnen een straal van 25 meter uit de onderzoekslocatie is er in het bodemloket van de regionale omgevingsdienst geen aanvullende bodeminformatie aangetroffen.

Aangenomen is dat er in de nabijheid van de locatie geen (grootschalige) gevallen van verontreinigingen bekend zijn die mogelijk van invloed kunnen zijn (geweest) op de bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie.

De gemeente Oss beschikt over een bodemkwaliteitskaart (maart 2020). Voor ontgraving en toepassing zijn kaarten van boven- en ondergrond onderscheiden. De kaart sluit aan op het landelijk bodembeleid waarbij onderscheid is gemaakt tussen natuur en landbouw, wonen en industrie. Het onderzoeksgebied is op de bodemfunctiekaart ingedeeld in de zone 'Agrarisch en natuur'.

In het algemeen is in de regio verder bekend dat verhoogde concentraties zware metalen in het grondwater voor kunnen komen. De verhoogde concentraties worden vaak zonder duidelijk aanwijsbare reden aangetroffen, fluctueren sterk en kunnen veelal als lokaal (natuurlijke) verhoogde achtergrondwaarden worden beschouwd.

2.7. Bodemopbouw en geohydrologie

De gegevens van de bodemopbouw en geohydrologie zijn verkregen van de Grondwaterkaart van Nederland (TNO) en het DINO-loket.

In de onderstaande tabel is de bodemopbouw ter plaatse van de onderzoekslocatie schematisch weergegeven. De locatie ligt in de hoger gelegen Peelhorst.

Tabel 2.1: Regionale bodemopbouw

Globale diepte (m-mv)	Geohydrologische eenheid	Lithostratigrafische eenheid	Lithologie
0-2	Deklaag	Nuenengroep en Holoceen	Fijne (soms lemige) zanden
2-45	1 ^e watervoerende pakket	Formaties van Veghel en Kreftenheye	Fijne en grove grindrijke zanden

De stromingsrichting van het freatisch grondwater is ter plaatse noord gericht. De grondwaterstand is voorafgaand aan het onderzoek ingeschat op een diepte van 1,0 tot 1,6 m-mv.

De locatie ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied van een waterpompstation. Verder is niet onderzocht of er op korte afstand industriële grondwateronttrekkingen aanwezig zijn met een invloedssfeer reikend tot aan de onderzoekslocatie.

3. Hypothese en onderzoeksopzet

De NEN 5740 beschrijft voor verschillende situaties de te hanteren onderzoeksstrategie. Verdachte en niet-verdachte locaties worden daarbij onderscheiden.

Voor asbest in bodem is de NEN 5707 van toepassing. Bij een bestemmingswijziging en/of aanvraag van een omgevingsvergunning is alleen een asbestonderzoek noodzakelijk wanneer sprake is van een asbestverdachte situatie.

Op basis van het uitgevoerd vooronderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:

- Vanwege het ontbreken van een mogelijke oorzaak van bodemverontreiniging is de onderzoekshypothese voor de onderzoekslocatie 'niet verdacht'.
- Er zijn geen vermoedens van de aanwezigheid van asbest in de bodem;
 - geen voormalige gebouwen met asbesttoepassingen
 - geen aanwezige gebouwen die gedekt zijn met asbestverdachte golfplaten en waar sprake is van onbedekte druppelzones
 - geen aanwezige puinverhardingen
 - voor zover bekend bevinden zich in de bodem geen puinresten

In overleg met de opdrachtgever is op basis van de bovenstaande conclusies de onderstaande onderzoeksopzet vastgesteld.

NEN 5740: onderzoeksstrategie, veldwerk en laboratoriumonderzoek

Locatie	Opp. (m2)	Strategie ¹⁾	Veldwerkzaamheden		Laboratoriumonderzoek	
			Grond Aantal boringen (diepte in m-mv)	Grondwater Aantal peilbuizen (filterdiepte m-mv)	Grond (NEN-pakket ²⁾)	Grondwater (NEN-pakket ³⁾)
Geheel	600	ONV-NL	4x 0,5 1x 2,0	1x (ca. 2,5-3,5)	1x bgr 1x ogr	1x grw

1) ONV-NL: Onderzoeksstrategie voor een onverdachte niet-lijnvormige locatie

2) Standaardpakket grond: zware metalen (9), PCB (7), PAK 10, minerale olie (GC), organische stof en lutum

3) Standaardpakket grondwater: zware metalen (9), aromaten (BTEXN), chloorkoolwaterstoffen (17) en minerale olie

4. Uitgevoerd onderzoek

4.1. Veldonderzoek

De veldwerkzaamheden zijn uitgevoerd op basis van de BRL SIKB 2000 en de van toepassing zijnde NEN-normen (NPR 5741 en NEN 5742 t/m NEN 5744).

Het veldwerk is uitgevoerd door de heer M.W.T. van Oort. Een erkend en ervaren veldwerker die geregistreerd staat onder de BRL SIKB 2000. De veldwerkzaamheden hebben plaats gevonden op 25 oktober en 2 november 2021.

Een overzicht van de uitgevoerde veldwerkzaamheden is weergegeven in tabel 4.1. De locaties van de boringen zijn weergegeven op de situatietekening in bijlage 3.

Tabel 4.1: Uitgevoerde werkzaamheden

Aantal boringen met boordiepte			
Ondiep tot ca. 0,5 m-mv	Diep tot 2,0 m-mv	met peilbuis	Opmerking
4 (02, 03, 04, 06)	1 (01)	1 (P05)	

De boringen zijn gelijkmatig verdeeld over de onderzoekslocatie. De peilbuis is centraal en enigszins stroomafwaarts van de stromingsrichting van het freatisch grondwater geplaatst. De bovenkant van het filter van de peilbuis is aangebracht op een diepte van 0,5 tot 1,0 meter beneden de aangetroffen grondwaterspiegel. De peilbuis is afgewerkt met een straatpot.

Het opgeboorde materiaal is in het veld geclassificeerd volgens NEN 5104 en zintuiglijk beoordeeld op de aanwezigheid van verontreinigingen. Van de grond zijn monsters genomen in trajecten van maximaal 0,5 meter. Bodemlagen met kenmerken van verontreinigingen of een afwijkende textuur zijn separaat bemonsterd.

De peilbuis is ná minstens een wachttijd van zeven dagen bemonsterd met behulp van een slangenpomp. Ná het vaststellen van de grondwaterstand is de peilbuis afgepompt waarna de zuurgraad (pH), geleidingsvermogen (EC) en troebelheid (NTU) gemeten. Ten behoeve van een analyse op zware metalen is het grondwater in het veld gefiltreerd met een wegwerpfILTER (0,45 µm).

Bij de uitvoering van de veldwerkzaamheden is niet afgeweken van protocol 2001 en 2002 van de BRL SIKB 2000.

4.2. Laboratoriumonderzoek

Het laboratoriumonderzoek is uitgevoerd door SGS Environmental Analytics BV te Rotterdam. Een geaccrediteerde (ISO/IEC 17025) en AS3000-erkend laboratorium voor milieuhygiënisch bodemonderzoek. De analysecertificaten van de grond- en grondwatermonsters zijn opgenomen in bijlage 6.

Op basis van het veldwerk en de zintuiglijke waarnemingen heeft een selectie plaats gevonden van de te analyseren mengmonsters (zie tabel 4.2). De mengmonsters zijn niet in het veld maar in het laboratorium samengesteld.

Het zogenaamd standaard NEN-pakket bevat een analyse van de volgende parameters.

Grond ; droge stof, organische stof, lutum, zware metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink), PCB's, PAK en minerale olie.

Grondwater ; zware metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink), aromatische koolwaterstoffen, chloorkoolwaterstoffen en minerale olie.

Tabel 4.2: Laboratoriumonderzoek

Mengmonster (traject m-mv)	Deelmonsters (traject m-mv)	Analyses
Grond		
MMB1 (0,00-0,50)	1.1 (0,06-0,50); 2.1 (0,06-0,50); 3.1 (0,06-0,50); 4.1 (0,06-0,50); 5.1 (0,10-0,50); 6.1 (0,10-0,40)	NEN-pakket
MMO2 (0,60-2,00)	1.2 (0,50-0,80); 1.3 (0,80-1,10); 1.4 (1,10-1,50); 5.3 (0,70-1,10); 5.4 (1,10-1,50); 5.5 (1,50-2,00)	NEN-pakket
Grondwater		
GRW (2,30-3,30)	P05	NEN-pakket

5. Resultaten veldonderzoek

Het opgeboord materiaal is beoordeeld op kleur, textuur, bijmengingen en verontreinigingen. De profielbeschrijvingen van de uitgevoerde grondboringen zijn opgenomen in bijlage 4.

De bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie is opgebouwd uit zand. De humushoudende bovenlaag is daar waar aanwezig aangetroffen tot een diepte van 1,1 m-mv. Het grondwater bevond zich op een diepte van afgerond 1,4 m-mv.

Zintuiglijk zijn tijdens de uitvoering van de boringen geen verontreinigingen, bijmengingen of andere bodemvreemd materialen aangetroffen.

Tijdens de monsterneming van het grondwater zijn zintuiglijk geen bijzonderheden waargenomen die zouden kunnen duiden op de aanwezigheid van bodemverontreiniging. De resultaten van het grondwateronderzoek zijn in tabel 5.1 opgenomen.

Tabel 5.1: Veldmetingen grondwater

Peilbuis (filter, m-mv)	Grondwaterstand (m-mv)	pH (-)	EC (μ S/cm)	Troebelheid (NTU)	Overig*
P05 (2,30-3,30)	1,35	6,5	415	8,42	Goedlopende peilbuis, niet belucht

*) Bij een slechtlopende peilbuis waarbij het filter gedeeltelijk droog is gevallen zijn de analyseresultaten indicatief. Wanneer bij goedlopende peilbuizen het filter snijdend staat met de grondwaterspiegel (belucht) zijn de analyseresultaten voor vluchtige verbindingen indicatief.

Er zijn geen indicaties voor een afwijkende situatie.

6. Resultaten laboratoriumonderzoek

6.1. Algemeen bodembeleid en toetsingskader

De analyseresultaten zijn getoetst aan het landelijk referentiekader van het Besluit en de Regeling bodemkwaliteit en de Circulaire bodemsanering. Hierin wordt onderscheid gemaakt in de volgende twee toetsingsniveaus:

- Achtergrondwaarde (Aw) en streefwaarde (Sw)
Het toetsingsniveau waarbij sprake is van een duurzame en goede bodemkwaliteit waarbij geen noemenswaardige humane en ecologische risico's bestaan. Bij geen overschrijding van de Aw en/of Sw is geen sprake van een verontreiniging.
- Interventiewaarde (Iw)
Het toetsingsniveau waarboven ernstige vermindering of dreigende vermindering optreedt van de functionele eigenschappen die de bodem heeft voor mens, dier en plant. Bij een overschrijding van de Iw is sprake van een sterke verontreiniging.

De achtergrondwaarde en streefwaarde worden regelmatig overschreden als gevolg van lokaal verhoogde achtergrondwaarden of diffuse belasting. Om vast te kunnen stellen wanneer aanvullend onderzoek gewenst of noodzakelijk is, wordt gebruikt gemaakt van een derde toetsingsniveau, de tussenwaarde;

- Tussenwaarde (Tw)
De tussenwaarde is de helft van de som van de achtergrond- of streefwaarde en de interventiewaarde ($Tw = (Aw + Sw + Iw) / 2$). Bij een overschrijding bestaat er een vermoeden dat een (ernstige) bodemverontreiniging aanwezig is en dient veelal een aanvullend onderzoek te worden aanbevolen.

De interpretatie en toetsing heeft plaatsgevonden middels de Bodem Toets en Validatieservice van Rijkswaterstaat. De BoToVa is het instrument dat de toetsingsregels uit de bodemwetgeving vanuit het Rijk op digitale wijze toegankelijk maakt voor applicaties van gebruikers die de toetsing aan bodemnormen uitvoeren. Gebruik is gemaakt van de applicatie @mis van laboratorium SGS Environmental Analytics BV.

Besluit bodemkwaliteit

De analyseresultaten van de (meng)monsters van het onderzoek zijn tevens indicatief getoetst aan de samenstellingseisen uit het Besluit bodemkwaliteit (generiek kader, toepassing als landbodem).

PFAS

In het kader van het Besluit bodemkwaliteit geldt bij grondverzet (grondtoepassing) het tijdelijk handelingskader voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie (sinds 01-10-2019). Er is geen onderzoek gedaan naar PFAS.

6.2. Toetsing analyseresultaten

In bijlage 5 zijn de toetsingstabellen bijgevoegd waarin de analyses zijn getoetst aan de genoemde toetsingsniveaus. De meetwaarden voor grond (*or*) zijn op basis van organische stof en lutum omgerekend naar een standaardbodem (*br*).

In de tabellen 6.1 en 6.2 is van de grond- en grondwatermonsters een overzicht opgenomen waarin uitsluitend de verhoogde parameters staan aangegeven. In de laatste kolom staat voor grond het resultaat van de indicatieve toetsing aan de samenstellingseisen uit het Besluit bodemkwaliteit (Bbk).

Tabel 6.1: Overschrijdingstabel grond

Monster (m-mv)	Boringen	Bijzonderheden	Overschrijdingen			Toetsing Bbk
			> Aw Licht	> Tw matig	> lw Sterk	
MMB1 (0,06-0,50)	1, 2, 3, 4, 5, 6	-	-	-	-	AW
MMO2 (0,50-2,00)	1, 5	-	-	-	-	AW

Betekenis

AW= Achtergrondwaarde-kwaliteit, NT= Niet Toepasbaar

- > Aw en <=Tw : Concentratie is hoger dan de achtergrondwaarde en lager dan of gelijk aan de tussenwaarde [licht verontreinigd]
- > Tw en <= lw : Concentratie is hoger dan de tussenwaarde en lager dan of gelijk aan de interventiewaarde [matig verontreinigd]
- > lw : Concentratie is hoger dan de interventiewaarde [sterk verontreinigd]

Tabel 6.2: Overschrijdingstabel grondwater

Monster	Peilbuis (filter m-mv)	Overschrijdingen		
		> Sw Licht	> Tw Matig	> lw sterk
GRW	P05 (2,30-3,30)	-	-	-

Betekenis

- > Sw en <=Tw : Concentratie is hoger dan de streefwaarde en lager dan of gelijk aan de tussenwaarde [licht verontreinigd]
- > Tw en <= lw : Concentratie is hoger dan de tussenwaarde en lager dan of gelijk aan de interventiewaarde [matig verontreinigd]
- > lw : Concentratie is hoger dan de interventiewaarde [sterk verontreinigd]

7. Conclusies

7.1. Grond

Zintuiglijk zijn tijdens de uitvoering van de boringen geen verontreinigingen, bijmengingen, afwijkingen of andere bijzonderheden waargenomen.

Op basis van het laboratoriumonderzoek zijn de volgende conclusies te trekken:

- In zowel het mengmonster van de bovengrond als het mengmonster van de ondergrond zijn ten opzichte van de achtergrondwaarde geen verhoogde gehalten gemeten.

De boven- en ondergrond zijn niet verontreinigd en voldoen aan de achtergrondwaarde.

7.2. Grondwater

Zintuiglijk zijn geen verontreinigingen of andere bijzonderheden waargenomen tijdens het plaatsen van de peilbuis en het bemonsteren van het grondwater.

Op basis van het laboratoriumonderzoek zijn de volgende conclusies te trekken:

- In het grondwatermonster zijn ten opzichte van de streefwaarde geen verhoogde gehalten gemeten.

Het grondwater is niet verontreinigd.

7.3. Hypothese

Op basis van de onderzoeksresultaten dient de hypothese 'niet verdacht' te worden aangenomen. In zowel grond als grondwater zijn zintuiglijk en analytisch geen verontreinigingen aangetoond. Er is geen aanleiding tot een vervolgonderzoek.

8. Samenvatting en advies

Op de locatie aan de Stationsstraat 5 te Berghem is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd in verband met een herbestemming. Kadastraal staat de locatie bekend als gemeente Berghem, sectie D, nummer 488. De oppervlakte van de onderzoekslocatie bedraagt circa 600 m².

Het doel van het onderzoek is het vastleggen van de kwaliteit van grond en grondwater en te beoordelen of er milieutechnische bezwaren zijn tegen een toekomstige woonbestemming.

Bij de uitvoering van het onderzoek is gebruik gemaakt van de NEN 5725 en NEN 5740. De strategie van het onderzoek is afgestemd op het vooronderzoek (historie). Gebruik is gemaakt van de onderzoeksopzet voor een onverdachte niet lijnvormige locatie (ONV-NL).

Het veldwerk is uitgevoerd op basis van de BRL SIKB 2000. De analyses (AS3000) zijn uitgevoerd door SGS Environmental Analytics BV uit Rotterdam.

Zintuiglijk zijn tijdens de veldwerkzaamheden in de bodem geen verontreinigingen, bijmengingen of andere bijzonderheden waargenomen. Met laboratoriumonderzoek is aangetoond dat de boven- en ondergrond niet verontreinigd zijn (<Aw). Het grondwater is eveneens niet verontreinigd (<Sw).

De resultaten van het onderzoek geven geen aanleiding tot een vervolgonderzoek. Op basis van het totaal aan onderzoeksgegevens behoeft de bodemkwaliteit naar ons inziens geen belemmering te vormen voor een woonbestemming.

Geadviseerd wordt de resultaten van het bodemonderzoek voor te leggen aan de gemeente Oss. Als onderzoeksbureau hebben we een adviserende taak. Het bevoegd gezag bepaald of het onderzoek volstaat en/of aanvullend onderzoek noodzakelijk is.

BIJLAGE 1



12345

25

Deze kaart is noordgericht

Perceelnummer

Huisnummer

Vastgestelde kadastrale grens

Voorlopige kadastrale grens

Administratieve kadastrale grens

Bebouwing

Schaal 1: 500

Kadastrale gemeente Berghem

Sectie D

Perceel 488

kadaster

Voor een eensluitend uittreksel, geleverd op 19 oktober 2021

De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

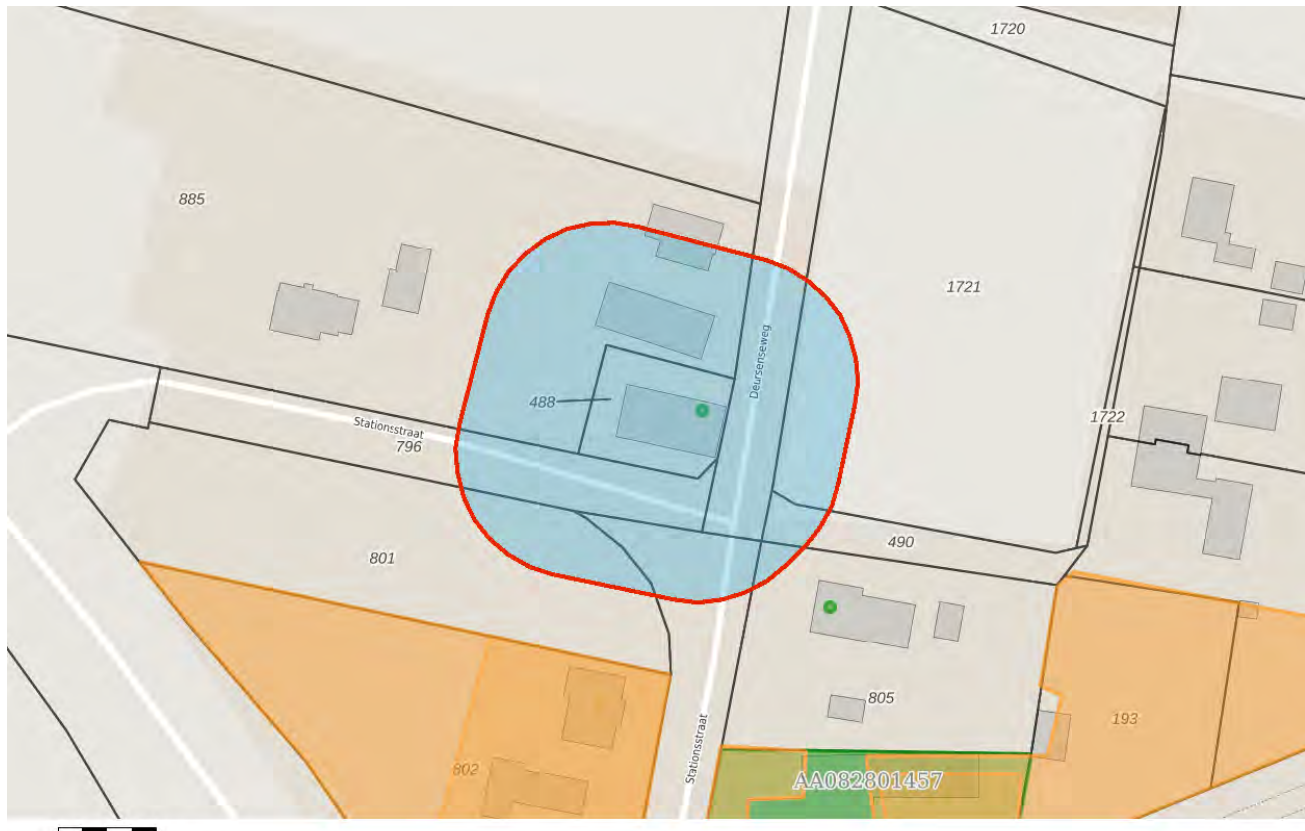
Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.

De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

BIJLAGE 2

Stationsstraat 5 Berghem

Omgevingsrapportage



Inhoudsopgave

Voorblad
Inhoudsopgave
Inleiding
Stationsstraat 5 te Berghem
Kaarten
Disclaimer
Toelichting

Inleiding

Dit betreft een rapportage van de milieu-hygiënische bodemkwaliteit van het perceel waarvan de locatie op de eerste pagina van deze rapportage is aangegeven. De rapportage is gemaakt met behulp van het bodeminformatiesysteem (bis) van de gezamenlijke omgevingsdiensten in Noord-Brabant.

Indien er van het perceel, of de directe omgeving hiervan, bodemonderzoeken of ondergrondse tanks in het bis bekend zijn, bevat deze rapportage een uittreksel hiervan.

Welke informatie bevat het bodeminformatiesysteem?

Bij de uitvoering van de gemeentelijke en provinciale bodemtaken ontvangen wij bodemrapporten bij grondwerken, bodem- en tanksaneringen, grondtransacties en het behandelen van aanvragen voor omgevingsvergunningen. De resultaten van de bodemonderzoeken worden verwerkt in het bis.

Geen informatie aanwezig

Indien er in het bis geen informatie over een perceel aanwezig is, kan niet geconcludeerd worden dat er dan ook geen bodemverontreiniging aanwezig is. Alleen na uitvoering van een volledig verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 kan hierover meer zekerheid worden verkregen. Indien u onderzoek wilt laten uitvoeren dan adviseren wij u contact op te nemen met een SIKB BRL 2000 gecertificeerd adviesbureau. Alleen onderzoeken die uitgevoerd zijn door een gecertificeerd bureau worden voor overheidsbeslissingen in behandeling genomen.

Locaties met historisch bodembedreigende activiteiten

Om inzicht te krijgen waar de bodem in het verleden mogelijk verontreinigd is geraakt zijn de locaties met een risico op bodemverontreiniging in kaart gebracht. Deze gegevens zijn afkomstig uit oude bestanden en tekeningen, zoals het Hinderwetarchief, milieuarchief en de bestanden van de Kamer van Koophandel. Deze historische informatie zegt iets over het vermoeden van bodemverontreiniging. In feite is het een risicoanalyse die kan leiden tot vervolgonderzoek.

Deze locaties zijn ondergebracht in het zogenaamde historische bodembestand (HBB). Op tal van locaties met de meest verdachte bodembedreigende activiteiten en waar nog niet eerder

bodemonderzoek heeft plaatsgevonden, heeft inmiddels oriënterend bodemonderzoek plaatsgevonden.

Opbouw van de rapportage

Op basis van de ingevoerde geografische gegevens die voor de aanvraag van de rapportage zijn ingevoerd, is met behulp van software gecontroleerd of er op het perceel of in de directe omgeving hiervan gegevens over de bodem en grondwater beschikbaar zijn. Indien deze informatie aanwezig is dan wordt deze getoond in de onderstaande volgorde:

Informatie over de milieukwaliteit op de locatie:

- Overzicht locatiegegevens
- Overzicht bodemonderzoeken
- Overzicht historische bodembedreigende activiteiten
- Overzicht ondergrondse tanks

Naast het geselecteerde perceel wordt ook in een straal van 25 meter rond het geselecteerde perceel gekeken of er onderzoeksgegevens beschikbaar zijn. Indien er informatie aanwezig is, dan wordt deze getoond onder het hoofdstuk: "Informatie over de milieukwaliteit in de directe omgeving van de locatie".

Vervolgens worden ook voor de percelen in de directe omgeving de locatiegegevens, de historische bodembedreigende activiteiten en de ondergrondse tanks weergegeven.

Toelichting bij informatie over de bodemkwaliteit op de locatie

Overzicht locatiegegevens

Onder deze paragraaf worden de locatiegegevens getoond zoals deze in het bis bekend zijn. Onder de locatiegegevens worden ook de status van de bodemlocatie, eventuele verontreinigingen en de vervolgactie aangeven.

Overzicht onderzoeken

Onder deze paragraaf worden de gegevens van de bodemrapporten die op de locatie zijn uitgevoerd weergegeven, zoals soort onderzoek, aanleiding, rapportdatum, beknopte conclusie en resultaat Wet bodembescherming.

Overzicht historische bodembedreigende activiteiten

Onder deze paragraaf worden de historische bodembedreigende activiteiten getoond zoals deze in het bis bekend zijn.

Overzicht aanwezige ondergrondse tanks

Onder deze paragraaf worden de ondergrondse tanks getoond, zoals deze in het bis bekend zijn.

Informatie over de bodemkwaliteit in een straal van 25 meter rond de locatie

Idem als informatie over de bodemkwaliteit op de locatie maar dan binnen een straal van 25 meter rond de locatie.

Locatie: Stationsstraat 5 te Berghem

Locatie

Adres	Stationsstraat 3 5351NM BERGHEM
Locatiecode	AA082800217
Locatiennaam	Stationsstraat 5 te Berghem
Plaats	Oss
Locatiecode bevoegd gezag WBB	NB082800379

Status

Vervolg WBB	voldoende onderzocht	Beoordeling	Pot. verontreinigd
Status rapporten		Beschikking	
Status besluiten		Status asbest	
Is van voor 1987	Ja		

Uitgevoerde onderzoeken

Geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten per onderzoek

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed	Voldoende onderzocht
burgerlijk- en utiliteitsbouwbedrijf	9999	9999	Nee	Nee	Onbekend		Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

De informatie die wij in deze rapportage beschikbaar stellen, dient u te interpreteren als een inschatting van de situatie. Aangezien de informatie is gebaseerd op onderzoeken die in het verleden hebben plaatsgevonden kunnen wij nooit 100% zekerheid geven met betrekking tot de actuele kwaliteit van grond en grondwater. De gezamenlijke omgevingsdiensten in Noord – Brabant zijn niet aansprakelijk voor enige schade dan wel enige andere indirecte incidentele of gevolgschade als blijkt dat in de praktijk de kwaliteit van grond of grondwater anders is dan in dit rapport is vermeld. Wij attenderen u op het feit dat u als makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of als derde, bij aan- of verkoop van onroerend goed een vergaande onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks. Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel onderzoek naar de aanwezigheid van een tank.

De informatie uit deze rapportage kan niet worden gebruikt bij de aanvraag van een omgevingsvergunning of andere gemeentelijke producten of diensten. Bij een vergunningaanvraag dient elke situatie opnieuw afzonderlijk te worden beoordeeld. Ook al heeft er op een locatie eerder bodemonderzoek plaatsgevonden is het niet uitgesloten dat de gemeente opnieuw bodemonderzoek eist. De aanwezige informatie kan verouderd zijn, ook kan er een onjuiste onderzoeksstrategie zijn toegepast.

Toelichting

Toelichting op gebruikte terminologie

Uitleg begrippen bij deze rapportage

De analyseresultaten in relatie tot de onderzoeksstrategie geven een beeld van de verontreinigings situatie. Op basis van hiervan wordt een locatie beoordeeld. Hieronder volgt een opsomming:

- Niet verontreinigd geen vervolg: Volgens de beschikbare informatie is de locatie niet verontreinigd, een nader bodemonderzoek is niet noodzakelijk.
- Ernstig: Potentieel ernstig. Het vermoeden bestaat dat er sprake is van een ernstige verontreiniging.
- Een locatie wordt ook als Pot. Ernstig gekwalificeerd als er alleen bodembedreigende handelingen hebben plaatsgevonden (historisch bodemonderzoek). De locatie is dan als het ware verdacht met betrekking tot het voorkomen van bodemverontreiniging.
- Urgent c.q. Spoedeisend: Potentieel urgent. Het vermoeden bestaat dat de ernstige verontreiniging risico's vormt voor de gezondheid, ecologie en verspreiding.
- verontreinigd: Geen vervolg. Het vermoeden bestaat dat de locatie wel verontreinigd is maar er is geen aanleiding tot het doen van vervolgonderzoek.
- Niet Ernstig: Er is geen sprake van een ernstige bodemverontreiniging.
- Ernstig, niet urgent c.q. Spoedeisend: Door de provincie in een beschikking vastgelegd dat sprake is van een sterke verontreiniging in meer dan 25 m3 grond en/of 100 m3 grondwater. Er zijn geen gezondheids-, Ecologische en/ of verspreidingsrisico's.
- Ernstig, urgentie c.q. spoedeisendheid niet bepaald: Er is sprake van een sterke verontreiniging in meer dan 25 m3 grond en/of 100 m3 grondwater waarvan de urgentie (risico's) niet zijn vastgesteld.
- Ernstig en urgent c.q. spoedeisend, sanering binnen 4 jaar: Door de provincie in een beschikking vastgelegd dat sprake is van een sterke verontreiniging in meer dan 25 m3 grond en/of 100 m3 grondwater. De verontreiniging vormt een actueel gevaar voor de volksgezondheid, en/of het ecosysteem en/of verspreiding.

Indien er op een locatie een geval van ernstige bodemverontreiniging is aangetroffen is de provincie bevoegd gezag. De provincie zal afhankelijk van de situatie een beschikking afgeven.

Op basis van de status van de verontreiniging (beoordeling van de locatie) worden de vervolgstappen vastgesteld. We onderscheiden de volgende stappen (activiteiten):

- Voldoende onderzocht/gesaneerd, geen vervolg: Op basis van de huidige bodemonderzoeken of op grond van een goedgekeurd evaluatierapport (naar aanleiding van een bodemsanering) is vervolgonderzoek niet noodzakelijk.
- Uitvoeren (aanvullend) HO, OO, NO, SO en SP: Respectievelijk het uitvoeren van een (aanvullend) Historisch Onderzoek, een Oriënterend Onderzoek, een Nader Onderzoek, een Saneringonderzoek en het opstellen van een Saneringsplan.
- Uitvoeren van een sanering en/of aanvullend sanering: De grond en/of het grondwater worden ontdaan van de verontreinigende componenten.
- Uitvoeren tijdelijke beveiliging: Het plaatsen van tijdelijke sanerende maatregelen met als doel verspreiding van de verontreiniging tegen te gaan of de risico's van de verontreiniging terug te dringen.
- Uitvoeren (aanvullende) saneringsevaluatie: De resultaten (hoeveelheid verwijderde grond, terugsaneerwaarde, etc) worden vastgelegd in een rapport.
- Uitvoeren actieve nazorg: Na afronding van de sanering gelden nog zorgverplichtingen die door de provincie in een beschikking zijn vastgelegd.
- Monitoring: De verontreiniging wordt periodiek gecontroleerd of geen verspreiding plaatsvindt. Ook deze activiteiten zijn in een beschikking vastgelegd.
- Registratie restverontreiniging: Na sanering is een verontreiniging achter gebleven. De aard en omvang van deze verontreiniging wordt geregistreerd bij de provincie en de gemeente. Bij het kadaster wordt een aantekening gemaakt.

Er zijn verschillende soorten bodemonderzoeken, elk met een ander doel en uitvoeringsstrategie. De volgende onderzoekstypen worden onderscheiden:

- PreHo: Prehistorisch bodemonderzoek, er is een verdenking van bodembedreigende activiteiten. De locatie is bijvoorbeeld afkomstig uit de lijst van de Kamer van Koophandel.
- Historisch onderzocht: Er is een historisch bodemonderzoek verricht. Zonder de locatie te bezoeken is in de gemeentelijke archieven gezocht naar aanwijzingen voor een bodembedreigende activiteit.
- Beperkt onderzoek: Eenvoudig onderzoek met een specifiek doel (bv verdenking van asbest of een calamiteit). Een beperkt onderzoek geeft geen uitsluitsel over de algemene bodemkwaliteit.
- BOOT of indicatief onderzoek: Een beperkt onderzoek geeft geen uitsluitsel over de algemene bodemkwaliteit.
- Onderzocht op aard (O.O./NVN/NEN): Op de locatie is een analytisch bodemonderzoek verricht om te onderzoeken of er sprake is van bodemverontreiniging. Dit kunnen verschillende typen onderzoek zijn die echter allemaal tot doel hebben om een eventuele verontreiniging aan het licht te brengen. (OO = oriënterend onderzoek, NVN = indicatief bodemonderzoek conform de Nederlandse Voornorm en NEN = verkennend bodemonderzoek conform de Nederlandse Eenheidsnorm (NEN 5740)).
- Nulsituatie onderzoek: Om in de toekomst vast te kunnen stellen of de huidige eigenaar de bodem (verder)verontreinigd heeft wordt de kwaliteit van de bodem vastgelegd.

Indien later blijkt dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is verslechterd dan kan de eigenaar hiervoor aansprakelijk worden gesteld. Wordt toegepast bij de vestiging van bedrijven op een locatie die potentieel bodembedreigende activiteiten uitvoeren.

- O.O.T. (Besluit Opslag Ondergrondse Tanks): Onderzoek dat wordt uitgevoerd om vast te stellen of zich bij een ondergrondse brandstoftank verontreinigingen bevindt.
- Asbest in grond onderzoek (NEN 5707)
- Nader onderzoek: Onderzoek naar de grootte van de verontreiniging en het vaststellen van de ernst en de urgentie (NTA 5755).
- Saneringsonderzoek opgesteld: er is, naar aanleiding van de resultaten van het nader bodemonderzoek, een onderzoek naar de saneringsmogelijkheden uitgevoerd.
- Saneringsplan opgesteld: Een saneringsplan is een planmatige beschrijving van de saneringsmethode en/of de saneringstechnieken.
- Saneringsevaluatie uitgevoerd: een opsomming van de resultaten en gebeurtenissen naar aanleiding van een sanering.

Analyseresultaten in conclusie

De analyseresultaten worden weergegeven in de vorm van letters en symbolen. De combinatie hiervan geeft aan of de bodem verontreinigd is of niet. De letters hebben de volgende betekenis (conform de Wet bodembescherming).

AW= Achtergrondwaarde

S = Streefwaarde

T = Tussenwaarde

I = Interventiewaarde

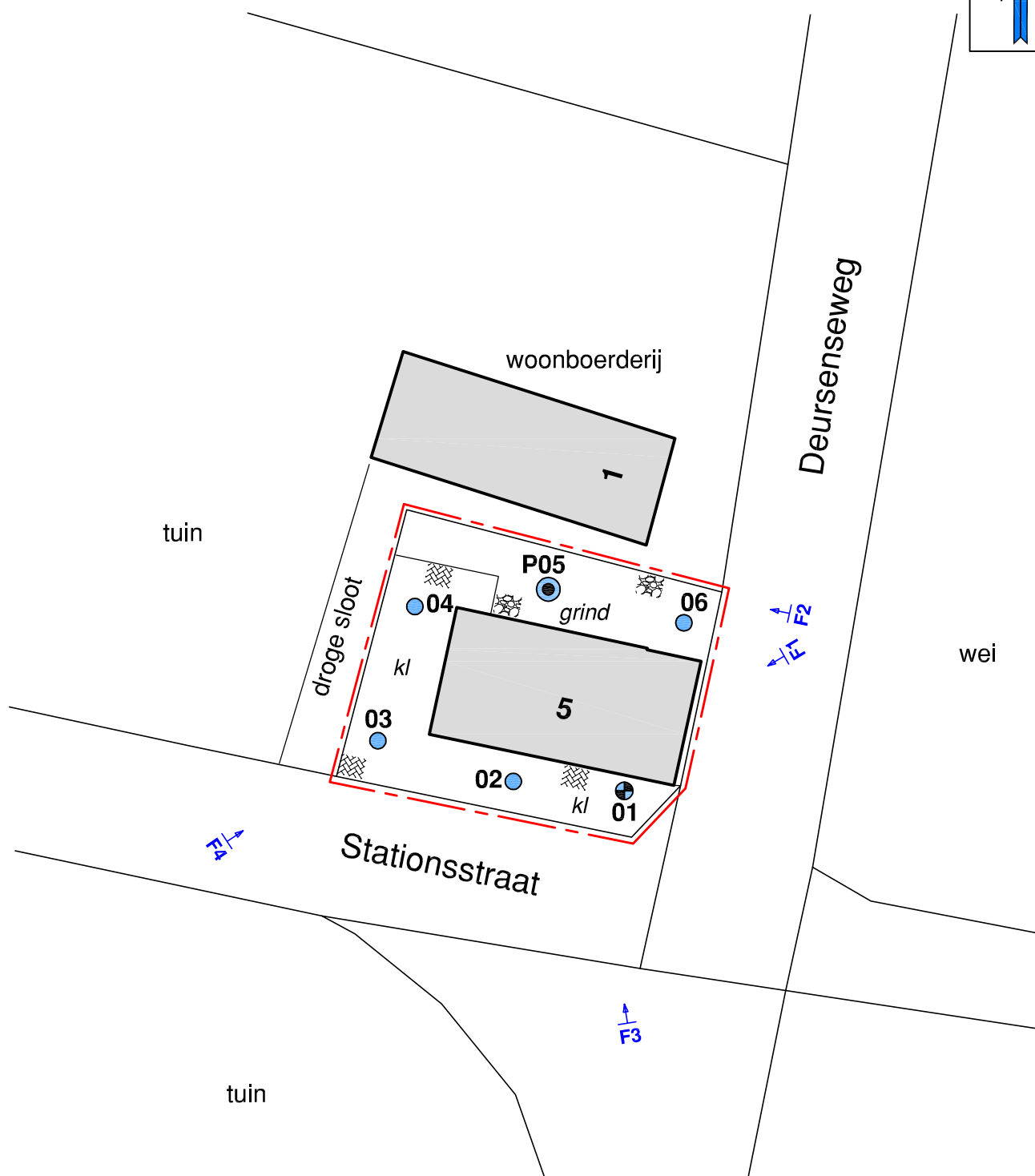
In feite geven de letters een concentratieniveau aan dat iets zegt over de aard van de verontreiniging en de sanering daarvan. In het kader van het Besluit bodemkwaliteit is dit de van nature in de bodem aanwezige gehalte aan “verontreinigende” stoffen. Streefwaarde: is de waarde waarbij sprake is van schone grond, geschikt voor alle mogelijke doeleinden. Als van één of meerdere stoffen de streefwaarde of achtergrondwaarde wordt overschreden, is sprake van een lichte bodemverontreiniging. Tussenwaarde: Als van één of meerdere stoffen de tussenwaarde wordt overschreden, is sprake van een matige bodemverontreiniging. Overschrijding van de tussenwaarde is het criterium voor uitvoering van nader bodemonderzoek. Interventiewaarde: is de waarde waarbij maatregelen (interventies) noodzakelijk zijn. Als van één of meerdere stoffen de interventiewaarde wordt overschreden,

is sprake van een sterke bodemverontreiniging. De omvang van de verontreiniging, de risico's voor de volksgezondheid, ecologische risico's en verspreidingsrisico's bepalen de ernst en de urgentie c.q. spoedeisendheid van het geval.

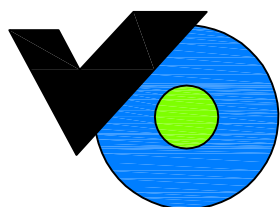
Wat u moet weten over tankgegevens

In het verleden werden veel woningen verwarmd met behulp van huisbrandolie (hbo). Deze olie werd opgeslagen in speciale ondergrondse opslagtanks. Bij lekkage kunnen deze tanks een bodemverontreiniging veroorzaken. Volgens het besluit BOOT (Besluit Opslaan in Ondergrondse Tanks), tegenwoordig het Activiteitenbesluit, moeten nog in gebruik zijnde gesaneerde ondergrondse tanks voldoen aan diverse voorschriften zoals keuringen en monitoring. Oude buitengebruik gestelde tanks konden tot 1998 worden gesaneerd door KIWA (Keuringsinstituut voor Waterleidingsartikelen) erkende bedrijven (de tanks werden schoon gemaakt en gevuld met zand, mits de bodem niet verontreinigd was). Oude buitengebruik gestelde tanks die nu nog niet zijn behandeld moeten worden verwijderd. Een eindonderzoek naar brandstofproducten in grond en grondwater is dan verplicht.

BIJLAGE 3



- Ondiepe boring (0,5 m-mv)
- ⊕ Diepe boring (2,0 m-mv of 0,5 m-gws)
- Peilbuis
- - - - - Onderzoekslocatie



Titel: Verkennend bodemonderzoek
Stationsstraat 5 te Berghem

Opdrachtgever: Dhr. J.T. Gooiker

Datum: November 2021

Projectnummer: SST.323921

Schaal (+/-): 1:500

Terreinfoto's



Foto 1



Foto 2



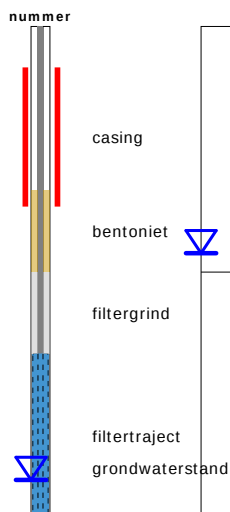
Foto 3



Foto 4

BIJLAGE 4

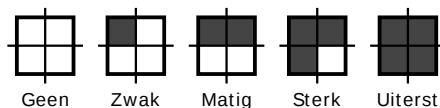
PEILBUIS



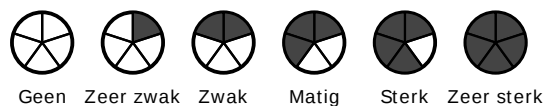
BORING



OLIE OP WATER REACTIE (OW)



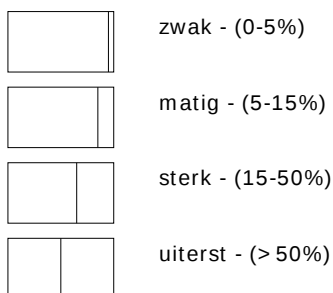
GEUR INTENSITEIT (GI)



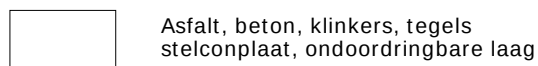
GRONDSOORTEN



MATE VAN BIJMENGING



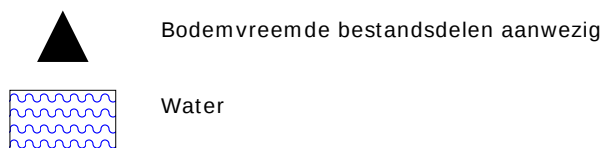
VERHARDINGEN



GRADATIE ZAND

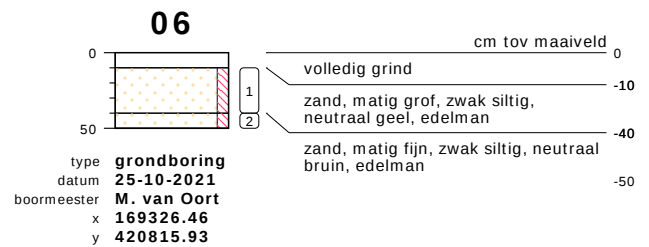
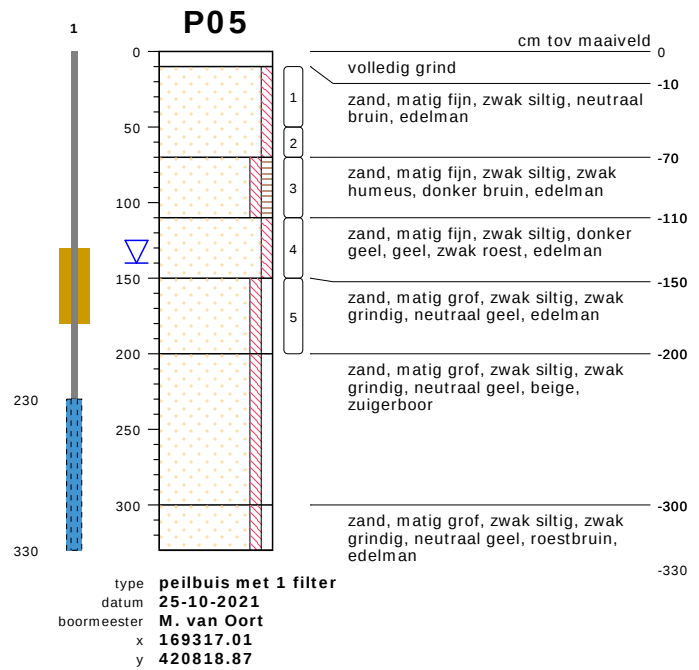
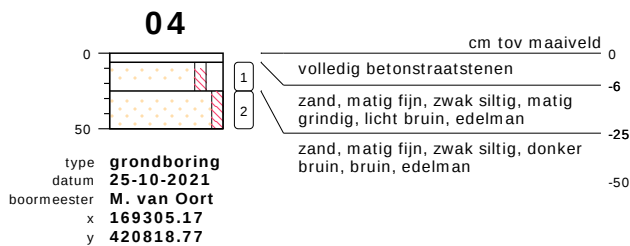
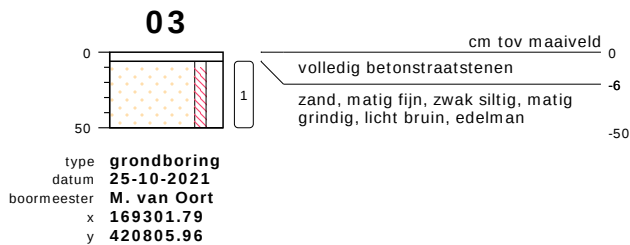
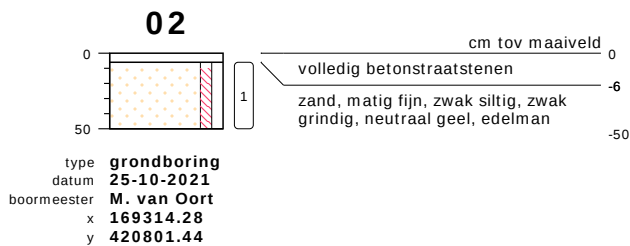
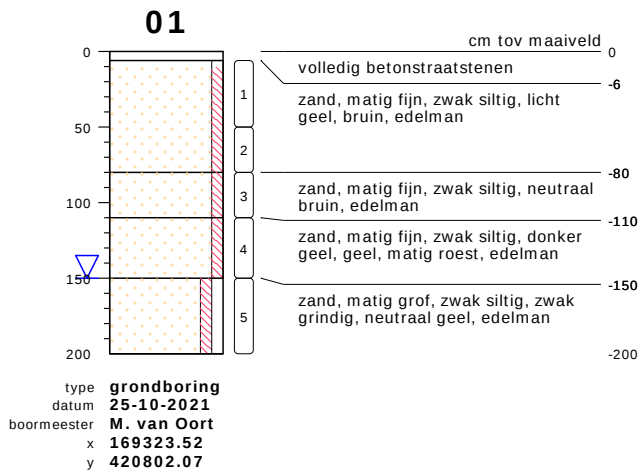
uf = uiterst fijn (63-105 um)
 zf = zeer fijn (105-150 um)
 mf = matig fijn (150-210 um)
 mg = matig grof (210-300 um)
 zg = zeer grof (300-420 um)
 ug = uiterst grof (420-2000 um)

OVERIG



GRADATIE GRIND

f = fijn (2-5.6 mm)
 mg = matig grof (5.6-16 mm)
 zg = zeer grof (16-63 mm)



bodemprofielen schaal 1:50

onderzoek **Berghem Stationsstraat**
projectcode **SST.323921**
getekend conform **NEN 5104**

BIJLAGE 5

Projectnaam Berghem Stationsstraat
Projectcode SST.323921

Tabel: Analyseresultaten grond (as3000) monsters (gehalten in mg/kgds, tenzij anders aangegeven)

Monstercode	MMB1:	AW	1/2(AW+I)	I	RBK
Bodemtype	1.1+2.1+3.1+4.1+4.2+5.1+6.1				
	1				eis
	or				
	br				

monster voorbehandeling()	Ja	--
droge stof(gew.-%)	92.9	--
gewicht artefacten(g)	<1	--
aard van de artefacten(-)	Geen	--

organische stof (gloeiverlies)(% vd DS)	0.6	--
---	-----	----

KORRELGROOTTEVERDELING

lutum (bodem)(% vd DS)	3.1	--
------------------------	-----	----

METALEN

barium ⁺	<20	47.7			920	20
cadmium	<0.2	0.237	0.60	6.8	13	0.20
kobalt	1.6	5.02	15	102	190	3.0
koper	<5	6.98	40	115	190	5.0
kwik ^o	<0.05	0.0494	0.15	18	36	0.050
lood	<10	10.8	50	290	530	10
molybdeen	<0.5	0.35	1.5	96	190	1.5
nikkel	4.3	11.5	35	68	100	4.0
zink	23	51.7	140	430	720	20

POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN

naftaleen	<0.01	--				
fenantreen	0.15	--				
antraceen	0.04	--				
fluoranteen	0.34	--				
benzo(a)antraceen	0.17	--				
chryseen	0.17	--				
benzo(k)fluoranteen	0.11	--				
benzo(a)pyreen	0.20	--				
benzo(ghi)perylene	0.14	--				
indeno(1,2,3-cd)pyreen	0.13	--				
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	1.457	1.46	1.5	21	40	0.35

POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)

USE RECORDS ENTERED (1 OF 2)							
PCB 28(µg/kgds)	<1		--				
PCB 52(µg/kgds)	<1		--				
PCB 101(µg/kgds)	<1		--				
PCB 118(µg/kgds)	<1		--				
PCB 138(µg/kgds)	<1		--				
PCB 153(µg/kgds)	<1		--				
PCB 180(µg/kgds)	<1		--				
som PCB (7) (0.7 factor)(µg/kgds)	4.9	24.5	^a	20	510	1000	4.9

MINERALE OLIE

fractie C10-C12	<5	--				
fractie C12-C22	<5	--				
fractie C22-C30	7	--				
fractie C30-C40	<5	--				
totaal olie C10 - C40	<20	70	190	2595	5000	35

Monstercode en monstertraject

¹ 13558490-001 MMB1: 1.1+2.1+3.1+4.1+4.2+5.1+6.1

Projectnaam Berghem Stationsstraat
Projectcode SST.323921

Tabel: Analyseresultaten grond (as3000) monsters (gehalten in mg/kgds, tenzij anders aangegeven)

Monstercode	MMO2:	AW	1/2(AW+I)	I	RBK
Bodemtype	1.2+1.3+1.4+5.3+5.4+5.5 2 or br				eis
monster voorbehandeling()	Ja	--			
droge stof(gew.-%)	85.9	--			
gewicht artefacten(g)	<1	--			
aard van de artefacten(-)	Geen	--			
organische stof (gloeiverlies)(% vd DS)	1.0	--			
KORRELGROOTTEVERDELING					
lutum (bodem)(% vd DS)	<2	--			
METALEN					
barium ⁺	<20 54.2			920	20
cadmium	<0.2 0.241	0.60	6.8	13	0.20
kobalt	<1.5 3.69	15	102	190	3.0
koper	<5 7.24	40	115	190	5.0
kwik ^o	<0.05 0.0503	0.15	18	36	0.050
lood	<10 11	50	290	530	10
molybdeen	<0.5 0.35	1.5	96	190	1.5
nikkel	<3 6.12	35	68	100	4.0
zink	<20 33.2	140	430	720	20
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN					
naftaleen	<0.01	--			
fenantreen	<0.01	--			
antraceen	<0.01	--			
fluoranteen	<0.01	--			
benzo(a)antraceen	<0.01	--			
chryseen	<0.01	--			
benzo(k)fluoranteen	<0.01	--			
benzo(a)pyreen	<0.01	--			
benzo(ghi)peryleen	<0.01	--			
indeno(1,2,3-cd)pyreen	<0.01	--			
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	0.07 0.07	1.5	21	40	0.35
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)					
PCB 28(µg/kgds)	<1	--			
PCB 52(µg/kgds)	<1	--			
PCB 101(µg/kgds)	<1	--			
PCB 118(µg/kgds)	<1	--			
PCB 138(µg/kgds)	<1	--			
PCB 153(µg/kgds)	<1	--			
PCB 180(µg/kgds)	<1	--			
som PCB (7) (0.7 factor)(µg/kgds)	4.9 24.5 ^a	20	510	1000	4.9
MINERALE OLIE					
fractie C10-C12	<5	--			
fractie C12-C22	<5	--			
fractie C22-C30	<5	--			
fractie C30-C40	<5	--			
totaal olie C10 - C40	<20 70	190	2595	5000	35

Monstercode en monstertraject

¹ 13558490-002 MMO2: 1.2+1.3+1.4+5.3+5.4+5.5

De resultaten zijn voor de interventiewaarde getoetst aan de toetsingswaarden zoals vermeld in de Circulaire bodemsanering per 1 juli 2013, Staatscourant 27 juni 2013, Nr. 16675 en voor de achtergrondwaarde aan het Besluit Bodemkwaliteit, Staatscourant 20 december 2007, Nr. 247. Tevens zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd: De gewijzigde grenswaarden van een aantal OCB (per 30-07-2008) (www.Senternovem.nl) en de wijziging in de Staatscourant 67 van 7 april 2009 en met wijzigingen zoals beschreven in de Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012).

De gehalten die de betreffende toetsingswaarden overschrijden zijn als volgt geclassificeerd:

 * het gehalte is groter dan de achtergrondwaarde en kleiner dan of gelijk aan het gemiddelde van de achtergrond- en interventiewaarde

 ** het gehalte is groter dan het gemiddelde van de achtergrond- en interventiewaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde

 *** het gehalte is groter dan de interventiewaarde

-- geen toetsingswaarde voor opgesteld

- niet geanalyseerd

Verhoogde rapportagegrens, voor meer informatie zie analysecertificaat

RBK Tabel 1 (rapportagegrenzen), Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012).

^a gecorrigeerd gehalte is groter dan of gelijk aan de achtergrondwaarde (of geen achtergrondwaarde voor opgesteld), maar wel kleiner dan de RBK rapportagegrens zoals beschreven in de Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012), dus mag verondersteld worden kleiner dan de achtergrondwaarde te zijn.

^b gecorrigeerd gehalte is groter dan de achtergrondwaarde (of geen achtergrondwaarde voor opgesteld), en groter dan de RBK rapportagegrens zoals beschreven in de Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012).

+ De interventiewaarde voor barium geldt alleen voor die situaties waarbij duidelijk sprake is van antropogene verontreiniging en geen sprake is van thermisch gereinigde grond en baggerspecie.

° Er staan twee interventie waardes beschreven voor kwik in grond in de circulaire bodemsanering (per 1 juli 2013); 4 mg/kg d.s. voor organisch kwik en 36 mg/kg d.s. voor anorganisch kwik. Het analyse resultaat is het gehalte aan kwik. Er kan daarin geen verder onderscheid worden gemaakt tussen de twee soorten. Voor deze toetsing wordt de eis van 36 mg/kg d.s. gehanteerd.

or Origineel resultaat

br Omgerekend resultaat

De achtergrond- en interventiewaarden zijn afhankelijk van de bodemsamenstelling. Voor de toetsing is gebruik gemaakt van de volgende samenstelling: (Als humus/lutum niet is gemeten geldt een default waarde van lutum = 25% en organische stof = 10%.)

Bodemtypehumuslutum

1	0.6%	3.1%
2	1%	2%

Projectnaam Berghem Stationsstraat
Projectcode SST.323921

Tabel: Analyseresultaten grondwater (as3000) monsters (gehalten in µg/l, tenzij anders aangegeven)

Monstercode Bodemtype	GRW: P05 1	S	1/2(S+I)	I	RBK eis	
METALEN						
barium	24	50	338	625	20	
cadmium	<0.2	0.40	3.2	6.0	0.20	
kobalt	<2	20	60	100	2.0	
koper	2.2	15	45	75	2.0	
kwik	<0.05	0.050	0.18	0.30	0.050	
lood	<2	15	45	75	2.0	
molybdeen	<2	5.0	152	300	2.0	
nikkel	<3	15	45	75	3.0	
zink	24	65	432	800	10	
VLUCHTIGE AROMATEN						
benzeen	<0.2	0.20	15	30	0.20	
tolueen	<0.2	7.0	504	1000	0.20	
ethylbenzeen	<0.2	4.0	77	150	0.20	
o-xyleen	<0.1	--			0.10	
p- en m-xyleen	<0.2	--			0.20	
xylenen (0.7 factor)	0.21	a	0.20	35	70	0.21
styreen	<0.2		6.0	153	300	0.20
naftaleen	<0.02	a	0.01	35	70	0.020
interventiefactor vluchtige aromaten	0.0002			1		
GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN						
1,1-dichloorethaan	<0.2		7.0	454	900	0.20
1,2-dichloorethaan	<0.2		7.0	204	400	0.20
1,1-dichlooretheen	<0.1	a	0.01	5.0	10	0.10
cis-1,2-dichlooretheen	<0.1	--				0.10
trans-1,2-dichlooretheen	<0.1	--				
som (cis,trans) 1,2- dichloorethenen (0.7 factor)	0.14	a	0.01	10	20	0.14
dichloormethaan	<0.2	a	0.01	500	1000	0.20
1,1-dichloorpropaan	<0.2	--				
1,2-dichloorpropaan	<0.2	--				
1,3-dichloorpropaan	<0.2	--				
som dichloorpropanen (0.7 factor)	0.42		0.80	40	80	0.42
tetrachlooretheen	<0.1	a	0.01	20	40	0.10
tetrachloormethaan	<0.1	a	0.01	5.0	10	0.10
1,1,1-trichloorethaan	<0.1	a	0.01	150	300	0.10
1,1,2-trichloorethaan	<0.1	a	0.01	65	130	0.10
trichlooretheen	<0.2		24	262	500	0.20
chloroform	<0.2		6.0	203	400	0.20
vinylchloride	<0.2	a	0.01	2.5	5.0	0.20
tribroommethaan	<0.2				630	0.20
MINERALE OLIE						
fractie C10-C12	<25	--				
fractie C12-C22	<25	--				
fractie C22-C30	<25	--				
fractie C30-C40	<25	--				
totaal olie C10 - C40	<50		50	325	600	50

Monstercode en monstertraject
1 13563221-001 GRW: P05

De resultaten zijn getoetst aan de toetsingswaarden zoals vermeld Circulaire bodemsanering per 1 juli 2013, Staatscourant 27 juni 2013, Nr. 16675.

De gehalten die de betreffende toetsingswaarden overschrijden zijn als volgt geclassificeerd:

-  * het gehalte is groter dan de streefwaarde en kleiner dan of gelijk aan het gemiddelde van de streef- en interventiewaarde
-  ** het gehalte is groter dan het gemiddelde van de streef- en interventiewaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde
-  *** het gehalte is groter dan de interventiewaarde
- geen toetsingswaarde voor opgesteld
- niet geanalyseerd
- # Verhoogde rapportagegrens, voor meer informatie zie analysecertificaat
- RBK Tabel 1 (rapportagegrenzen), Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012).
- ^a gecorrigeerd gehalte is groter dan of gelijk aan de streefwaarde (of geen streefwaarde voor opgesteld), maar wel kleiner dan de RBK rapportagegrens zoals beschreven in de Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012), dus mag verondersteld worden kleiner dan de streefwaarde te zijn.
- ^b gehalte is groter dan de streefwaarde (of geen streefwaarde voor opgesteld), en groter dan de RBK rapportagegrens zoals beschreven in de Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012).

BIJLAGE 6



SGS Environmental Analytics B.V.

Correspondentieadres

Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam

Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34

www.sgs.com/analytics-nl

Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek

Dhr. M. van Oort

Zoggelsestraat 15a

5384 LL HEESCH

Blad 1 van 7

Uw projectnaam : Berghem Stationsstraat
Uw projectnummer : SST.323921
SGS rapportnummer : 13558490, versienummer: 1.

Rotterdam, 02-11-2021

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project SST.323921. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de monsters zoals deze door SGS ontvangen zijn. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters, het project en de monsternamedatum (indien aangeleverd) zijn overgenomen in dit analyserapport. SGS is niet verantwoordelijk voor de gegevens verstrekt door de opdrachtgever.

Het onderzoek is uitgevoerd door SGS Environmental Analytics B.V., gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL). Indien het onderzoek is uitgevoerd door derden of het SGS laboratorium in Frankrijk (99-101 Avenue Louis Roche, Gennevilliers) is dit in het rapport aangegeven.

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 7 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Voor meer informatie, omtrent bijvoorbeeld meetonzekerheid of gebruikte analysemethoden, kunt u contact opnemen met de afdeling Customer Support.

Per 23 maart 2021 is SYNLAB Analytics & Services B.V. overgegaan naar de nieuwe naam SGS Environmental Analytics B.V. Alle erkenningen van SYNLAB Analytics & Services B.V. blijven van kracht en zijn/worden omgezet naar SGS Environmental Analytics B.V.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

Jaap-Willem Hutter
Technical Director



SGS Environmental Analytics B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING
HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286



Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek

Dhr. M. van Oort

Projectnaam Berghem Stationsstraat

Projectnummer SST.323921

Rapportnummer 13558490 - 1

Orderdatum 25-10-2021

Startdatum 26-10-2021

Rapportagedatum 02-11-2021

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie		
001	Grond (AS3000)	MMB1: 1.1+2.1+3.1+4.1+4.2+5.1+6.1		
002	Grond (AS3000)	MMO2: 1.2+1.3+1.4+5.3+5.4+5.5		
Analyse	Eenheid	Q	001	002
monster voorbehandeling		S	Ja	Ja
droge stof	gew.-%	S	92.9	85.9
gewicht artefacten	g	S	<1	<1
aard van de artefacten	-	S	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.6	1.0
KORRELGROOTTEVERDELING				
lutum (bodem)	% vd DS	S	3.1	<2
METALEN				
barium	mg/kgds	S	<20	<20
cadmium	mg/kgds	S	<0.2	<0.2
kobalt	mg/kgds	S	1.6	<1.5
koper	mg/kgds	S	<5	<5
kwik	mg/kgds	S	<0.05	<0.05
lood	mg/kgds	S	<10	<10
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	4.3	<3
zink	mg/kgds	S	23	<20
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN				
naftaleen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
fenantreen	mg/kgds	S	0.15	<0.01
antraceen	mg/kgds	S	0.04	<0.01
fluoranteen	mg/kgds	S	0.34	<0.01
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.17	<0.01
chryseen	mg/kgds	S	0.17	<0.01
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	0.11	<0.01
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	0.20	<0.01
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	0.14	<0.01
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	0.13	<0.01
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	1.457 ¹⁾	0.07 ¹⁾
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)				
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 52	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 101	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 118	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 138	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 153	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 180	µg/kgds	S	<1	<1
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	4.9 ¹⁾	4.9 ¹⁾

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :



Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek

Dhr. M. van Oort

Projectnaam Berghem Stationsstraat

Projectnummer SST.323921

Rapportnummer 13558490 - 1

Orderdatum 25-10-2021

Startdatum 26-10-2021

Rapportagedatum 02-11-2021

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	MMB1: 1.1+2.1+3.1+4.1+4.2+5.1+6.1
002	Grond (AS3000)	MMO2: 1.2+1.3+1.4+5.3+5.4+5.5

Analyse	Eenheid	Q	001	002
MINERALE OLIE				
fractie C10-C12	mg/kgds		<5	<5
fractie C12-C22	mg/kgds		<5	<5
fractie C22-C30	mg/kgds		7	<5
fractie C30-C40	mg/kgds		<5	<5
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	<20	<20

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :



Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek

Dhr. M. van Oort

Projectnaam Berghem Stationsstraat

Projectnummer SST.323921

Rapportnummer 13558490 - 1

Orderdatum 25-10-2021

Startdatum 26-10-2021

Rapportagedatum 02-11-2021

Monster beschrijvingen

- | | | |
|-----|---|--|
| 001 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |
| 002 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |

Voetnoten

- | | |
|---|---|
| 1 | De sommatie na verrekening van de 0.7 factor voor <-waarden volgens BoToVa. |
|---|---|

Paraaf :



Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek

Dhr. M. van Oort

Projectnaam Berghem Stationsstraat

Projectnummer SST.323921

Rapportnummer 13558490 - 1

Orderdatum 25-10-2021

Startdatum 26-10-2021

Rapportagedatum 02-11-2021

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
monster voorbehandeling	Grond (AS3000)	Grond: conform NEN-EN 16179. Grond (AS3000): conform NEN-EN 16179
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: NEN-EN 15934. Grond (AS3000): AS3010-2 en NEN-EN 15934
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010-3
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Grond: eigen methode. Grond (AS3000): AS3010-4
barium	Grond (AS3000)	AS3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2 (ontsluiting NEN 6961)
cadmium	Grond (AS3000)	Idem
kobalt	Grond (AS3000)	Idem
koper	Grond (AS3000)	Idem
kwik	Grond (AS3000)	Idem
lood	Grond (AS3000)	Idem
molybdeen	Grond (AS3000)	Idem
nikkel	Grond (AS3000)	Idem
zink	Grond (AS3000)	Idem
naftaleen	Grond (AS3000)	AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
PCB 28	Grond (AS3000)	AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grond (AS3000)	AS3010-7 en NEN-EN-ISO 16703

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y9040611	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
001	Y9040609	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
001	Y9040612	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
001	Y9438376	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
001	Y9438366	26-10-2021	25-10-2021	ALC201

Paraaf :



Analyserapport

Blad 6 van 7

Van Oort Bodemonderzoek

Dhr. M. van Oort

Projectnaam Berghem Stationsstraat

Projectnummer SST.323921

Rapportnummer 13558490 - 1

Orderdatum 25-10-2021

Startdatum 26-10-2021

Rapportagedatum 02-11-2021

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y9438384	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
001	Y9040616	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
002	Y9438370	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
002	Y9438372	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
002	Y9040595	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
002	Y9438377	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
002	Y9438378	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
002	Y9438368	26-10-2021	25-10-2021	ALC201

Paraaf :



Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek

Dhr. M. van Oort

Projectnaam Berghem Stationsstraat

Projectnummer SST.323921

Rapportnummer 13558490 - 1

Orderdatum 25-10-2021

Startdatum 26-10-2021

Rapportagedatum 02-11-2021

Monsternummer: 001

Monster beschrijvingen MMB1: 1.1+2.1+3.1+4.1+4.2+5.1+6.1

Karakterisering naar alkaantraject

benzine C9-C14

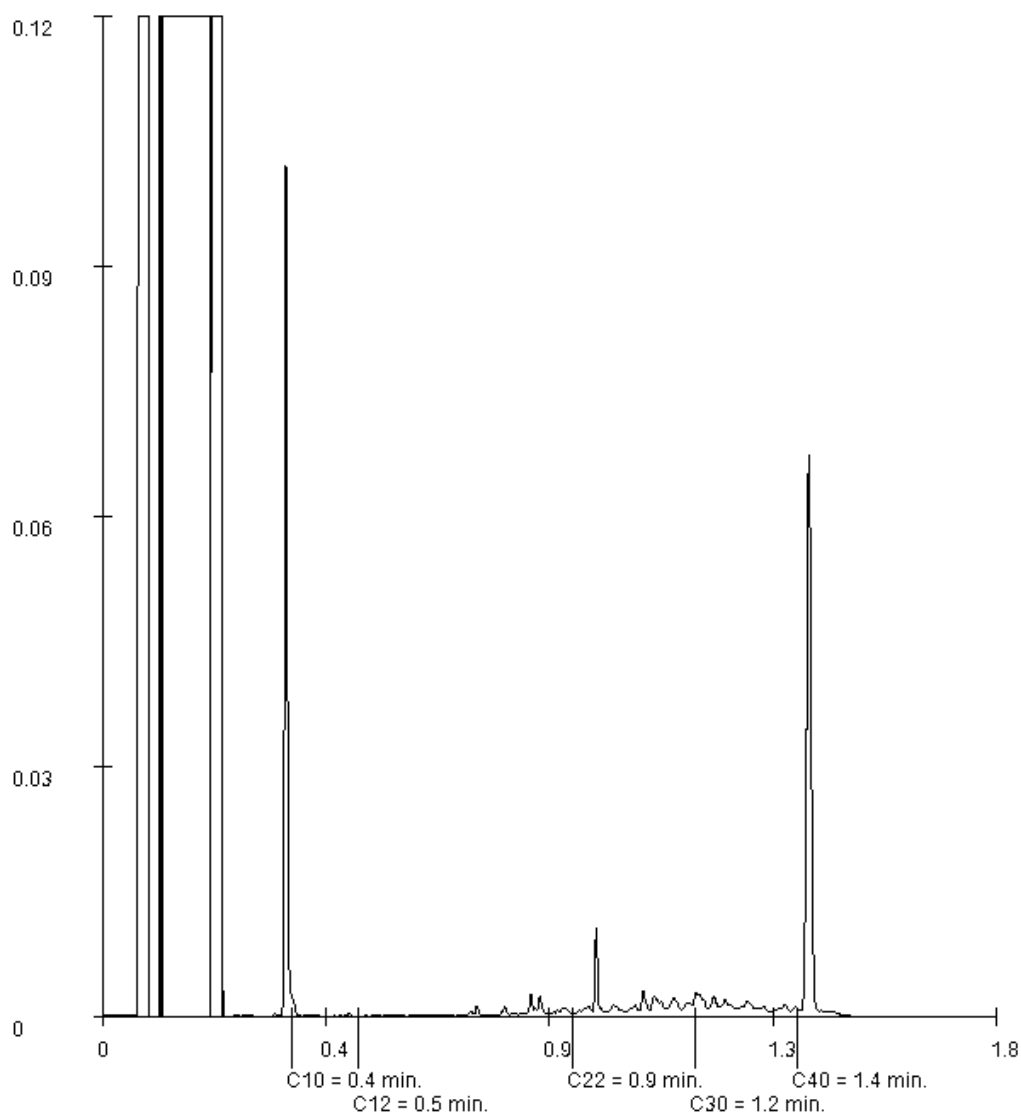
kerosine en petroleum C10-C16

diesel en gasolie C10-C28

motorolie C20-C36

stookolie C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :



SGS Environmental Analytics B.V.

Correspondentieadres

Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam

Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34

www.sgs.com/analytics-nl

Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek

Dhr. M. van Oort

Zoggelsestraat 15a

5384 LL HEESCH

Blad 1 van 5

Uw projectnaam : Berghem Stationsstraat
Uw projectnummer : SST.323921
SGS rapportnummer : 13563221, versienummer: 1.

Rotterdam, 05-11-2021

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project SST.323921. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de monsters zoals deze door SGS ontvangen zijn. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters, het project en de monsternamedatum (indien aangeleverd) zijn overgenomen in dit analyserapport. SGS is niet verantwoordelijk voor de gegevens verstrekt door de opdrachtgever.

Het onderzoek is uitgevoerd door SGS Environmental Analytics B.V., gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL). Indien het onderzoek is uitgevoerd door derden of het SGS laboratorium in Frankrijk (99-101 Avenue Louis Roche, Gennevilliers) is dit in het rapport aangegeven.

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 5 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Voor meer informatie, omtrent bijvoorbeeld meetonzekerheid of gebruikte analysemethoden, kunt u contact opnemen met de afdeling Customer Support.

Per 23 maart 2021 is SYNLAB Analytics & Services B.V. overgegaan naar de nieuwe naam SGS Environmental Analytics B.V. Alle erkenningen van SYNLAB Analytics & Services B.V. blijven van kracht en zijn/worden omgezet naar SGS Environmental Analytics B.V.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

Jaap-Willem Hutter
Technical Director



SGS Environmental Analytics B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING
HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286



Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek

Dhr. M. van Oort

Projectnaam Berghem Stationsstraat

Projectnummer SST.323921

Rapportnummer 13563221 - 1

Orderdatum 02-11-2021

Startdatum 02-11-2021

Rapportagedatum 05-11-2021

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie		
001	Grondwater (AS3000)	GRW: P05		
Analyse	Eenheid	Q	001	
METALEN				
barium	µg/l	S	24	
cadmium	µg/l	S	<0.2	
kobalt	µg/l	S	<2	
koper	µg/l	S	2.2	
kwik	µg/l	S	<0.05	
lood	µg/l	S	<2	
molybdeen	µg/l	S	<2	
nikkel	µg/l	S	<3	
zink	µg/l	S	24	
VLUCHTIGE AROMATEN				
benzeen	µg/l	S	<0.2	
tolueen	µg/l	S	<0.2	
ethylbenzeen	µg/l	S	<0.2	
o-xyleen	µg/l	S	<0.1	
p- en m-xyleen	µg/l	S	<0.2	
xylenen (0.7 factor)	µg/l	S	0.21 ¹⁾	
styreen	µg/l	S	<0.2	
naftaleen	µg/l	S	<0.02	
GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN				
1,1-dichloorethaan	µg/l	S	<0.2	
1,2-dichloorethaan	µg/l	S	<0.2	
1,1-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1	
cis-1,2-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1	
trans-1,2-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1	
som (cis,trans) 1,2-dichloorethenen (0.7 factor)	µg/l	S	0.14 ¹⁾	
dichloormethaan	µg/l	S	<0.2	
1,1-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2	
1,2-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2	
1,3-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2	
som dichloorpropanen (0.7 factor)	µg/l	S	0.42 ¹⁾	
tetrachlooretheen	µg/l	S	<0.1	
tetrachloormethaan	µg/l	S	<0.1	
1,1,1-trichloorethaan	µg/l	S	<0.1	
1,1,2-trichloorethaan	µg/l	S	<0.1	
trichlooretheen	µg/l	S	<0.2	
chloroform	µg/l	S	<0.2	
vinylchloride	µg/l	S	<0.2	
tribroommethaan	µg/l	S	<0.2	
MINERALE OLIE				
fractie C10-C12	µg/l		<25	

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :



Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek

Dhr. M. van Oort

Projectnaam Berghem Stationsstraat

Projectnummer SST.323921

Rapportnummer 13563221 - 1

Orderdatum 02-11-2021

Startdatum 02-11-2021

Rapportagedatum 05-11-2021

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater (AS3000)	GRW: P05

Analyse	Eenheid	Q	001
fractie C12-C22	µg/l		<25
fractie C22-C30	µg/l		<25
fractie C30-C40	µg/l		<25
totaal olie C10 - C40	µg/l	S	<50

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :



Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek

Dhr. M. van Oort

Projectnaam Berghem Stationsstraat

Projectnummer SST.323921

Rapportnummer 13563221 - 1

Orderdatum 02-11-2021

Startdatum 02-11-2021

Rapportagedatum 05-11-2021

Monster beschrijvingen

001 * De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1 De sommatie na verrekening van de 0.7 factor voor <-waarden volgens BoToVa.

Paraaf :



Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek

Dhr. M. van Oort

Projectnaam Berghem Stationsstraat

Projectnummer SST.323921

Rapportnummer 13563221 - 1

Orderdatum 02-11-2021

Startdatum 02-11-2021

Rapportagedatum 05-11-2021

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
barium	Grondwater (AS3000)	AS3110-3 en NEN-EN-ISO 17294-2
cadmium	Grondwater (AS3000)	Idem
kobalt	Grondwater (AS3000)	Idem
koper	Grondwater (AS3000)	Idem
kwik	Grondwater (AS3000)	AS3110-3 en NEN-EN-ISO 17852
lood	Grondwater (AS3000)	AS3110-3 en NEN-EN-ISO 17294-2
molybdeen	Grondwater (AS3000)	Idem
nikkel	Grondwater (AS3000)	Idem
zink	Grondwater (AS3000)	Idem
benzeen	Grondwater (AS3000)	AS3130-1
tolueen	Grondwater (AS3000)	Idem
ethylbenzeen	Grondwater (AS3000)	Idem
o-xyleen	Grondwater (AS3000)	Idem
p- en m-xyleen	Grondwater (AS3000)	Idem
xylenen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Idem
styreen	Grondwater (AS3000)	Idem
naftaleen	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,2-dichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
cis-1,2-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
trans-1,2-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
som (cis,trans) 1,2-dichloorethenen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Idem
dichloormethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,2-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,3-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
som dichloorpropanen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Idem
tetrachlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
tetrachloormethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1,1-trichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1,2-trichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
trichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
chloroform	Grondwater (AS3000)	Idem
vinylchloride	Grondwater (AS3000)	Idem
tribroommethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grondwater (AS3000)	AS3110-5

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	G6972410	02-11-2021	02-11-2021	ALC236
001	B1989409	02-11-2021	02-11-2021	ALC204
001	G6972409	02-11-2021	02-11-2021	ALC236

Paraaf :

