

Capelle aan den IJssel
Nieuwbouw Floridaweg ASVZ

Onderzoek weg- en railverkeerslawaaï



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Capelle aan den IJssel

Nieuwbouw Floridaweg ASVZ

Onderzoek weg- en railverkeerslawaaï

identificatie

projectnummer:

161812.20171384

projectleider:

Dhr. W. Groenen

auteur(s):

Ing. P. Dijkgraaf

planstatus

datum:

25-01-2019

opdrachtgever:

Prohuis B.V.

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Toetsingskader	4
2.1. Normstelling wegverkeerslawaaï	4
2.1.1. Wettelijke geluidzone wegen	4
2.1.2. Dosismaat Lden	4
2.1.3. Artikel 110g Wgh	4
2.1.4. Nieuwe situaties	5
2.2. Normstelling railverkeerslawaaï	5
2.2.1. Wettelijke geluidzone	5
2.2.2. Nieuwe situaties	6
2.3. Gemeentelijk beleid	6
3. Berekeningsuitgangspunten	7
3.1. Rekenmethode en invoergegevens	7
3.2. Verkeersgegevens	7
3.3. Metrogegevens	8
3.4. Ruimtelijke gegevens	8
4. Resultaten onderzoek	11
4.1. Resultaten gezoneerde wegen	11
4.2. Resultaat niet gezoneerde weg	12
4.3. Resultaten gezoneerde metro	13
4.4. Cumulatie	13
5. Conclusie	14

Bijlagen:

- 1 Invoergegevens
- 2 Resultaten gezoneerde wegen
- 3 Resultaten niet gezoneerde weg
- 4 Resultaten gezoneerde metro

1. Inleiding

3

In opdracht van Prohuis B.V. is een akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de ontwikkeling van een zorgcluster aan de Floridaweg. Momenteel heeft de locatie een groenbestemming. De ontwikkeling wordt aangeduid met de bestemming “Wonen - Woonzorgcomplex” Wonen is op het beoogde terrein niet toegestaan. Door middel van een nieuwe ruimtelijke procedure kan het toestaan van een activiteit gewijzigd worden. Onderzoek wegverkeerslawaaï is onderdeel van deze procedure.

Het doel van onderliggend onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting ten gevolge van het weg- en railverkeerslawaaï op het nieuwe zorgcluster. De berekeningsresultaten zijn getoetst aan de volgens de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) geldende grenswaarden.



Figuur 1: Plangebied met te toetsen infrastructuur

In hoofdstuk 2 is het toetsingskader beschreven en hoofdstuk 3 geeft de berekeningsuitgangspunten weer. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten van het onderzoek beschreven. In hoofdstuk 5 volgen de conclusies.

2. Toetsingskader

2.1. Normstelling wegverkeerslawaai

2.1.1. Wettelijke geluidzone wegen

Langs alle wegen, met uitzondering van 30 km/uur-wegen en woonerven, bevinden zich op grond van de Wgh geluidzones waarbinnen de geluidhinder vanwege een weg aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen. De breedte van een geluidzone voor wegen is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de binnen- of buitenstedelijke ligging. De breedte van een geluidzone van een weg is in tabel 2.1 weergegeven.

Tabel 2.1 Schema zonebreedte aan weerszijden van de weg volgens artikel 74 Wgh

Aantal rijstroken	Breedte van de geluidzone (in meters)	
	Buitenstedelijk gebied	Stedelijk gebied
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

De breedte van de geluidzone wordt hierbij gemeten vanaf de as van de weg en is gelegen aan de buitenste rand van de weg.

In artikel 1 van de Wgh zijn de definities opgenomen van binnenstedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

- binnenstedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom, alsmede het gebied binnen de bebouwde kom voor zover gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

De ontwikkeling is gelegen binnen de geluidzone van de Westerlengte en het Scheldedal/De Vallei. Deze wegen zijn op basis van een maximum snelheid van 50 km/u gezoneerd. Op basis van een indeling met twee rijstroken en een ligging binnen de bebouwde kom, geldt een geluidzone van 200 meter voor deze wegen.

2.1.2. Dosismaat Lden

De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat Lden (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB (Decibel). De berekende geluidwaarde in Lden vertegenwoordigt het gemiddelde geluidniveau over een etmaal. Dit etmaal is onderverdeeld in dag (7:00 – 19:00 uur), avond (19:00 – 23:00 uur) en nacht (23:00 – 7:00 uur).

2.1.3. Artikel 110g Wgh

De in de Wgh genoemde grenswaarden aan de buitengevels betreffen waarden inclusief artikel 110g van de Wgh. Dit artikel houdt in dat een aftrek mag worden gehanteerd welke anticipeert op het stiller worden van het verkeer in de toekomst door innovatieve maatregelen aan de voertuigen.

Voor wegen met een representatief te achten snelheid lager dan 70 km/u geldt een aftrek van 5 dB.

Voor wegen met een representatief te achten snelheid van 70 km/u of hoger geldt de volgende aftrek:

- 4 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek artikel 3.4 Rmg 57 dB bedraagt;
- 3 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek artikel 3.4 Rmg 56 dB bedraagt;
- 2 dB voor andere waarden van de geluidbelasting.

De toegestane aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 is op alle genoemde geluidbelastingen toegepast, tenzij anders vermeld.

2.1.4. Nieuwe situaties

Wegen met wettelijke geluidzone

Voor de geluidbelasting aan de buitengevels van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen binnen de wettelijke geluidzone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidbelasting aan de gevel van geluidgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de maximale ontheffingswaarde niet te boven gaan. De maximale ontheffingswaarde voor wegen is op grond van artikel 83 Wgh afhankelijk van de ligging van de bestemmingen (binnen- of buitenstedelijk). Bestemmingen met een binnenstedelijke ligging, maar binnen de geluidzone van een autosnelweg, worden bij het bepalen van de geluidzone voor die autosnelweg gerekend tot buitenstedelijk gebied.

De ontwikkeling wordt aangeduid met “Wonen - Woonzorgcomplex” (hierna: Woonzorgcomplex). In de Wet geluidhinder geldt een dergelijke activiteit als “andere geluidgevoelige gebouwen”. Gezien de ligging van het nieuwe woonzorgcomplex in stedelijk gebied geldt een maximale ontheffingswaarde van 63 dB (artikel 3.1 en 3.2 besluit geluidhinder).

De geluidwaarde binnen de geluidgevoelige bestemming dient in alle gevallen te voldoen aan de normen uit het Bouwbesluit.

Wegen zonder wettelijke geluidzone

Zoals gesteld zijn wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur of lager op basis van de Wgh niet gezoneerd. Akoestisch onderzoek zou achterwege kunnen blijven. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt of sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Indien dit niet het geval is, dient te worden onderbouwd of maatregelen ter beheersing van de geluidbelasting aan de gevels noodzakelijk, mogelijk en/of doelmatig zijn.

Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidbelasting wordt bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen. Vanuit dat oogpunt worden de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde als referentiekader gehanteerd. De voorkeursgrenswaarde geldt hierbij als richtwaarde en de maximale ontheffingswaarde als maximaal aanvaardbare waarde.

Het plangebied grenst aan het Hollandsch Diep. Op deze weg geldt een 30 km/uur regime. Daarom is deze weg in het onderzoek meegenomen.

2.2. Normstelling railverkeerslawaaï

2.2.1. Wettelijke geluidzone

Het plangebied ligt in de nabijheid van metrolijn C richting Rotterdam. De eindhalte, De Terp, ligt ter hoogte van het plangebied. De andere eindhalte is De Akkers. Deze metrolijn staat in de regeling zonekaart spoorwegen geluidhinder. De zonebreedte, zoals bedoeld in artikel 106, lid 1, onderdeel c

Wgh bij de trajectnummers (618 en 616) is 100m, gemeten aan weerszijden van de buitenste spoorstaaf. De ontwikkeling ligt in deze zone.

Omdat het hier gaat om nieuwe “andere geluidgevoelige gebouwen” binnen de zone van een metrolijn, dient getoetst te worden aan de normen van de Wet geluidhinder die gelden voor railverkeerslawaaï.

2.2.2. Nieuwe situaties

Indien nieuwe woningen of andere geluidgevoelige gebouwen binnen de geluidzone van een spoorweg worden gerealiseerd, dient onderzoek plaats te vinden naar de geluidsbelasting vanwege deze spoorweg. Voor andere geluidgevoelige gebouwen, zoals een woonzorgcomplex, bedraagt de voorkeursgrenswaarde van een spoorlijn 53 dB (artikel 4.9 lid 2 Bgh). In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. De maximale ontheffingswaarde mag daarbij niet worden overschreden. De maximale ontheffingswaarde voor andere geluidgevoelige gebouwen bedraagt 68 dB (artikel 4.11 Bgh). Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidbelasting op de grens van de woningen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

2.3. Gemeentelijk beleid

De gemeente Capelle aan den IJssel hanteert geluidbeleid. In het afwegingskader Hogere grenswaarden Procedure Wet geluidhinder 2011 van de gemeente Capelle aan den IJssel, is nadere invulling gegeven aan de beleidsvrijheid betreffende de vaststelling van hogere waarden. Het gaat daarbij om de afweging over toekomstige ontwikkelingen waarin en de voorwaarden waaronder een hogere waarde volgens het college van burgemeester en wethouders acceptabel en gewenst is.

Het gemeentelijk hogere waarden beleid heeft als uitgangspunt, dat met toepassing van dit beleid bij nieuwe ruimtelijke plannen een goede leefomgevingskwaliteit voor bewoners moet worden gerealiseerd voor wat betreft het aspect geluid. Het beleid is er dan ook op gericht om (nieuwe) geluidhindersituaties in de gemeente zoveel mogelijk te voorkomen.

Het college van burgemeester en wethouders streeft er naar om de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen onder de waarde van 63 dB te houden. Indien de geluidbelasting de maximale grenswaarde overschrijdt, zou nieuwbouw doorgang kunnen vinden door de geluidgevoelige bestemmingen te voorzien van een zogenaamde dove gevel.

3. Berekeningsuitgangspunten

3.1. Rekenmethode en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 (RMG 2012). Het overdrachtsmodel is opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu versie 4.41 van DGMR.

De geluidbelasting als gevolg van verkeer hangt af van verschillende factoren. Voor een deel hebben deze factoren betrekking op verkeer op een (spoor)weg (geluidafstraling); voor een ander deel op de omgeving van de (spoor)weg (geluidoverdracht). Hieronder volgt een korte omschrijving van de belangrijkste factoren.

3.2. Verkeersgegevens

Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteit is het aantal motorvoertuigen dat per uur (mvt/uur) passeert. Bij de bepaling van het aantal motorvoertuigen per uur is uitgegaan van de gemiddelde weekdagintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) op de wegen.

De (bron)gegevens voor de wegen in dit onderzoek zijn ontleend aan ontvangen verkeersprognoses voor 2028. Deze zijn aangeleverd door de gemeente Rotterdam en afkomstig uit het MRDH. De verkeersgeneratie van het plangebied is op basis van de te verwachte hoeveelheid woningen doorgerekend en opgeteld bij de verkeersintensiteiten. De verwachte verkeersgeneratie van de ontwikkeling bedraagt 62 mvt/etmaal. De onderbouwing hiervan staat in de toelichting verkeer van het bestemmingsplan Nieuwbouw Floridaweg ASVZ. De verkeersintensiteiten zijn opgenomen in tabel 3.1.

Tabel 3.1 Verkeersintensiteiten (mvt/weekdagetmaal)

Weg(vak)	Gemiddelde weekdagintensiteit (mvt/etmaal) in 2028	
	Zonder ontwikkeling	Met ontwikkeling*
Hollandsch Diep		
- Ten westen Boomkensdiep	4.168	4.230 (4200)
- Ten oosten Boomkensdiep		3.200
Westerlengte		
- Ten zuiden Hollands Diep	2.440	2.471 (2.500)
- Ten noorden Hollands Diep	4.316	4.347 (4.300)
Scheldedal	4.616	4.616 (4.600)
De Vallei	5.364	5.364 (5.400)

*afgerond op 100-tallen in het rekenmodel

Voertuigcategorieën

Voor de voertuig- en etmaalverdelingen van de bronnen is uitgegaan van gemiddelde uurintensiteiten per periode; dag (7:00 – 19:00 uur), avond (19:00 – 23:00 uur) en nacht (23:00 – 7:00 uur), zoals aangeleverd door de gemeente Rotterdam voor de afzonderlijke wegen in 2028.

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is over het algemeen de wettelijke toegestane rijsnelheid. Voor de Westerlengte en het Scheldedal/ De Vallei die in dit onderzoek zijn meegenomen is de verkeerssnelheid 50 km/h. Voor het Hollandsch Diep is de verkeerssnelheid 30 km/h.

Type wegdek

Geluid ten gevolge van wegverkeer kan men onderscheiden in motorgeluid en rolgeluid. Het rolgeluid is een gevolg van de wisselwerking tussen banden en wegdek. De aard van het wegdek is hierbij van invloed. In verband hiermee worden in het rekenschema verschillende typen wegdek onderscheiden. Bij lichte motorvoertuigen is de bijdrage van het rolgeluid aan het totale geluid groter dan bij de zware en middelzware motorvoertuigen. Als gevolg hiervan heeft het wegdek een grotere invloed op de geluidbelasting naarmate het percentage vrachtverkeer kleiner is.

Voor de verharding van de Westerlengte, het Scheldedal/ De Vallei en het Hollandsch Diep is uitgegaan van het WO-referentiewegdek / dichtasfaltbeton (DAB) uit de rekenmethode.

3.3. Metrogegevens

De intensiteiten in rekeneenheden van metrolijn C richting Rotterdam zijn aangeleverd door de zonebeheerder RET, zie bijlage 1. De zonebeheerder RET heeft aangegeven geen prognoses te kunnen aanleveren, omdat planvorming rondom toekomstig materieel en frequenties nog in de kinderschoenen staat. Daarom wordt uitgegaan van actuele metro-intensiteiten. De overige invoergegevens als baanvaknelheid, de ligging van de bronregisterlijnen, het type bovenbouwconstructie zijn afkomstig uit de EU geluidkaart van DCMR. In tabel 3.2 staan de metro intensiteiten.

Tabel 3.2 Metro intensiteiten (categorie 7)

Traject	Aantal rekeneenheden per uur per periode (peiljaar 2018)		
	Dag (7-19)	Avond (19-23)	Nacht (23-7)
De terp -> Capelsebrug	15,4	9,8	4,2
Capelsebrug -> De Terp	15,4	9,3	4,2

Voor de baansnelheid is voor de verschillende perioden 50 km/uur aangegeven. Omdat het hier om een haltelocatie en bovendien om een eindhalte gaat, is uitgegaan van een baansnelheid van 30 km/uur.

3.4. Ruimtelijke gegevens

In de geluidberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving. In verband met het stedelijke karakter van het onderzoeksgebied is de ondergrond van het rekenmodel standaard op een hard, reflecterend bodemgebied ($B_f=0$) gezet en is onder absorberende bodem een zachte ondergrond ($B_f=1$) gemodelleerd, zoals vereist in het Reken- en meetvoorschrift.

Er zijn twee rekenmodellen aangemaakt. Het betreft één model voor het wegverkeerslawaai (rekenmethode RMW 2012) en één model voor het spoorweglawaai (rekenmethode RMR 2012). De voor het gebied relevante rijlijnen c.q. spoorbanen zijn in deze modellen ingevoerd.

Rijlijnen

De weg wordt geschematiseerd in rijlijnen die 0,75 m boven het wegdek liggen. De spoorbanen liggen op een bronhoogte van 0.2 m. De spoorbanen zijn gemodelleerd op het viaduct. Op basis van een luchtfoto ondergrond en een DWG bestand met de ondergrond, zijn de voor de locatie relevante rijlijnen en de plangrenzen van het plangebied ingevoerd.

Spoorbanen en afscherming

Het spoor ligt op een viaduct, zie figuur 3.1. Dit viaduct heeft een onderdoorgang van 4,3 m. Op dit viaduct zijn de spoorbanen gemodelleerd. Deze spoorbanen geven op 0,2 m boven de spoorstaven geluid af (emissie).

Op dit viaduct is aan weerszijden een reflecterend scherm gemodelleerd met een hoogte van 1,7 m. Vanaf maaiveld gezien, ligt de top van de schermconstructie op een hoogte van 6,0 m.

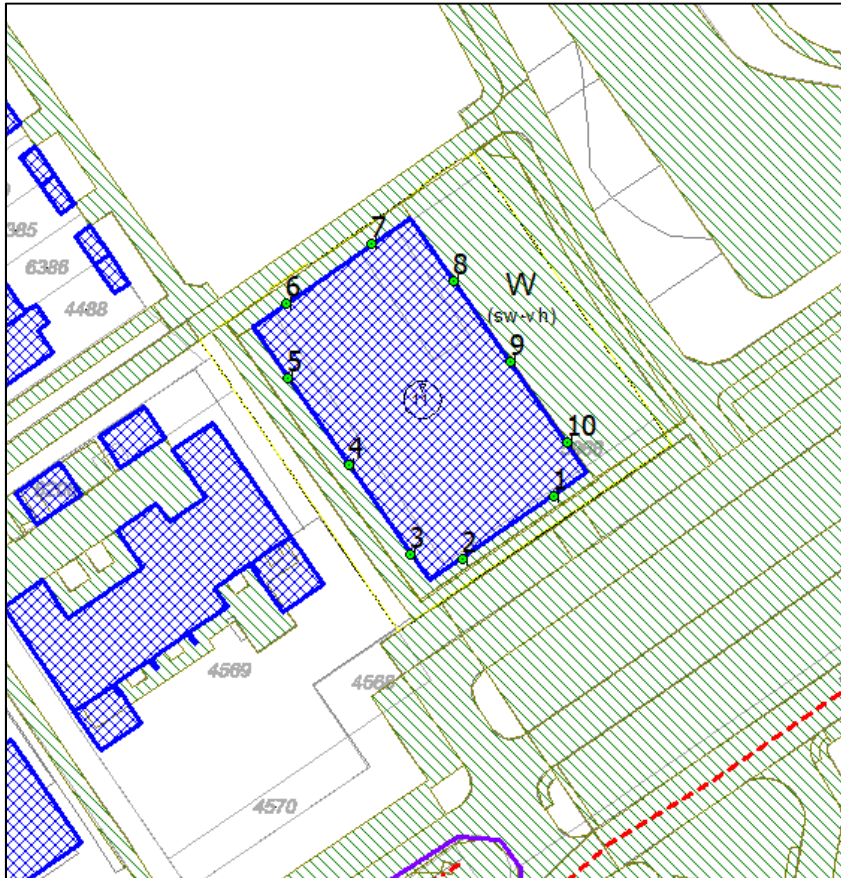


Figuur 3.1 Ligging metro

Toetspunten

De toetshoogte is afhankelijk van de maximale bouwhoogte van het woonzorgcomplex. Uit de weergave van de Verbeelding is op te maken dat de maximale bouwhoogte 11 m bedraagt. Het woonzorgcomplex is gemodelleerd als een gebouw met een hoogte van 11 m. In het schetsplan “Zorgcluster Floridaweg, dd 30 maart 2017” is het programma opgenomen. Hieruit volgt dat het woonzorgcomplex maximaal 27 zorgunits zal bevatten, waarvan 8 units per verdieping.

De toetspunten op figuur 3.2 zijn gelijkmatig verdeeld over de gevels en ingevoerd op respectievelijk +1,5m van iedere verdiepingvloer, waarbij wordt uitgegaan van een bouwlaag/verdieping van 3 meter hoog. Uitgaande van een Woonzorgcomplex met drie bouwlagen zijn de toetshoogten waarop gerekend is: 1,5m, 4,5m en 7,5 meter. Dit is maatgevend voor een gemiddeld gebouw.



Figuur 3.2. Ligging toetspunten

Sectorhoek en reflecties

Het maximum aantal reflecties waarmee de berekeningen zijn uitgevoerd bedraagt 1 reflectie en een sectorhoek van 2° .

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de voornaamste invoergegevens en de rekenmodellen voor weg- en spoorweglawaai.

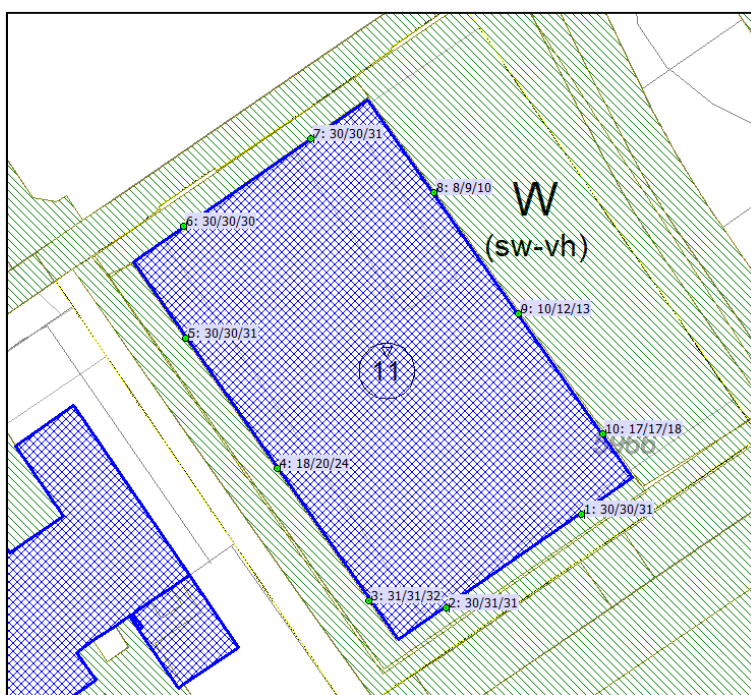
In het volgende hoofdstuk wordt de geluidbelasting op basis van bovenstaande uitgangspunten berekend.

4. Resultaten onderzoek

4.1. Resultaten gezoneerde wegen

Westerlengte

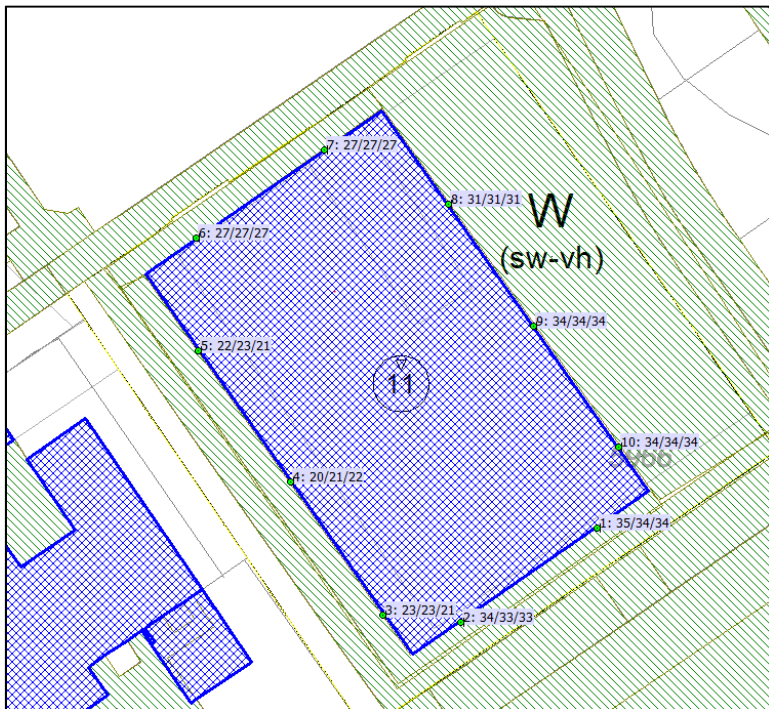
De maximale geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Westerlengte bedraagt 32 dB, na aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden. Op figuur 4.1 zijn de geluidbelastingen op de toetspunten weergegeven. In bijlage 2 staat de resultatentabel.



Figuur 4.1 Geluidbelasting Westerlengte op drie toetshoogten, na aftrek artikel 110g Wgh

Scheldedal/De Vallei

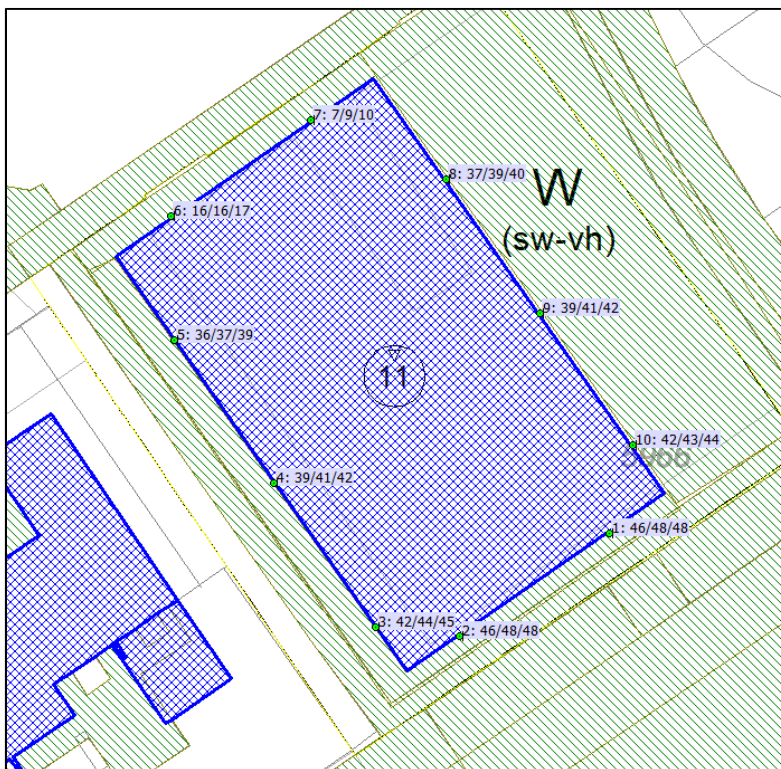
Het Scheldedal en De Vallei zijn als één geluidbron beschouwd in het rekenmodel. De maximale geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op het Scheldedal/De Vallei bedraagt 34 dB, na aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden. Op figuur 4.2 zijn de geluidbelastingen op de toetspunten weergegeven. In bijlage 2 staat de resultaten tabel.



Figuur 4.2 Geluidbelasting Scheldedal/De Vallei op drie toetshoogten, na aftrek artikel 110g Wgh

4.2. Resultaat niet gezoneerde weg

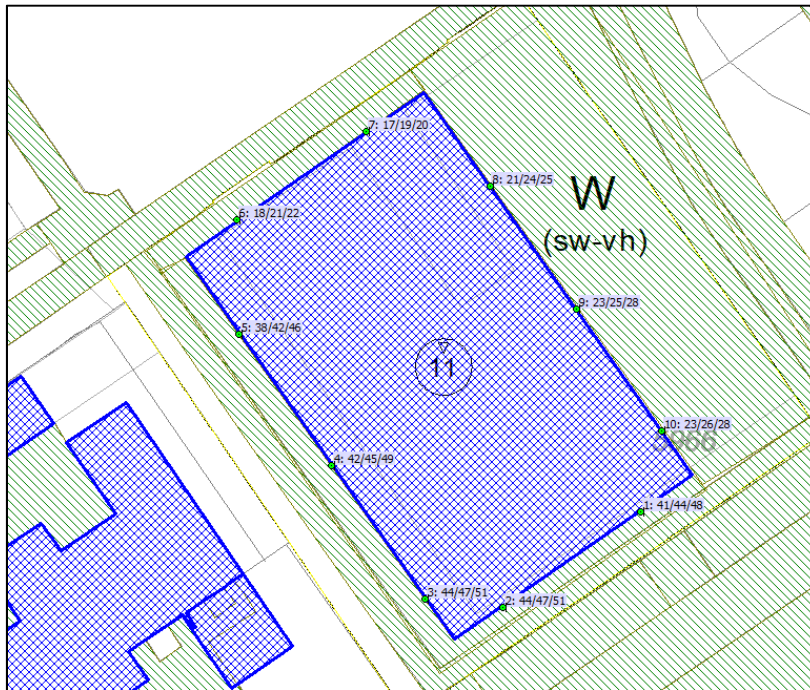
De maximale geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op het Hollandsch Diep bedraagt 48 dB, na aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh. De berekende geluidbelasting is gelijk aan de richtwaarde van 48 dB. Op figuur 4.3 zijn de geluidbelastingen op de toetspunten weergegeven. In bijlage 3 staat de resultatentabel.



Figuur 4.3 Geluidbelasting Hollandsch Diep op drie toetshoogten, na aftrek artikel 110g Wgh

4.3. Resultaten gezoneerde metro

De maximale geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op het spoor bedraagt 51 dB. De voorkeursgrenswaarde van 53 dB wordt niet overschreden. Op figuur 4.4 zijn de geluidbelastingen op de toetspunten weergegeven. In bijlage 4 staat de resultatentabel



Figuur 4.4 Geluidbelasting metro op drie toetshoogten

4.4. Cumulatie

Indien een geluidgevoelige bestemming, waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, in de zone van meerdere geluidbronnen ligt dient inzichtelijk gemaakt te worden hoe hoog de gecumuleerde geluidbelasting is. In onderhavige situatie wordt ten gevolge van geen enkele geluidbron de voorkeursgrenswaarde overschreden. Het aanvragen van een hogere waarde is dan ook niet nodig. Cumulatie is buiten beschouwing gelaten.

5. Conclusie

Op de locatie Floridaweg in Capelle aan den IJssel is een woonzorgcomplex met maximaal 27 woonunits voorzien. Een woonzorgcomplex wordt in de Wet geluidhinder als een “andere geluidgevoelige gebouw” aangemerkt. Hiervoor dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd indien deze ligt binnen de geluidzone van een gezoneerde (spoor)weg.

Het plangebied ligt in de geluidzone van de Westerlengte, het Scheldedal en De Vallei. Daarnaast is het plangebied gelegen binnen de geluidzone van metrolijn C richting Rotterdam. Akoestisch onderzoek is op grond van de Wgh dan ook noodzakelijk. Ook is op basis van jurisprudentie in het kader van een goede ruimtelijke ordening het akoestische klimaat ten gevolge van de 30 km/uur weg het Hollands Diep inzichtelijk gemaakt.

In het akoestisch onderzoek is gerekend op de rand van het bouwvlak welke is opgenomen in het bestemmingsvlak ‘wonen’. Uit de modelberekeningen blijkt dat ten gevolge van het verkeer op de gezoneerde wegen Westerlengte en Scheldedal/De Vallei de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden. Ten gevolge van de niet gezoneerde weg het Hollandsch Diep is de geluidbelasting gelijk aan de richtwaarde van 48 dB.

De geluidbelasting ten gevolge van het railverkeerslawaai van de gezoneerde metrolijn C overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 53 dB niet. De maximale geluidbelasting bedraagt 51 dB.

Er zal sprake zijn van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat in het nieuwe woonzorgcomplex. Het aspect wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai staat de ontwikkeling niet in de weg.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

Model: wegverkeerslawaaai
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))
De Vallei	De Vallei	0.00	0.00	Relatief	Verdeling	False	1.5	0	W0	50	50	50	--	50	50
Scheldedal	Scheldedal	0.00	0.00	Relatief	Verdeling	False	1.5	0	W0	50	50	50	--	50	50
Scheldedal	Scheldedal	0.00	0.00	Relatief	Verdeling	False	1.5	0	W0	50	50	50	--	50	50
Hollands D	Hollandsch Diep	0.00	0.00	Relatief	Verdeling	False	1.5	0	W0	30	30	30	--	30	30
Hollands D	Hollandsch Diep	0.00	0.00	Relatief	Verdeling	False	1.5	0	W0	30	30	30	--	30	30
wester	Westerlengte	0.00	0.00	Relatief	Verdeling	False	1.5	0	W0	50	50	50	--	50	50
wester	Westerlengte	0.00	0.00	Relatief	Verdeling	False	1.5	0	W0	50	50	50	--	50	50
westel	Westerlengte	0.00	0.00	Relatief	Verdeling	False	1.5	0	W0	50	50	50	--	50	50

Model: wegverkeerslawaaai
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

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)
De Vallei	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5400.00	6.92	3.13	0.56	--
Scheldedal	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4600.00	6.91	3.14	0.56	--
Scheldedal	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4600.00	6.91	3.14	0.56	--
Hollands D	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	4200.00	6.91	3.12	0.58	--
Hollands D	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	3200.00	6.91	3.12	0.58	--
wester	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2500.00	6.93	3.07	0.57	--
wester	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2500.00	6.93	3.07	0.57	--
westel	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4300.00	6.90	3.13	0.58	--

Model: wegverkeerslawaaai
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)
De Vallei	--	--	--	--	97.04	98.81	100.00	--	2.43	1.19	--	--	0.54	--	--	--	--	--	--	--
Scheldedal	--	--	--	--	97.18	98.62	100.00	--	2.19	1.38	--	--	0.63	--	--	--	--	--	--	--
Scheldedal	--	--	--	--	97.18	98.62	100.00	--	2.19	1.38	--	--	0.63	--	--	--	--	--	--	--
Hollands D	--	--	--	--	95.83	98.46	91.67	--	3.47	1.54	8.33	--	0.69	--	--	--	--	--	--	--
Hollands D	--	--	--	--	95.83	98.46	91.67	--	3.47	1.54	8.33	--	0.69	--	--	--	--	--	--	--
wester	--	--	--	--	96.45	100.00	100.00	--	2.37	--	--	--	1.18	--	--	--	--	--	--	--
wester	--	--	--	--	96.45	100.00	100.00	--	2.37	--	--	--	1.18	--	--	--	--	--	--	--
westel	--	--	--	--	96.64	98.52	100.00	--	2.68	1.48	--	--	0.67	--	--	--	--	--	--	--

Model: wegverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
De Vallei	362.62	167.01	30.24	--	9.08	2.01	--	--	2.02	--	--	--	79.95	86.95	93.05
Scheldedal	308.90	142.45	25.76	--	6.96	1.99	--	--	2.00	--	--	--	79.23	86.19	92.24
Scheldedal	308.90	142.45	25.76	--	6.96	1.99	--	--	2.00	--	--	--	79.23	86.19	92.24
Hollands D	278.12	129.02	22.33	--	10.07	2.02	2.03	--	2.00	--	--	--	79.88	84.04	93.01
Hollands D	211.90	98.30	17.01	--	7.67	1.54	1.55	--	1.53	--	--	--	78.70	82.86	91.83
wester	167.10	76.75	14.25	--	4.11	--	--	--	2.04	--	--	--	76.95	83.95	90.18
wester	167.10	76.75	14.25	--	4.11	--	--	--	2.04	--	--	--	76.95	83.95	90.18
westel	286.73	132.60	24.94	--	7.95	1.99	--	--	1.99	--	--	--	79.09	86.13	92.33

Model: wegverkeerslawaaai
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 500	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
De Vallei	98.98	105.63	102.17	95.39	85.37	75.78	82.52	87.96	95.04	102.04	98.53	91.73	81.19	67.87
Scheldedal	98.29	104.93	101.47	94.69	84.64	75.16	81.94	87.47	94.39	101.37	97.87	91.06	80.59	67.18
Scheldedal	98.29	104.93	101.47	94.69	84.64	75.16	81.94	87.47	94.39	101.37	97.87	91.06	80.59	67.18
Hollands D	94.90	100.22	97.34	90.73	84.28	75.16	78.66	86.18	90.78	96.40	93.27	86.57	78.23	70.51
Hollands D	93.72	99.04	96.15	89.55	83.10	73.98	77.48	85.00	89.60	95.21	92.09	85.39	77.05	69.33
wester	95.96	102.39	98.94	92.17	82.32	71.92	78.36	83.01	91.40	98.55	95.00	88.18	77.27	64.61
wester	95.96	102.39	98.94	92.17	82.32	71.92	78.36	83.01	91.40	98.55	95.00	88.18	77.27	64.61
westel	98.09	104.66	101.21	94.44	84.52	74.89	81.69	87.27	94.10	101.07	97.57	90.77	80.32	67.04

Model: wegverkeerslawaaai
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 125	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
De Vallei	74.31	78.96	87.36	94.51	90.95	84.14	73.23	--	--	--	--	--	--
Scheldedal	73.61	78.27	86.66	93.81	90.26	83.44	72.53	--	--	--	--	--	--
Scheldedal	73.61	78.27	86.66	93.81	90.26	83.44	72.53	--	--	--	--	--	--
Hollands D	74.83	84.83	84.36	89.71	87.14	80.55	75.49	--	--	--	--	--	--
Hollands D	73.64	83.65	83.18	88.53	85.96	79.37	74.31	--	--	--	--	--	--
wester	71.04	75.69	84.09	91.24	87.69	80.87	69.96	--	--	--	--	--	--
wester	71.04	75.69	84.09	91.24	87.69	80.87	69.96	--	--	--	--	--	--
westel	73.47	78.13	86.52	93.67	90.12	83.30	72.39	--	--	--	--	--	--

Model: wegverkeerslawaaai
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
De Vallei	--	--
Scheldedal	--	--
Scheldedal	--	--
Hollands D	--	--
Hollands D	--	--
wester	--	--
wester	--	--
westel	--	--

Model: wegverkeerslawaaai
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
1	1	0.00	Relatief	1.50	4.50	7.50	--	--	--	Ja
2	2	0.00	Relatief	1.50	4.50	7.50	--	--	--	Ja
3	3	0.00	Relatief	1.50	4.50	7.50	--	--	--	Ja
4	4	0.00	Relatief	1.50	4.50	7.50	--	--	--	Ja
5	5	0.00	Relatief	1.50	4.50	7.50	--	--	--	Ja
6	6	0.00	Relatief	1.50	4.50	7.50	--	--	--	Ja
7	7	0.00	Relatief	1.50	4.50	7.50	--	--	--	Ja
8	8	0.00	Relatief	1.50	4.50	7.50	--	--	--	Ja
9	9	0.00	Relatief	1.50	4.50	7.50	--	--	--	Ja
10	10	0.00	Relatief	1.50	4.50	7.50	--	--	--	Ja

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125
618_A	618_A_406700_407275	4.50	0.00	Absoluut	0.20	Intensiteit	True	1.5	4 - Blokkenspoor	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0.0	0.0
618_B	618_B_406700_407275	4.50	0.00	Absoluut	0.20	Intensiteit	True	1.5	4 - Blokkenspoor	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0.0	0.0

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1
618_A	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Categorie 7	Doorgaand	12.000	5.300	2.000	0.000	30	30	30	0
618_B	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Categorie 7	Doorgaand	12.000	5.300	2.000	0.000	30	30	30	0

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Corr. 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3
618_A	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000
618_B	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Corr. 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4
618_A	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0
618_B	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Corr. 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Corr. 5	Trein 6
618_A	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0
618_B	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Corr. 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7
618_A	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000
618_B	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Corr. 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8
618_A	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0
618_B	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Corr. 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Corr. 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10
618_A	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000
618_B	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Corr. 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11
618_A	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000
618_B	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11	Corr. 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12
618_A	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0
618_B	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	V(N) 12	V(P4) 12	Corr. 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Corr. 13	Trein 14
618_A	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0
618_B	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Corr. 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15
618_A	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000
618_B	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Corr. 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16
618_A	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0
618_B	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Corr. 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 17	Corr. 17
618_A	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00
618_B	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18	V(N) 18	V(P4) 18	Corr. 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19
618_A	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000
618_B	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Corr. 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20	Aantal(N) 20
618_A	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000
618_B	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Corr. 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21
618_A	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0
618_B	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	V(N) 21	V(P4) 21	Corr. 21	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Corr. 22	Trein 23
618_A	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0
618_B	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Profiel23	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Corr. 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24
618_A	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000
618_B	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24	Corr. 24	Trein 25	Profiel25	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25
618_A	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0
618_B	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	V(A) 25	V(N) 25	V(P4) 25	Corr. 25	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Corr. 26
618_A	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00
618_B	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00

Model: railverkeerslawaa
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Corr. 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28
618_A	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000
618_B	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28	V(N) 28	V(P4) 28	Corr. 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29	Aantal(N) 29
618_A	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000
618_B	0.000	0.000	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29	Corr. 29	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30
618_A	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0
618_B	0.000	0	0	0	0	0.00	0	Doorgaand	0.000	0.000	0.000	0.000	0	0

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	V(N) 30	V(P4) 30	Corr. 30	RRgebr	Lrtr;feit[1]	Lrtr;feit[2]	Lrtr;feit[3]	Lrtr;feit[4]	Lrtr;feit[5]	Lrtr;feit[6]	Lrtr;feit[7]	Lrtr;feit[8]	Lrtr;feit[9]
618_A	0	0	0.00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
618_B	0	0	0.00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[10]	Lrtr;feit[11]	Lrtr;feit[12]	Lrtr;feit[13]	Lrtr;feit[14]	Lrtr;feit[15]	Lrtr;feit[16]	Lrtr;feit[17]	Lrtr;feit[18]	Lrtr;feit[19]	Lrtr;feit[20]
618_A	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
618_B	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[21]	Lrtr;feit[22]	Lrtr;feit[23]	Lrtr;feit[24]	Lrtr;feit[25]	Lrtr;feit[26]	Lrtr;feit[27]	Lrtr;feit[28]	Lrtr;feit[29]	Lrtr;feit[30]	Lrtr;feit[31]
618_A	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
618_B	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[32]	Lrtr;feit[33]	Lrtr;feit[34]	Lrtr;feit[35]	Lrtr;feit[36]	Brugcorrectie	$\Delta Le;brug,63$	$\Delta Le;brug,125$	$\Delta Le;brug,250$	$\Delta Le;brug,500$	$\Delta Le;brug,1k$
618_A	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
618_B	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	$\Delta Le; brug, 2k$	$\Delta Le; brug, 4k$	$\Delta Le; brug, 8k$	Schaal, 63	Schaal, 125	Schaal, 250	Schaal, 500	Schaal, 1k	Schaal, 2k	Schaal, 4k	Schaal, 8k	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125
618_A	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	76.25	91.63
618_B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	76.25	91.63

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k
618_A	97.88	104.88	102.08	96.61	93.22	83.27	70.25	85.63	91.88	98.88	96.08	90.61
618_B	97.88	104.88	102.08	96.61	93.22	83.27	70.25	85.63	91.88	98.88	96.08	90.61

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125
618_A	87.22	77.27	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
618_B	87.22	77.27	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k	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
618_A	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
618_B	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(D)5.0 4k	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250
618_A	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	72.70	88.08	94.33
618_B	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	72.70	88.08	94.33

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(A)0.0 500	LE(A)0.0 1k	LE(A)0.0 2k	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	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
618_A	101.33	98.53	93.06	89.67	79.72	66.70	82.08	88.33	95.33	92.53	87.06	83.67
618_B	101.33	98.53	93.06	89.67	79.72	66.70	82.08	88.33	95.33	92.53	87.06	83.67

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125	LE(A)1.0 250	LE(A)1.0 500	LE(A)1.0 1k	LE(A)1.0 2k	LE(A)1.0 4k	LE(A)1.0 8k	LE(A)2.0 63	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250
618_A	73.72	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
618_B	73.72	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(A)2.0 500	LE(A)2.0 1k	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)5.0 63	LE(A)5.0 125	LE(A)5.0 250	LE(A)5.0 500	LE(A)5.0 1k	LE(A)5.0 2k	LE(A)5.0 4k
618_A	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
618_B	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(A)5.0 8k	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 2k	LE(A)Br 4k	LE(A)Br 8k	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250
618_A	--	--	--	--	--	--	--	--	--	68.46	83.85	90.10
618_B	--	--	--	--	--	--	--	--	--	68.46	83.85	90.10

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k
618_A	97.10	94.30	88.82	85.44	75.48	62.46	77.85	84.10	91.10	88.30	82.82	79.44
618_B	97.10	94.30	88.82	85.44	75.48	62.46	77.85	84.10	91.10	88.30	82.82	79.44

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(N)0.5 8k	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250	LE(N)1.0 500	LE(N)1.0 1k	LE(N)1.0 2k	LE(N)1.0 4k	LE(N)1.0 8k	LE(N)2.0 63	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250
618_A	69.48	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
618_B	69.48	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500	LE(N)5.0 1k	LE(N)5.0 2k	LE(N)5.0 4k
618_A	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
618_B	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(N)5.0 8k	LE(N)Br 63	LE(N)Br 125	LE(N)Br 250	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250
618_A	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
618_B	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(P4)0.0 500	LE(P4)0.0 1k	LE(P4)0.0 2k	LE(P4)0.0 4k	LE(P4)0.0 8k	LE(P4)0.5 63	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k
618_A	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
618_B	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

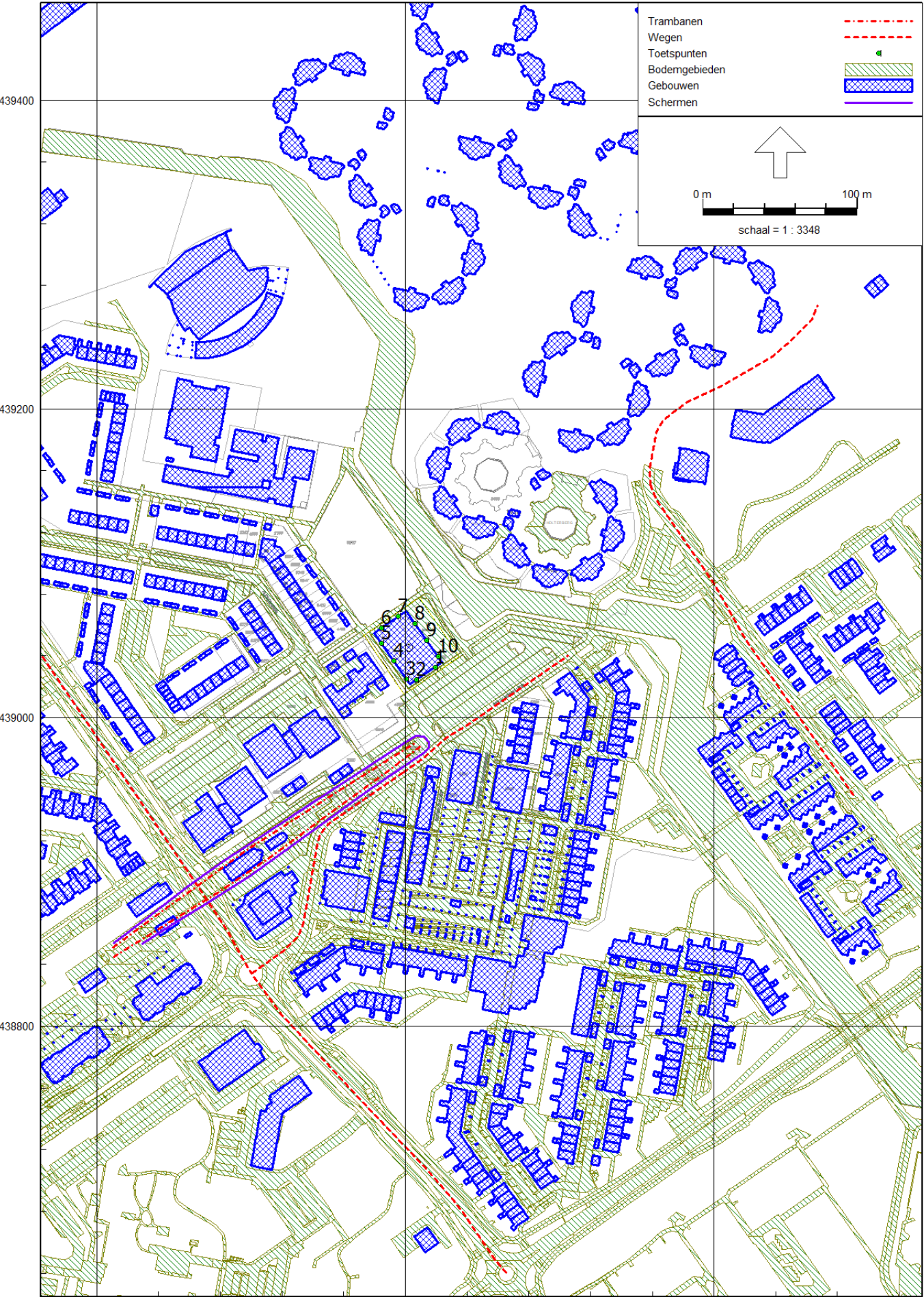
Naam	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125	LE(P4)1.0 250	LE(P4)1.0 500	LE(P4)1.0 1k	LE(P4)1.0 2k	LE(P4)1.0 4k	LE(P4)1.0 8k	LE(P4)2.0 63
618_A	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
618_B	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(P4)2.0 125	LE(P4)2.0 250	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)5.0 63	LE(P4)5.0 125	LE(P4)5.0 250	LE(P4)5.0 500
618_A	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
618_B	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: railverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(P4)5.0 1k	LE(P4)5.0 2k	LE(P4)5.0 4k	LE(P4)5.0 8k	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k	LE(P4)Br 8k
618_A	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
618_B	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--





Metro-intensiteiten De Terp - Capelsebrug

Jaargemiddelde dag

Metrotreinen per dagdeel per richting

Traject	Dag (7:00-19:00)	Avond (19:00-23:00)	Nacht (23:00-7:00)
De Terp->Capelsebrug (C)	63,5	16,7	12,8
Capelsebrug-> De Terp (C)	63,5	16,0	13,6

Metrotreinen per uur per richting

Traject	Dag (7:00-19:00)	Avond (19:00-23:00)	Nacht (23:00-7:00)
De Terp->Capelsebrug (C)	5,3	4,2	1,6
Capelsebrug-> De Terp (C)	5,3	4,0	1,7

Rijtuigen SG3 per dagdeel per richting

Traject	Dag (7:00-19:00)	Avond (19:00-23:00)	Nacht (23:00-7:00)
De Terp->Capelsebrug (C)	12,7	13,9	8,1
Capelsebrug-> De Terp (C)	12,7	13,1	5,5

Rijtuigen SG3 per uur per richting

Traject	Dag (7:00-19:00)	Avond (19:00-23:00)	Nacht (23:00-7:00)
De Terp->Capelsebrug (C)	1,1	3,5	1,0
Capelsebrug-> De Terp (C)	1,1	3,3	0,7

Rijtuigen M/SG2/1 per dagdeel per richting

Traject	Dag (7:00-19:00)	Avond (19:00-23:00)	Nacht (23:00-7:00)
De Terp->Capelsebrug (C)	171,4	25,1	25,6
Capelsebrug-> De Terp (C)	171,5	24,0	27,8

Rijtuigen M/SG2/1 per uur per richting

Traject	Dag (7:00-19:00)	Avond (19:00-23:00)	Nacht (23:00-7:00)
De Terp->Capelsebrug (C)	14,3	6,3	3,2
Capelsebrug-> De Terp (C)	14,3	6,0	3,5

Definities en uitgangspunten:

- Een metrotrein is het geheel van één of meerdere gekoppelde rijtuigen die als compositie ingezet worden
- Een rijtuig is de kleinste (ondeelbare) materieeleenheid en bestaat uit twee (M/SG2/1) of drie (SG3) bakken
- Het aantal metrotreinen per dagdeel / per uur is gebaseerd op dienstregeling 2018
- Een rit hoort tot het betreffende traject en uurblok als deze rit minimaal een deel van het traject aflegt en het traject betreden wordt op een tijdstip dat valt binnen het uurblok
- Materieelinzet is gebaseerd op dienstregeling 2018, met aanname spitsverdichting lijn E en SG2/1 op lijn A
- Jaargemiddelde dag is het gewogen gemiddelde van de maandag-vrijdag jaardienst, de maandag-vrijdag vakantiedienst, zaterdag jaardienst, zaterdag vakantiedienst en zondagdienst

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeerslawaa
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Westerlengte
Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
1_A	1	1.50	29.9
1_B	1	4.50	30.4
1_C	1	7.50	30.7
10_A	10	1.50	16.7
10_B	10	4.50	17.3
10_C	10	7.50	18.3
2_A	2	1.50	30.3
2_B	2	4.50	31.0
2_C	2	7.50	31.4
3_A	3	1.50	30.6
3_B	3	4.50	31.4
3_C	3	7.50	31.9
4_A	4	1.50	17.9
4_B	4	4.50	20.1
4_C	4	7.50	23.6
5_A	5	1.50	29.8
5_B	5	4.50	29.9
5_C	5	7.50	30.7
6_A	6	1.50	29.9
6_B	6	4.50	30.0
6_C	6	7.50	30.5
7_A	7	1.50	30.5
7_B	7	4.50	30.5
7_C	7	7.50	30.6
8_A	8	1.50	8.3
8_B	8	4.50	9.2
8_C	8	7.50	9.9
9_A	9	1.50	10.2
9_B	9	4.50	11.8
9_C	9	7.50	13.2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeerslawaa
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Schelgedal-De Vallei
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
1_A	1	1.50	34.6
1_B	1	4.50	34.2
1_C	1	7.50	34.3
10_A	10	1.50	34.1
10_B	10	4.50	33.7
10_C	10	7.50	33.9
2_A	2	1.50	33.9
2_B	2	4.50	33.5
2_C	2	7.50	33.4
3_A	3	1.50	23.1
3_B	3	4.50	23.4
3_C	3	7.50	21.2
4_A	4	1.50	19.9
4_B	4	4.50	20.7
4_C	4	7.50	22.3
5_A	5	1.50	22.5
5_B	5	4.50	22.7
5_C	5	7.50	20.7
6_A	6	1.50	26.5
6_B	6	4.50	26.9
6_C	6	7.50	26.8
7_A	7	1.50	27.2
7_B	7	4.50	27.4
7_C	7	7.50	27.3
8_A	8	1.50	31.0
8_B	8	4.50	31.0
8_C	8	7.50	31.1
9_A	9	1.50	34.1
9_B	9	4.50	33.9
9_C	9	7.50	33.9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: wegverkeerslawaa
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Hollands Diep
 Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
1_A	1	1.50	46.4
1_B	1	4.50	48.0
1_C	1	7.50	48.4
10_A	10	1.50	41.5
10_B	10	4.50	43.3
10_C	10	7.50	43.7
2_A	2	1.50	46.2
2_B	2	4.50	47.9
2_C	2	7.50	48.2
3_A	3	1.50	42.4
3_B	3	4.50	44.1
3_C	3	7.50	44.6
4_A	4	1.50	39.1
4_B	4	4.50	40.7
4_C	4	7.50	41.7
5_A	5	1.50	35.9
5_B	5	4.50	37.2
5_C	5	7.50	38.5
6_A	6	1.50	15.6
6_B	6	4.50	16.3
6_C	6	7.50	16.5
7_A	7	1.50	7.3
7_B	7	4.50	8.8
7_C	7	7.50	9.6
8_A	8	1.50	37.3
8_B	8	4.50	38.8
8_C	8	7.50	39.9
9_A	9	1.50	39.2
9_B	9	4.50	40.8
9_C	9	7.50	41.6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: railverkeerslawaa
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: baanvak
 Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
1_A	1	1.50	40.9
1_B	1	4.50	44.0
1_C	1	7.50	47.7
10_A	10	1.50	23.2
10_B	10	4.50	25.8
10_C	10	7.50	28.4
2_A	2	1.50	43.6
2_B	2	4.50	46.5
2_C	2	7.50	50.5
3_A	3	1.50	44.0
3_B	3	4.50	47.2
3_C	3	7.50	51.1
4_A	4	1.50	41.9
4_B	4	4.50	45.4
4_C	4	7.50	48.8
5_A	5	1.50	38.5
5_B	5	4.50	42.4
5_C	5	7.50	46.0
6_A	6	1.50	18.3
6_B	6	4.50	20.9
6_C	6	7.50	21.7
7_A	7	1.50	16.9
7_B	7	4.50	19.2
7_C	7	7.50	20.3
8_A	8	1.50	21.2
8_B	8	4.50	23.9
8_C	8	7.50	25.4
9_A	9	1.50	22.8
9_B	9	4.50	25.2
9_C	9	7.50	27.8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen