



AKOESTISCH ONDERZOEK

HOV2-LIJN HUIZINGALAAN EINDHOVEN

AKOESTISCH ONDERZOEK

HOV2-LIJN HUIZINGALAAN TE EINDHOVEN

In opdracht van	Gemeente Eindhoven Dhr. R. Schepers en dhr. M. Hamelers
Opgesteld door	Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant Keizer Karel V Singel 8 Postbus 8035 5601 KA Eindhoven
Auteur	Mevr. I. van Beek
Projectnummer	212554
Datum	14 april 2014
Status	Definitief

Inhoudsopgave

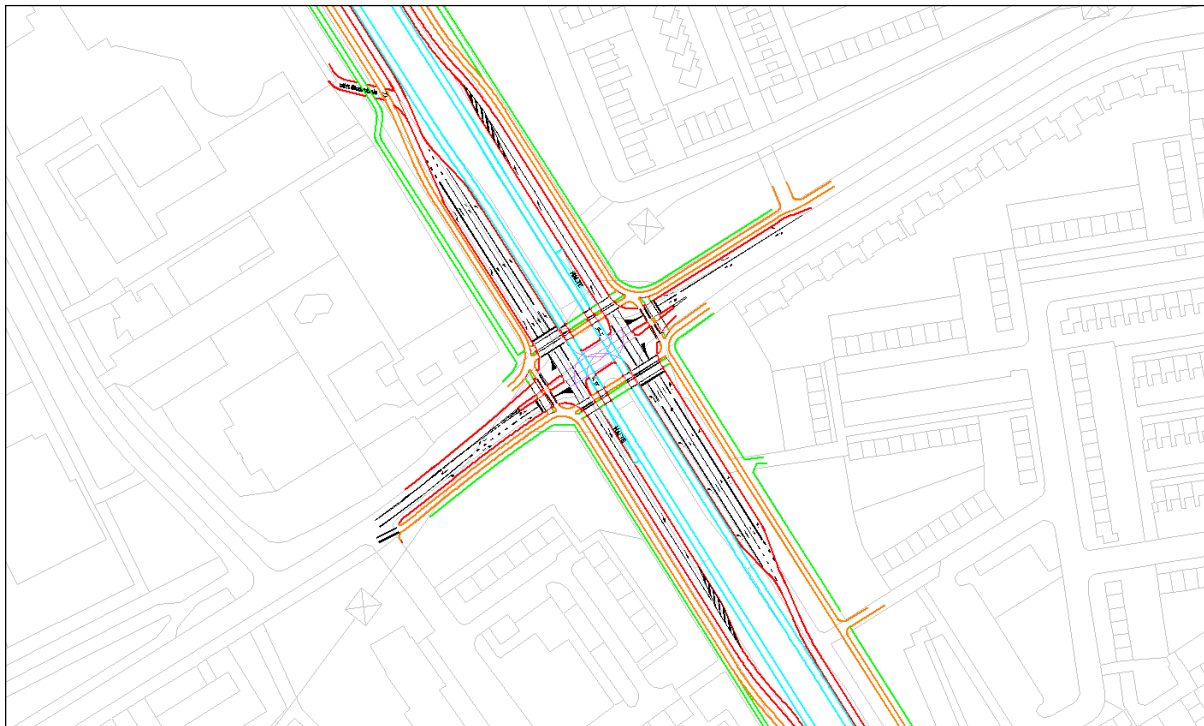
1. Inleiding	1
2. Wettelijk kader	2
3. Invoergegevens	4
3.1. Verkeersgegevens.....	4
3.2. Bebouwing.....	4
3.3. Bodemgebieden.....	4
3.4. Rekenpunten	5
3.5. Rekenmodel	5
4. Rekenresultaten	6
5. Conclusies.....	8

Bijlagen

1. Situatie
2. Verkeersgegevens 2014–2024
 - 2a. Verkeersgegevens 2014
 - 2b. Verkeersgegevens 2024
3. Rekenpunten
4. Invoergegevens 2014
5. Invoergegevens 2024
6. Berekeningsresultaten 2014
7. Berekeningsresultaten 2024

1. Inleiding

In opdracht van de gemeente Eindhoven is door de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant een akoestisch onderzoek verricht voor de HOV-lijn op de Huizingalaan te Eindhoven. Het plan voorziet in de aanleg van een HOV-lijn op het traject dat gelegen is tussen de Eerste Lieven de Keylaan en de snelweg A50. Over het gehele traject worden aan de binnenzijde van de weg aparte rijstroken voor bussen gerealiseerd. Het normale verkeer rijdt over rijstroken aan de buitenzijde van de weg. Bij de werkzaamheden zal het bestaande wegdek (referentiewegdek/DAB) worden vervangen door SMA0/5 op de delen voor het normale verkeer en gebezemd beton voor de busbanen. De volgende afbeelding geeft een impressie van een deel van het traject, zie ook bijlage 1.



Door de aanleg van de HOV2-lijn vinden fysieke wijzigingen plaats aan de Huizingalaan. In dit akoestisch onderzoek is de geluidbelasting bepaald veroorzaakt door het wegverkeer op de Huizingalaan. Verder is onderzocht of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De berekeningen zijn uitgevoerd conform Standaard Rekenmethode II, zoals die staat vermeld in bijlage 3 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De resultaten zijn opgenomen in deze rapportage.

2. Wettelijk kader

In afdeling 4 “Reconstructie” van hoofdstuk VI “Zones langs wegen” van de Wet geluidhinder wordt de bescherming van het akoestisch klimaat bij bestaande geluidsgevoelige bestemmingen door wijzigingen aan bestaande wegen geregeld.

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder indien één of meer fysieke wijzigingen op of aan een aanwezige weg, zonder het treffen van maatregelen, tot gevolg heeft dat de geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstige jaar tot een significante verhoging leidt van 2 dB of meer ten opzichte van de huidige situatie.

Wordt aan deze voorwaarden voldaan, dan is er sprake van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder en zal de geluidsbelasting op de woningen getoetst moeten worden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Het startpunt bij de vaststelling van een reconstructie is vastgelegd in artikel 100 van de Wet geluidhinder, zie onderstaande tabel:

Tabel 2.1

Huidige akoestische situatie	Startpunt reconstructie
Geluidbelasting $< L_{den} 48$ dB	48 dB
Een eerder vastgestelde hogere waarde en geluidbelasting $> L_{den} 48$ dB	Laagste waarde
Geen eerder vastgestelde hogere waarde en heersende geluidbelasting $> L_{den} 48$ dB	Heersende waarde

Voor de meeste woningen binnen de wettelijke zone van de Huizingalaan zijn in het verleden geen hogere waarden vastgesteld. Dit betekent dat uitgegaan moet worden van $L_{den} 48$ dB of de heersende waarde (in het jaar voorafgaand aan de reconstructie) als startpunt bij het bepalen of er sprake is van een reconstructie.

Uitzondering hierop zijn de woningen Huizingalaan 12 t/m 56. Voor deze woningen is op 1 oktober 1986 door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant een hogere waarde vastgesteld in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan XVIII Woenselse Heide. De hogere waarde bedraagt 57 dB(A). Het startpunt bij het bepalen of er sprake is van een reconstructie is voor deze woningen de laagste waarde van de vastgestelde hogere waarde en de heersende waarde (voor zover deze hoger is dan $L_{den} 48$ dB).

Bij de vaststelling van de geluidbelasting van de gewijzigde weg voor de toekomstige situatie moet worden uitgegaan van de gewijzigde weg zonder eventuele maatregelen voor het maatgevende jaar (meestal het tiende jaar na wijziging).

In het geval van reconstructie geldt conform artikel 100, lid 1 van de Wet geluidhinder een voorkeursgrenswaarde van $L_{den} 48$ dB. Voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting bij reeds aanwezige woningen en onderwijsgebouwen kan door burgemeester en wethouders conform artikel 100a, lid 1 onder b van de Wet geluidhinder en artikel 3.4 van het Besluit geluidhinder een hogere waarde worden vastgesteld van $L_{den} 63$ dB bij reconstructie van een weg in stedelijk gebied.

Voordat hogere waarden verleend kunnen worden, dient conform artikel 77 van de Wet geluidhinder onderzocht te worden of, en zo ja, welke maatregelen getroffen kunnen worden om de geluidsbelasting te beperken. Vervolgens dient afgewogen te worden in hoeverre deze maatregelen daadwerkelijk worden getroffen.

Indien hogere waarden vastgesteld dienen te worden, moet conform artikel 110 f, lid 1 van de Wet geluidhinder ook het aspect cumulatie bekeken worden. Hierbij dienen alle wegen meegenomen te worden die zorgen voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van L_{den} 48 dB (inclusief aftrek conform art. 110g van de Wet geluidhinder).

In het geval van een reconstructie conform de Wet geluidhinder treffen burgemeester en wethouders bij een geluidbelasting hoger dan L_{den} 48 dB conform artikel 112 van de Wet geluidhinder maatregelen met betrekking tot de geluidwering van de gevels van aanwezige woningen, om te bevorderen dat de geluidbelasting binnen de woning bij gesloten ramen na reconstructie ten hoogste L_{den} 33 dB bedraagt. Voor scholen bedraagt de binnenwaarde L_{den} 28 dB conform artikel 3.10, lid 1 van het Besluit geluidhinder.

Verder wordt in artikel 99, lid 2 van de Wet geluidhinder gesteld dat, indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de reconstructie van een weg zal leiden tot een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer vanwege andere wegen dan de te reconstrueren weg of – als een weg gedeeltelijk wordt gereconstrueerd – vanwege de niet te reconstrueren gedeelten daarvan, het akoestisch onderzoek ook inzicht moet geven in de geluidbelasting ten gevolge van deze wegen.

3. Invoergegevens

3.1. Verkeersgegevens

De gehanteerde verkeersgegevens (etmaalintensiteiten en verdeling) zijn afkomstig van de Regionale verkeersmilieukaart 3.0 (RVMK), zie bijlage 2. Voor de berekeningen is uitgegaan van het peiljaar 2014 en voor de toekomstige situatie van het peiljaar 2024.

Informatie met betrekking tot de aantallen bussen op de toekomstige HOV-lijn is afkomstig van de gemeente Eindhoven. Het onderstaande overzicht geeft een samenvatting van de gehanteerde etmaalintensiteiten op de verschillende wegvakken.

Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten

Wegvak	2014		2024				
	N->Z	Z->N	N->Z	Z->N	Bussen (2 richtingen)		
					Dag	Avond	Nacht
A50-Rijssellaan	3920	4615	4515	5288	60	8	3
Rijssellaan-Roubaixlaan	3655	4017	4172	4585	60	8	3
Roubaixlaan-Artoislaan	4300	4581	4766	5110	60	8	3
Artoislaan-Hondsruglaan	5118	5281	5525	5787	60	8	3
Hondsruglaan-Marathonloop	2954	3014	2977	3070	180	25	10
Marathonloop-Fakkellaan	7962	7547	8015	7796	180	25	10
Fakkellaan-Gerretsonlaan	5732	5975	5739	6165	180	25	10
Gerretsonlaan-Lieven de Keylaan	6243	6293	6219	6497	180	25	10

Voor de huidige situatie 2014 is uitgegaan van referentiewegdek/DAB (W0). Voor de toekomstige situatie wordt uitgegaan van geborsteld beton (W5) voor de busbanen en SMA 0/5 (W4a) voor de wegvakken voor het overige wegverkeer.

3.2. Bebouwing

Voor het opstellen van het akoestische rekenmodel is gebruik gemaakt van digitale bestanden (GBKN) en door de opdrachtgever aangeleverde tekeningen voor de toekomstige situatie (VKO-20130089.dxf) en voor de ligging van de bushalte SEN, zie ook bijlage 1.

Waar nodig is gebruik gemaakt van Google Maps Streetview om informatie te verkrijgen over hoogtegegevens van de bestaande bebouwing.

3.3. Bodemgebieden

De bodemgebieden zijn, daar waar bekend, volledig reflecterend (hard $B_r = 0$) of volledig absorberend (zacht $B_r = 1$) ingevoerd. Voor de overige bodemgebieden is een standaard bodemfactor van $B_r = 1,0$ aangehouden.

3.4. Rekenpunten

In bijlage 3 is de situering weergegeven van de rekenpunten ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen. De berekeningen zijn uitgevoerd voor alle representatieve bouwlagen.

3.5. Rekenmodel

Ter bepaling van de geluidsniveaus ten gevolge van wegverkeer is een overdrachtsmodel opgesteld overeenkomstig de Standaard Rekenmethode II. De invoergegevens¹ en waarneempunten zijn weergegeven in bijlage 3 t/m 5. De berekeningen zijn uitgevoerd met software van dgmr raadgevende ingenieurs, te weten Geomilieu V2.40.

¹ De invoergegevens van de objecten zijn niet in de bijlage van dit onderzoek opgenomen vanwege het grote aantal objecten. Deze gegevens kunnen indien gewenst opgevraagd worden bij de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant.

4. Rekenresultaten

In bijlage 6 en 7 zijn de berekeningsresultaten bijgevoegd. In tabel 4.1 zijn de berekeningsresultaten beknopt weergegeven.

Tabel 4.1: Geluidbelasting Huizingalaan inclusief aftrek conform art. 110 g Wet geluidhinder

Naam	Omschrijving	Hoogte [m]	Lden 2014 [dB]	Startpunt reconstructie [dB]	Lden 2024 [dB]	Vershil
m 12 vd_A	Huizingalaan 12*	4,5	54,8	54,8	53,9	-0,9
m 14 vd_A	Huizingalaan 14*	4,5	54,9	54,9	54	-0,9
m 16 vd_A	Huizingalaan 16*	4,5	55	55	54,1	-0,9
m 18 vd_A	Huizingalaan 18*	4,5	55,1	55,1	54,1	-1
m 18_A	Huizingalaan 18*	1,5	55,8	55	55,8	0,8
m 20 vd_A	Huizingalaan 20*	4,5	55,1	55,1	54,2	-0,9
m 22 vd_A	Huizingalaan 22*	4,5	54,4	54,4	53,4	-1
m 24 vd_A	Huizingalaan 24*	4,5	54,6	54,6	53,6	-1
m 24_A	Huizingalaan 24*	1,5	55,3	55,3	54,9	-0,4
m 26 vd_A	Huizingalaan 26*	4,5	54,7	54,7	53,7	-1
m 26_A	Huizingalaan 26*	1,5	55,3	55,3	54,7	-0,6
m 28 vd_A	Huizingalaan 28*	4,5	54,7	54,7	53,6	-1,1
m 30 vd_A	Huizingalaan 30*	4,5	54,5	54,5	53,4	-1,1
p 01_A	Cherbourglaan 28	1,5	42	48	40,9	-7,1
p 01_B	Cherbourglaan 28	4,5	45,4	48	44,5	-3,5
p 02_A	Lisieuxhof 8	1,5	41,3	48	40,5	-7,5
p 02_B	Lisieuxhof 8	4,5	47,3	48	46,6	-1,4
p 03_A	Duinkerkenlaan 43	1,5	43,5	48	42,7	-5,3
p 03_B	Duinkerkenlaan 43	4,5	49,1	49,1	48,3	-0,8
p 04_A	Gascognehof 30	1,5	42,6	48	40,9	-7,1
p 04_B	Gascognehof 30	4,5	48,2	48,2	46,3	-1,9
p 05_A	Gascognehof 8	1,5	45,7	48	43,9	-4,1
p 05_B	Gascognehof 8	4,5	47,6	48	45,7	-2,3
p 06_A	Bourgognelaan 86	1,5	44,1	48	42,6	-5,4
p 06_B	Bourgognelaan 86	4,5	50,2	50,2	48,3	-1,9
p 07_A	Bourgognelaan 68	1,5	43,4	48	41,8	-6,2
p 07_B	Bourgognelaan 68	4,5	49,7	49,7	47,9	-1,8
p 08_A	Champagnehof 5	1,5	43,2	48	41,8	-6,2
p 08_B	Champagnehof 5	4,5	48,8	48,8	47,2	-1,6
p 09_A	Normandilaan 102	1,5	42,4	48	41,3	-6,7
p 09_B	Normandilaan 102	4,5	48,1	48,1	47	-1,1
p 10_A	Dordognelaan 74	1,5	41,6	48	40,6	-7,4
p 10_B	Dordognelaan 74	4,5	49,4	49,4	48,3	-1,1
p 11_A	Markiezaatpad	1,5	55,3	55,3	54,5	-0,8
p 12_A	Markiezaatpad 30	4,5	54,9	54,9	53,5	-1,4
p 13_A	Oostergostraat 10	1,5	48,5	48,5	47,2	-1,3

p 13_B	Oostergostraat 10	4,5	49,8	49,8	48,8	-1
p 14_A	Meierijlaan 14	1,5	49,3	49,3	48,4	-0,9
p 14_B	Meierijlaan 14	4,5	50,8	50,8	50,1	-0,7
p 15_A	Japiksestraat	4,5	52,8	52,8	52,2	-0,6
p 15_B	Japiksestraat	7,5	53,1	53,1	52,4	-0,7
p 15_C	Japiksestraat	10,5	53,2	53,2	52,5	-0,7
p 16_A	Reinaertlaan	4,5	52,8	52,8	51,6	-1,2
p 16_B	Reinaertlaan	7,5	53,1	53,1	51,9	-1,2
p 16_C	Reinaertlaan	10,5	53,1	53,1	51,9	-1,2
p 16_D	Reinaertlaan	13,5	53,1	53,1	51,9	-1,2
p 16_E	Reinaertlaan	16,5	53	53	51,8	-1,2
p 17_A	Colenbranderstraat	4,5	49,2	49,2	47,9	-1,3
p 17_B	Colenbranderstraat	7,5	49,7	49,7	48,4	-1,3
p 17_C	Colenbranderstraat	10,5	49,9	49,9	48,6	-1,3
p 18_A	Dr. Hermansweg	4,5	53,9	53,9	52,5	-1,4
p 18_B	Dr. Hermansweg	10,5	54,1	54,1	52,7	-1,4
p 18_C	Dr. Hermansweg	16,5	53,9	53,9	52,5	-1,4
p 18_D	Dr. Hermansweg	22,5	53,4	53,4	52,1	-1,3
p 19_A	Vanvitellweg 21	1,5	49,1	49,1	48,1	-1
p 19_B	Vanvitellweg 21	4,5	50,8	50,8	49,9	-0,9
p 20_A	Reynhovestraat	4,5	53,8	53,8	52,8	-1
p 20_B	Reynhovestraat	10,5	54	54	53	-1
p 20_C	Reynhovestraat	16,5	53,8	53,8	52,7	-1,1
p 21_A	Sedanlaan 28	1,5	46,7	48	46,3	-1,7
p 21_B	Sedanlaan 28	4,5	50,6	50,6	50,1	-0,5
p 22_A	Woonwagenkamp Brestlaan	2	50,2	50,2	49,7	-0,5
p 23_A	Instituut Sint Marie	1,5	48,1	48,1	47	-1,1

Uit tabel 4.1 blijkt, dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie alleen ter hoogte van een waarneempunt bij de woning Huizingalaan 18 met 0,8 dB toeneemt (ten opzichte van de vastgestelde waarde. Ten opzichte van de heersende waarde blijft de geluidbelasting gelijk.

Ter hoogte van de overige waarneempunten neemt de toekomstige geluidbelasting met 0,4 tot 1,9 dB af.

5. Conclusies

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder indien één of meer fysieke wijzigingen op of aan een aanwezige weg, zonder het treffen van maatregelen, tot gevolg heeft dat de geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstige jaar tot een significante verhoging leidt van 2 dB of meer ten opzichte van de huidige situatie.

Uit de berekeningsresultaten (tabel 4.1) blijkt dat de aanleg van de HOV-lijn ter hoogte van de Huizingalaan niet leidt tot een toename van 2 dB of meer ten opzichte van de huidige situatie. Geconcludeerd kan worden dat er geen sprake is van een reconstructie ingevolge de Wet geluidhinder.

Bijlage 1

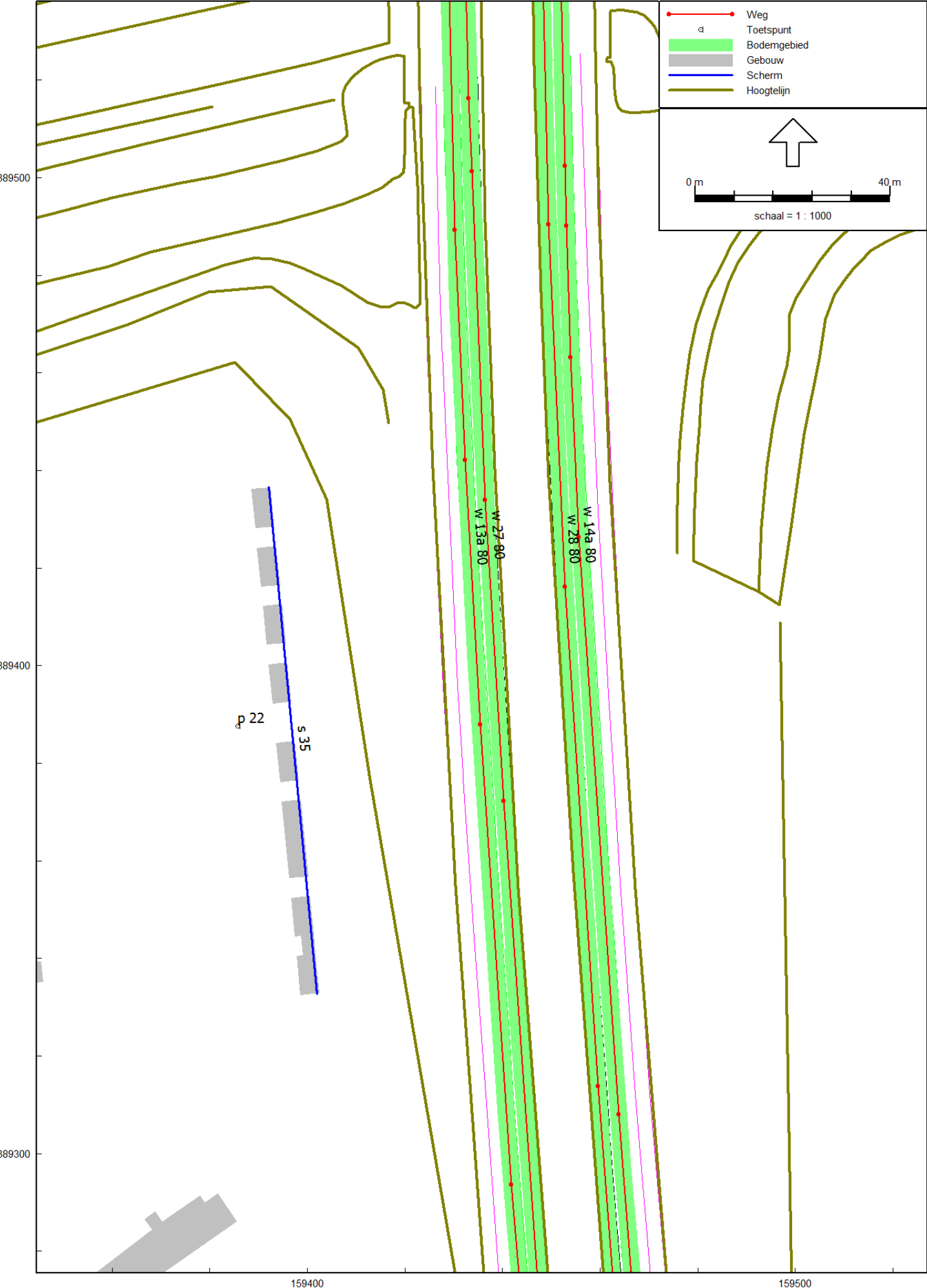
Situatie

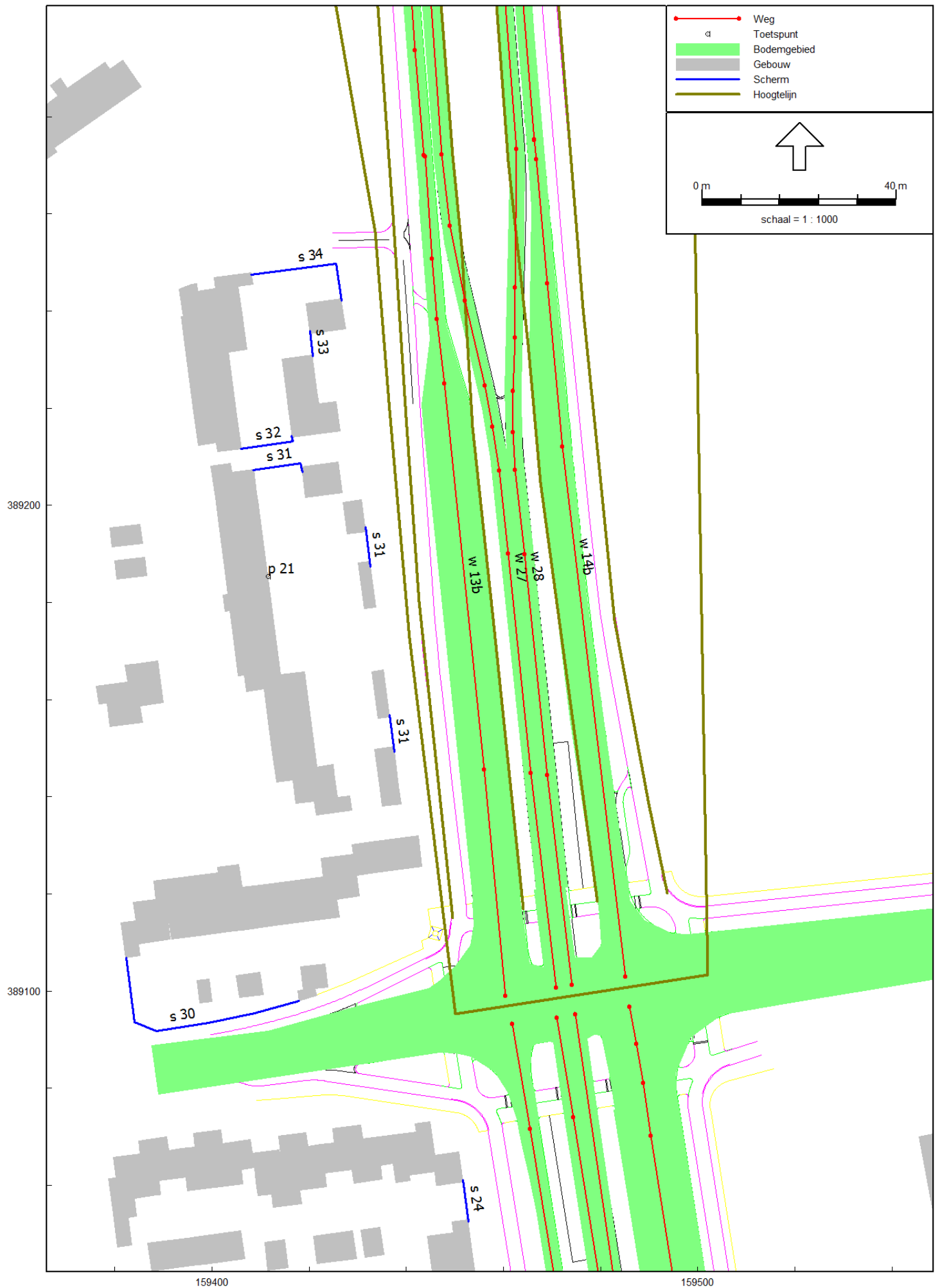


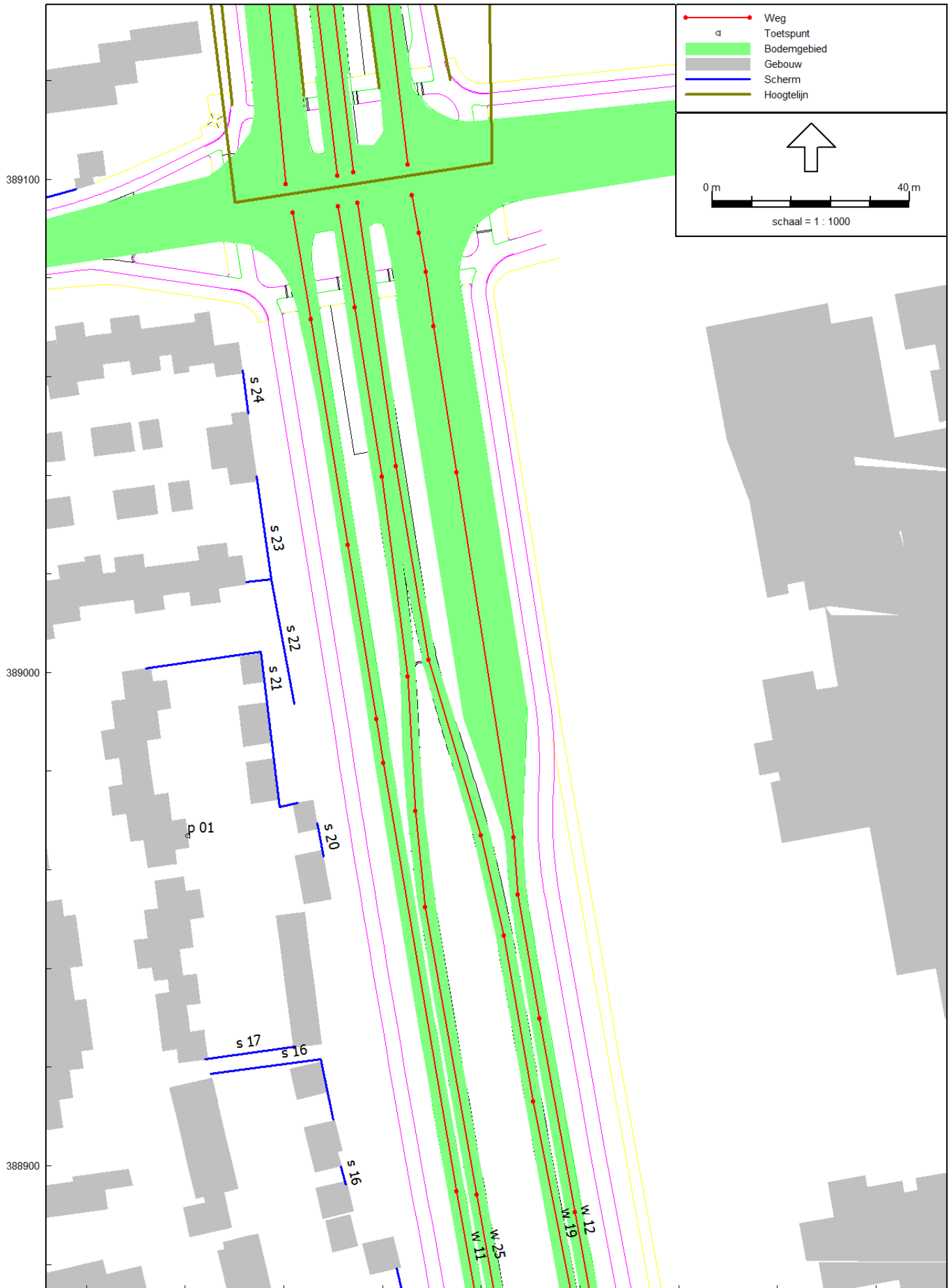
REF:

Gerritsonplein: -OPENBARE RUIMTE/CONCEPTTEKENINGEN/cpt20120028

Bomen inventarisatie: -voorbereiding/cultuurtechnischontwerp/CULT2013042







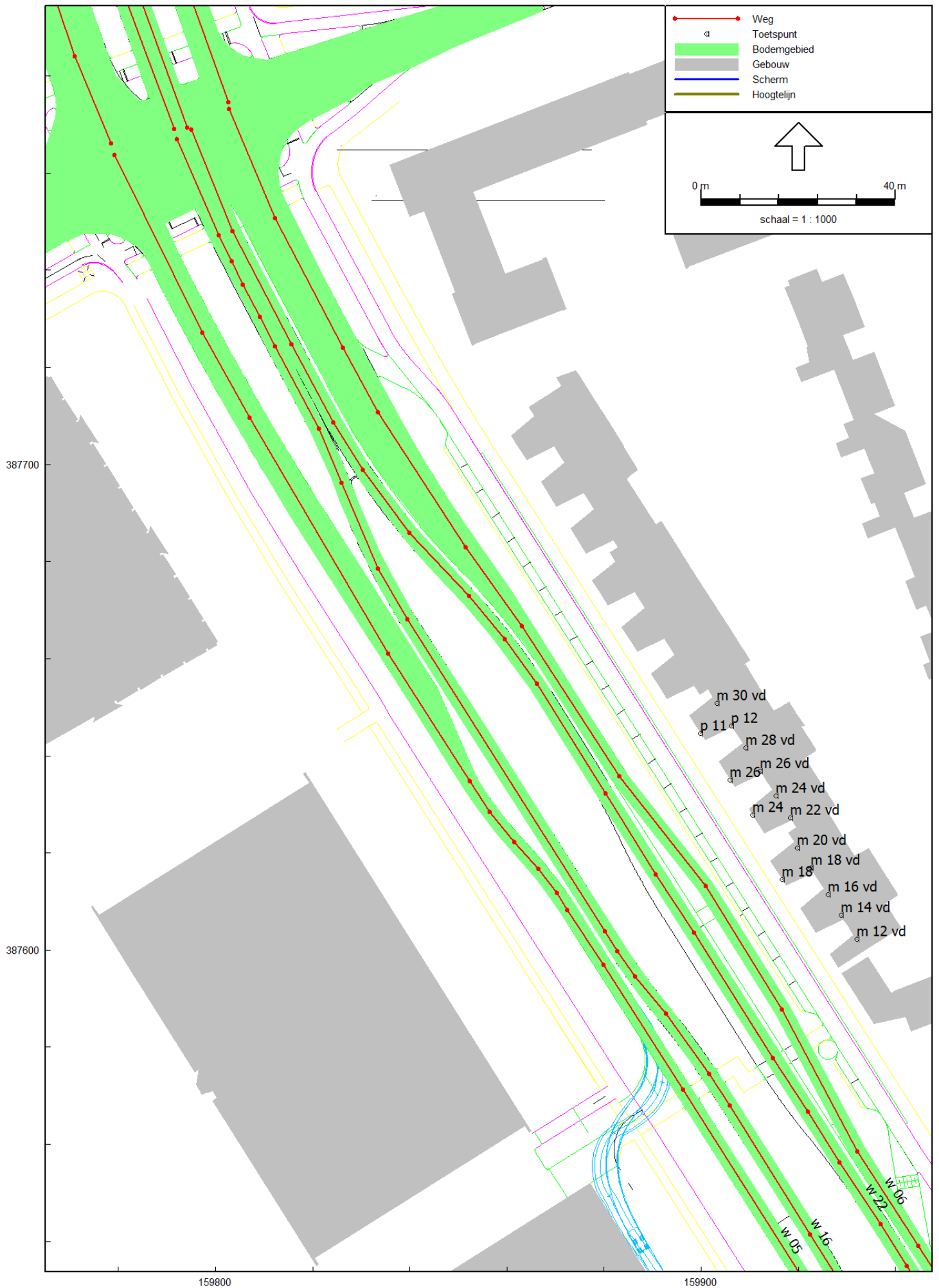


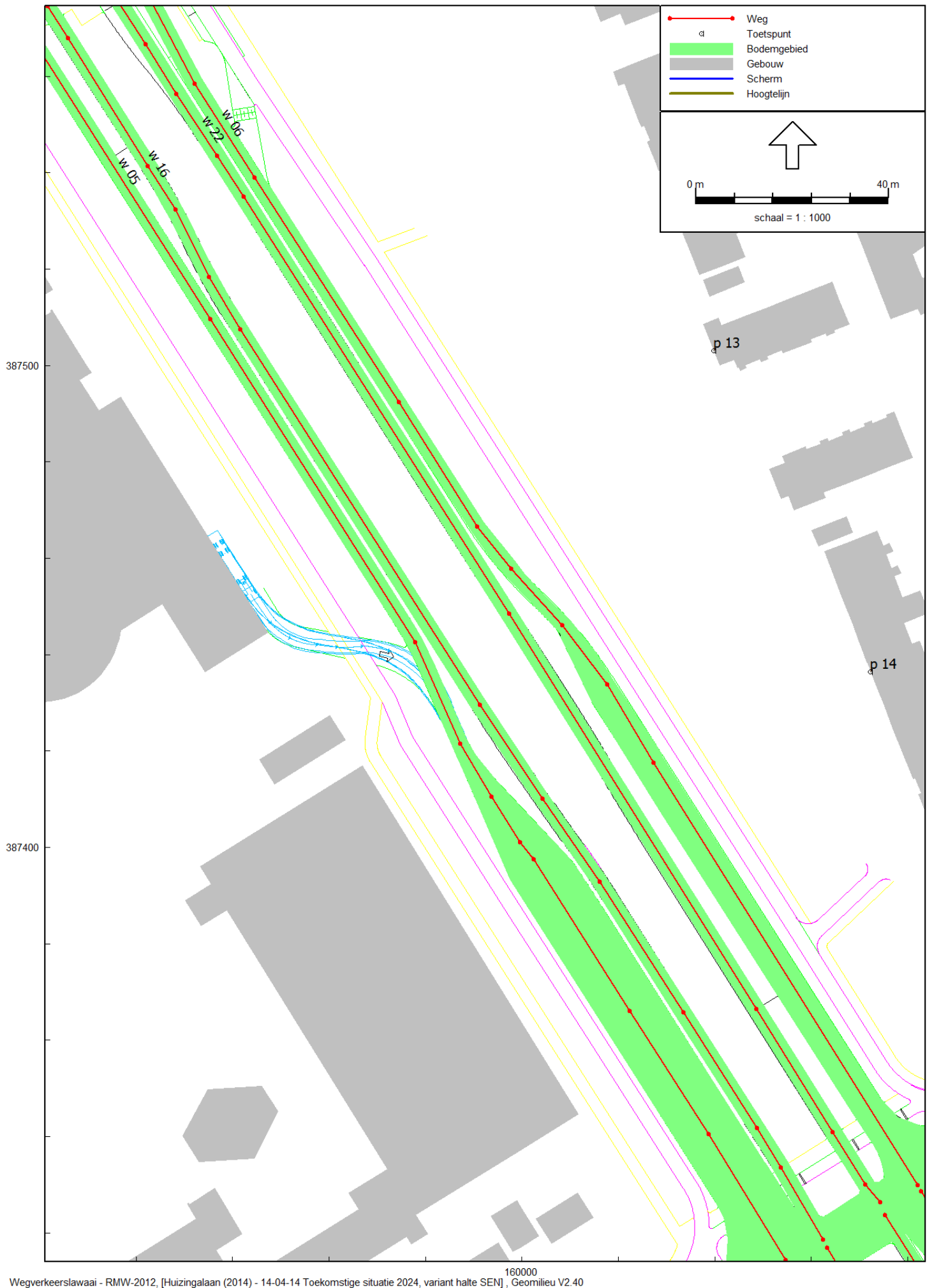


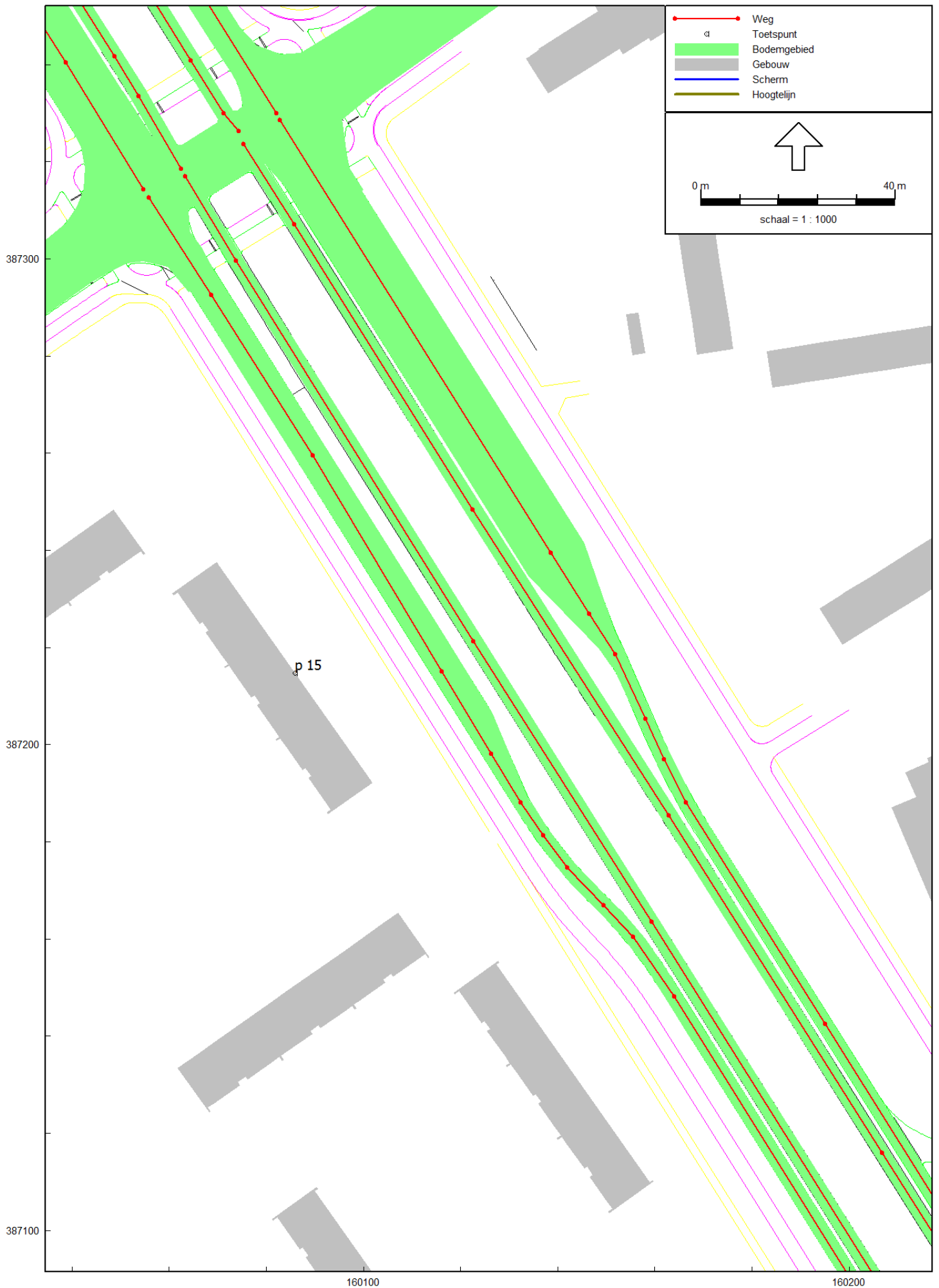




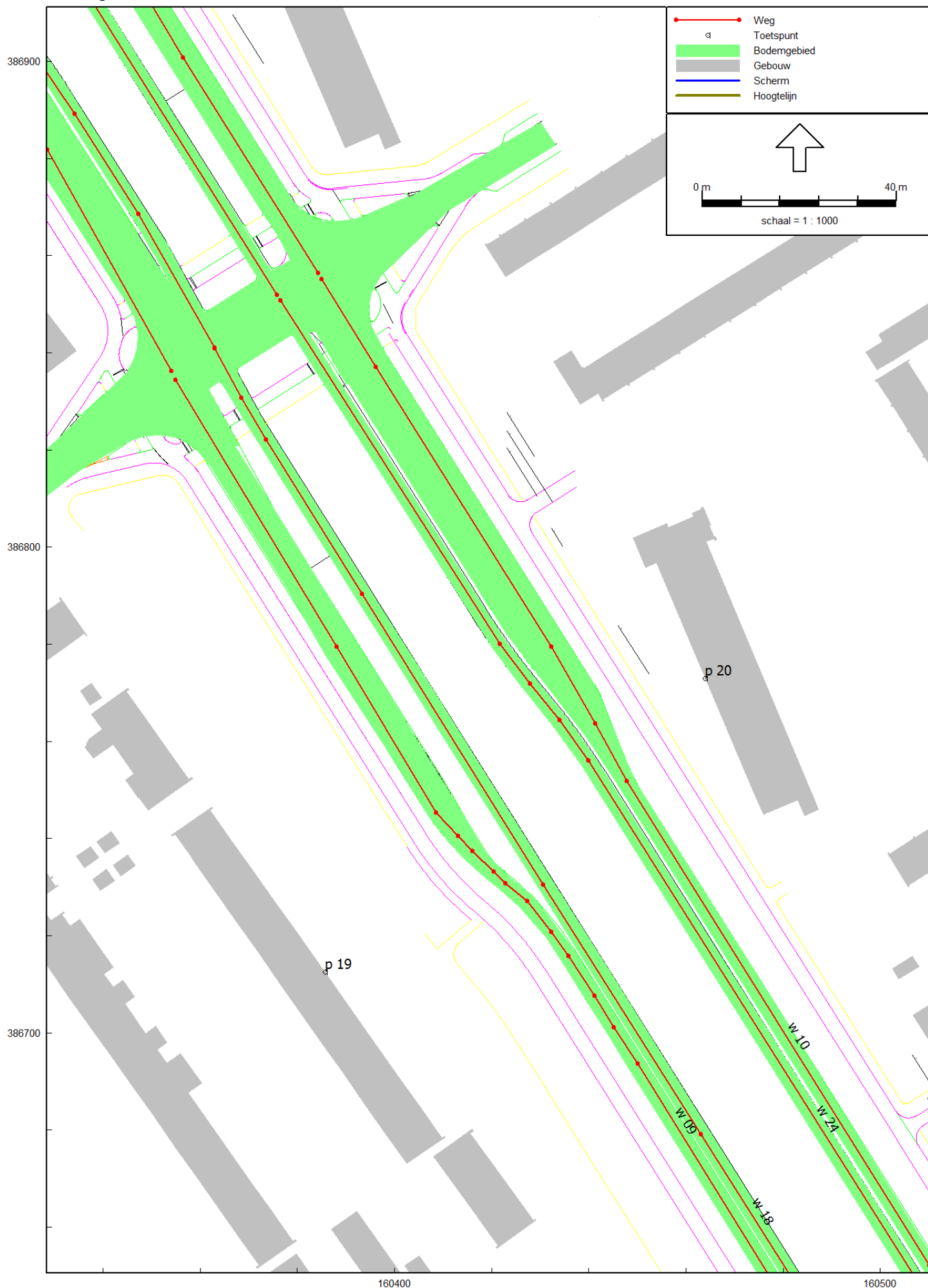


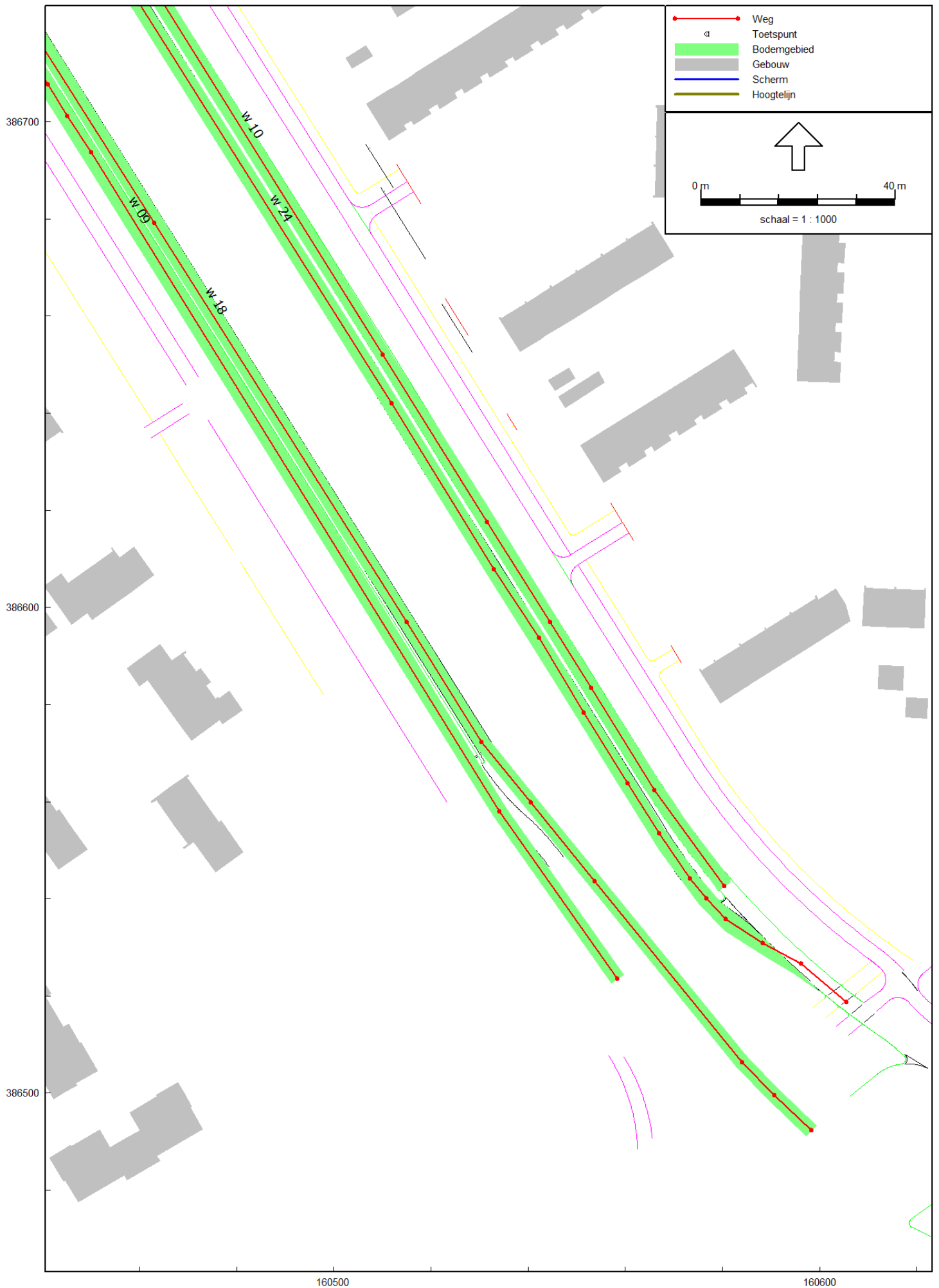


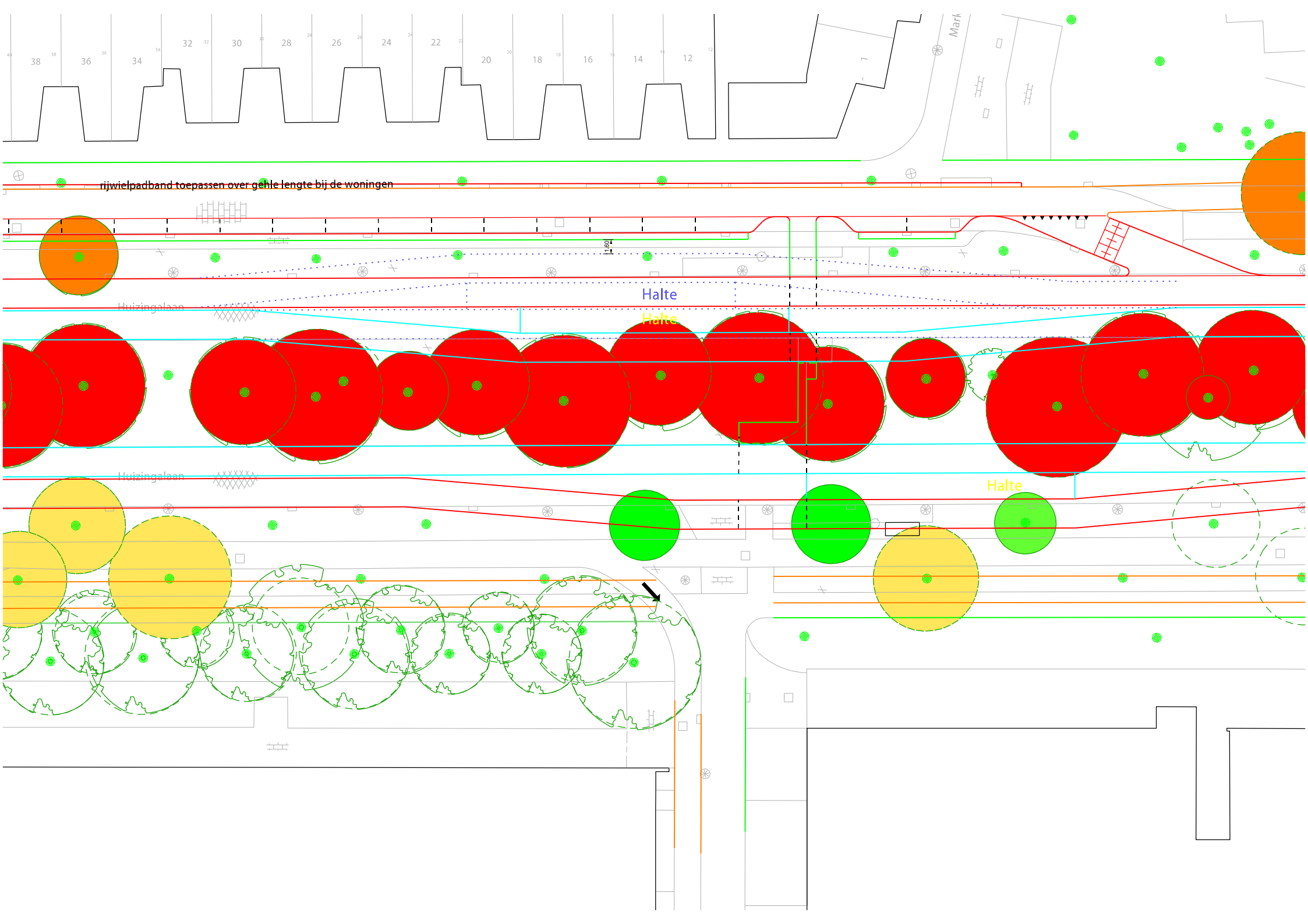












Bijlage 2

Verkeersgegevens 2014-2024



\\prod.local\DFS\Users\ib0k\Documents\RVMK Eindhoven\2014

1

Bijlage 2a Verkeersgegevens 2014

Wegvak 6957-1420216, Start/End 0/10000 Huizingalaan						
Projectinformatie						
	DAG		AVOND		NACHT	
Snelheid voor geluid	80		80		80	
idem voor vrachtverkeer	80		80		80	
idem voor bussen	0		0		0	
idem voor trams	0		0		0	
	Linkerzijde			Rechterzijde		
Opgeslagen intensiteit	4615			3920		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	4267			4267		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,72	3,12	0,86	6,73	3,09	0,86
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	93,3	96,6	93,0	91,4	95,5	90,9
Perc. midzwaar vrachtverkeer	3,2	1,7	3,6	4,2	2,3	4,7
Perc. zwaar vrachtverkeer	3,5	1,7	3,5	4,4	2,2	4,4
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0

Wegvak 1420215-1420295, Start/End 0/10000Huizingalaan						
Projectinformatie						
	DAG		AVOND		NACHT	
Snelheid voor geluid	50		50		50	
idem voor vrachtverkeer	50		50		50	
idem voor bussen	0		0		0	
idem voor trams	0		0		0	
	Linkerzijde			Rechterzijde		
Opgeslagen intensiteit	4017			3655		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	3836			3836		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,65	3,75	0,65	6,66	3,72	0,65
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	93,5	96,2	93,8	92,1	95,4	92,4
Perc. midzwaar vrachtverkeer	3,2	2,0	3,6	3,8	2,4	4,4
Perc. zwaar vrachtverkeer	3,3	1,8	2,6	4,1	2,2	3,2
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0

Wegvak 5525-963938, Start/End 0/10000 Huizingalaan						
Projectinformatie						
	DAG		AVOND		NACHT	
Snelheid voor geluid	50		50		50	
idem voor vrachtverkeer	50		50		50	
idem voor bussen	0		0		0	
idem voor trams	0		0		0	
Opgeslagen intensiteit	Linkerzijde			Rechterzijde		
	5281			5118		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	5200			5200		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,63	3,81	0,65	6,64	3,78	0,65
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	96,6	98,0	96,7	95,9	97,6	95,9
Perc. midzwaar vrachtverkeer	1,9	1,2	2,2	2,3	1,5	2,7
Perc. zwaar vrachtverkeer	1,5	0,8	1,2	1,8	0,9	1,4
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0

Wegvak 5527-1420201, Start/End 0/10000 Huizingalaan						
Projectinformatie						
	DAG		AVOND		NACHT	
Snelheid voor geluid	50		50		50	
idem voor vrachtverkeer	50		50		50	
idem voor bussen	0		0		0	
idem voor trams	0		0		0	
	Linkerzijde			Rechterzijde		
Opgeslagen intensiteit	3014			2954		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	2984			2984		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,64	3,78	0,65	6,64	3,78	0,65
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	95,1	97,1	95,1	96,0	97,7	96,1
Perc. midzwaar vrachtverkeer	3,0	1,9	3,4	2,2	1,4	2,5
Perc. zwaar vrachtverkeer	2,0	1,0	1,5	1,8	1,0	1,4
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0

Wegvak 963519-1420296, Start/End 0/10000 Huizingalaan						
Projectinformatie						
	DAG		AVOND		NACHT	
Snelheid voor geluid	50		50		50	
idem voor vrachtverkeer	50		50		50	
idem voor bussen	0		0		0	
idem voor trams	0		0		0	
	Linkerzijde			Rechterzijde		
Opgeslagen intensiteit	4300			4581		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	4440			4440		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,65	3,75	0,65	6,65	3,75	0,65
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	93,2	96,0	93,5	94,2	96,6	94,4
Perc. midzwaar vrachtverkeer	3,3	2,1	3,8	2,8	1,8	3,3
Perc. zwaar vrachtverkeer	3,5	1,9	2,8	3,0	1,6	2,3
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0

Wegvak 5532-1421621, Start/End 0/10000 Huizingalaan						
Projectinformatie						
	DAG		AVOND		NACHT	
Snelheid voor geluid	50		50		50	
idem voor vrachtverkeer	50		50		50	
idem voor bussen	0		0		0	
idem voor trams	0		0		0	
	Linkerzijde			Rechterzijde		
Opgeslagen intensiteit	7547			7962		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	7755			7755		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,64	3,78	0,65	6,64	3,78	0,65
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	94,8	96,9	94,8	96,4	97,9	96,4
Perc. midzwaar vrachtverkeer	3,1	1,9	3,5	2,0	1,3	2,4
Perc. zwaar vrachtverkeer	2,1	1,1	1,6	1,6	0,8	1,2
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0

Wegvak 1420194-1420197, Start/End 0/10000Huizingalaan						
Projectinformatie						
	DAG		AVOND		NACHT	
Snelheid voor geluid	50		50		50	
idem voor vrachtverkeer	50		50		50	
idem voor bussen	0		0		0	
idem voor trams	0		0		0	
	Linkerzijde			Rechterzijde		
Opgeslagen intensiteit	5732			5975		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	5854			5854		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,63	3,81	0,65	6,64	3,78	0,65
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	96,7	98,1	96,6	96,4	97,9	96,4
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,2	1,3	2,5	2,2	1,4	2,5
Perc. zwaar vrachtverkeer	1,2	0,6	0,9	1,4	0,7	1,1
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0

Wegvak 5561-1420195, Start/End 0/10000 Huizingalaan						
Projectinformatie						
	DAG		AVOND		NACHT	
Snelheid voor geluid	50		50		50	
idem voor vrachtverkeer	50		50		50	
idem voor bussen	50		50		50	
idem voor trams	0		0		0	
	Linkerzijde			Rechterzijde		
Opgeslagen intensiteit	6243			6293		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	6268			6268		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,63	3,81	0,65	6,64	3,78	0,65
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	96,7	98,1	96,7	96,4	97,9	96,4
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,1	1,3	2,4	2,2	1,4	2,5
Perc. zwaar vrachtverkeer	1,1	0,6	0,9	1,4	0,7	1,1
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0

Bijlage 2b Verkeersgegevens 2024

Wegvak 5525-963938, Start/End 0/10000 Huizingalaan						
Projectinformatie						
	DAG		AVOND		NACHT	
Snelheid voor geluid	50		50		50	
idem voor vrachtverkeer	50		50		50	
idem voor bussen	0		0		0	
idem voor trams	0		0		0	
	Linkerzijde			Rechterzijde		
Opgeslagen intensiteit	5787			5525		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	5656			5656		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,63	3,81	0,65	6,64	3,78	0,65
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	96,9	98,2	96,9	96,2	97,8	96,2
Perc. midzwaar vrachtverkeer	1,8	1,1	2,1	2,3	1,4	2,6
Perc. zwaar vrachtverkeer	1,3	0,7	1,0	1,6	0,8	1,2
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0

Wegvak 5527-1420201, Start/End 0/10000 Huizingalaan						
Projectinformatie						
	DAG		AVOND		NACHT	
Snelheid voor geluid	50		50		50	
idem voor vrachtverkeer	50		50		50	
idem voor bussen	0		0		0	
idem voor trams	0		0		0	
	Linkerzijde			Rechterzijde		
Opgeslagen intensiteit	3070			2977		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	3024			3024		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,64	3,78	0,65	6,64	3,78	0,65
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	96,1	97,7	96,1	96,1	97,8	96,2
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,4	1,5	2,8	2,1	1,3	2,5
Perc. zwaar vrachtverkeer	1,5	0,8	1,1	1,7	0,9	1,4
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0

Wegvak 5532-1421621, Start/End 0/10000 Huizingalaan						
Projectinformatie						
	DAG		AVOND		NACHT	
Snelheid voor geluid	50		50		50	
idem voor vrachtverkeer	50		50		50	
idem voor bussen	0		0		0	
idem voor trams	0		0		0	
	Linkerzijde			Rechterzijde		
Opgeslagen intensiteit	7796			8015		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	7906			7906		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,64	3,78	0,65	6,64	3,78	0,65
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	95,5	97,4	95,5	96,3	97,8	96,3
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,7	1,7	3,1	2,2	1,4	2,5
Perc. zwaar vrachtverkeer	1,8	1,0	1,4	1,6	0,8	1,2
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0

Wegvak 6957-1420216, Start/End 0/10000 Huizingalaan						
Projectinformatie						
	DAG		AVOND		NACHT	
Snelheid voor geluid	80		80		80	
idem voor vrachtverkeer	80		80		80	
idem voor bussen	0		0		0	
idem voor trams	0		0		0	
	Linkerzijde			Rechterzijde		
Opgeslagen intensiteit	5288			4515		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	4902			4902		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,72	3,12	0,86	6,73	3,09	0,86
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	92,9	96,3	92,5	91,0	95,3	90,5
Perc. midzwaar vrachtverkeer	3,5	1,9	3,8	4,4	2,4	4,9
Perc. zwaar vrachtverkeer	3,7	1,8	3,6	4,6	2,3	4,5
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0

Wegvak 963519-1420296, Start/End 0/10000 Huizingalaan						
Projectinformatie						
	DAG		AVOND		NACHT	
Snelheid voor geluid	50		50		50	
idem voor vrachtverkeer	50		50		50	
idem voor bussen	0		0		0	
idem voor trams	0		0		0	
	Linkerzijde			Rechterzijde		
Opgeslagen intensiteit	4766			5110		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	4938			4938		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,65	3,75	0,65	6,65	3,75	0,65
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	93,3	96,1	93,5	94,3	96,7	94,5
Perc. midzwaar vrachtverkeer	3,3	2,1	3,8	2,8	1,8	3,3
Perc. zwaar vrachtverkeer	3,4	1,8	2,7	2,9	1,5	2,3
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0

Wegvak 1420215-1420295, Start/End 0/10000Huizingalaan						
Projectinformatie						
	DAG		AVOND		NACHT	
Snelheid voor geluid	50		50		50	
idem voor vrachtverkeer	50		50		50	
idem voor bussen	0		0		0	
idem voor trams	0		0		0	
Opgeslagen intensiteit	Linkerzijde			Rechterzijde		
	4585			4172		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	4378			4378		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,65	3,75	0,65	6,65	3,75	0,65
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	93,7	96,3	93,9	92,4	95,6	92,7
Perc. midzwaar vrachtverkeer	3,1	2,0	3,6	3,7	2,4	4,3
Perc. zwaar vrachtverkeer	3,2	1,7	2,5	3,9	2,1	3,0
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0

Wegvak 5561-1420195, Start/End 0/10000 Huizingalaan						
Projectinformatie						
	DAG		AVOND		NACHT	
Snelheid voor geluid	50		50		50	
idem voor vrachtverkeer	50		50		50	
idem voor bussen	50		50		50	
idem voor trams	0		0		0	
	Linkerzijde			Rechterzijde		
Opgeslagen intensiteit	6219			6497		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	6358			6358		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,64	3,78	0,65	6,63	3,81	0,65
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	96,4	97,9	96,3	96,6	98,0	96,5
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,4	1,5	2,7	2,2	1,4	2,5
Perc. zwaar vrachtverkeer	1,3	0,7	1,0	1,3	0,7	1,0
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0

Wegvak 1420194-1420197, Start/End 0/10000Huizingalaan						
Projectinformatie						
	DAG		AVOND		NACHT	
Snelheid voor geluid	50		50		50	
idem voor vrachtverkeer	50		50		50	
idem voor bussen	0		0		0	
idem voor trams	0		0		0	
	Linkerzijde			Rechterzijde		
Opgeslagen intensiteit	5739			6165		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	5952			5952		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,64	3,78	0,65	6,63	3,81	0,65
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	96,3	97,8	96,3	96,6	98,0	96,5
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,4	1,5	2,8	2,2	1,4	2,5
Perc. zwaar vrachtverkeer	1,3	0,7	1,0	1,3	0,7	1,0
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0

Bijlage 3

Rekenpunten

Model: 14-04-14 Toekomstige situatie 2024, variant halte SEN
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï – RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E
m 12 vd		17,00	Relatief	4,50	--	--	--	--
m 14 vd		17,00	Relatief	4,50	--	--	--	--
m 16 vd		17,00	Relatief	4,50	--	--	--	--
m 18		17,00	Relatief	1,50	--	--	--	--
m 18 vd		17,00	Relatief	4,50	--	--	--	--
m 20 vd		17,00	Relatief	4,50	--	--	--	--
m 22 vd		17,00	Relatief	4,50	--	--	--	--
m 24		17,00	Relatief	1,50	--	--	--	--
m 24 vd		17,00	Relatief	4,50	--	--	--	--
m 26		17,00	Relatief	1,50	--	--	--	--
m 26 vd		17,00	Relatief	4,50	--	--	--	--
m 28 vd		17,00	Relatief	4,50	--	--	--	--
m 30 vd		17,00	Relatief	4,50	--	--	--	--
p 01	Cherbourglaan 28	17,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--
p 02	Lisieuxhof 8	17,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--
p 03	Duinkerkenlaan 43	17,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--
p 04	Gascognehof 30	17,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--
p 05	Gascognehof 8	17,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--
p 06	Bourgognelaan 86	17,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--
p 07	Bourgognelaan 68	17,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--
p 08	Champagnehof 5	17,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--
p 09	Normandilaan 102	17,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--
p 10	Dordognelaan 74	17,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--
p 11	Markiezaatpad	17,00	Relatief	1,50	--	--	--	--
p 12	Markiezaatpad 30	17,00	Relatief	4,50	--	--	--	--
p 13	Oostergostraat 10	17,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--
p 14	Meerijlaan 14	17,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--
p 15	Japiksestraat	17,00	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--
p 16	Reinaertlaan	17,00	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50
p 17	Colenbranderstraat	17,00	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--
p 18	Dr. Hermansweg	17,00	Relatief	4,50	10,50	16,50	22,50	--
p 19	Vanvitellweg 21	17,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--
p 20	Reynhovestraat	17,00	Relatief	4,50	10,50	16,50	--	--
p 21	Sedanlaan 28	17,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--
p 22	Woonwagenkamp Brestlaan	17,00	Relatief	2,00	--	--	--	--
p 23	Instituut Sint Marie	17,00	Relatief	1,50	--	--	--	--

Model: 14-04-14 Toekomstige situatie 2024, variant halte SEN
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï – RMW-2012

Naam	Hoogte F	Gevel
m 12 vd	--	Ja
m 14 vd	--	Ja
m 16 vd	--	Ja
m 18	--	Ja
m 18 vd	--	Ja
m 20 vd	--	Ja
m 22 vd	--	Ja
m 24	--	Ja
m 24 vd	--	Ja
m 26	--	Ja
m 26 vd	--	Ja
m 28 vd	--	Ja
m 30 vd	--	Ja
p 01	--	Ja
p 02	--	Ja
p 03	--	Ja
p 04	--	Ja
p 05	--	Ja
p 06	--	Ja
p 07	--	Ja
p 08	--	Ja
p 09	--	Ja
p 10	--	Ja
p 11	--	Ja
p 12	--	Ja
p 13	--	Ja
p 14	--	Ja
p 15	--	Ja
p 16	--	Ja
p 17	--	Ja
p 18	--	Ja
p 19	--	Ja
p 20	--	Ja
p 21	--	Ja
p 22	--	Nee
p 23	--	Ja

Bijlage 4

Invoergegevens 2014

Model: 14-04-14 Actuele situatie 2014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï – RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Wegdek	Totaal aantal	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)
w 01	Huizingalaan (Roubaixlaan-Artoislaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	4300,00	93,20	96,00	93,50
w 02	Huizingalaan (Artoislaan-Roubaixlaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	4581,00	94,20	96,60	94,40
w 03	Huizingalaan (Artoislaan-Hondsruglaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	5118,00	95,90	97,60	95,90
w 04	Huizingalaan (Marathonloop-Hondsruglaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	3014,00	95,00	97,10	95,10
w 05	Huizingalaan (Marathonloop-Fakkellaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	7962,00	96,40	97,90	96,40
w 06	Huizingalaan (Fakkellaan-Marathonloop)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	7547,00	94,80	96,90	94,80
w 07	Huizingalaan (Fakkellaan-Gerretsonlaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	5732,00	96,70	98,10	96,60
w 08	Huizingalaan (Gerretsonlaan-Fakkellaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	5975,00	96,40	97,90	96,40
w 09	Huizingalaan (Gerretsonlaan-L. Keylaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	6243,00	96,70	98,10	96,70
w 10	Huizingalaan (L. de Keylaan-Gerretsonlaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	6293,00	96,40	97,90	96,40
w 11	Huizingalaan (Rijssellaan-Roubaixlaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	3655,00	92,10	95,40	92,40
w 12	Huizingalaan (Roubaixlaan- Rijssellaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	4017,00	93,50	96,20	93,80
w 13	Huizingalaan (Snelweg-Rijssellaan) 50 km/u	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	3920,00	91,40	95,50	90,90
w 14	Huizingalaan (Rijssellaan-Snelweg) 50 km/uur	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	4615,00	93,30	96,60	93,00
w 03	Huizingalaan (Hondsruglaan-Marathonloop)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	2954,00	96,00	97,70	96,10
w 04	Huizingalaan (Hondsruglaan-Artoislaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	5281,00	96,60	98,00	96,70
w 13 80	Huizingalaan (Snelweg-Rijssellaan) 80 km/uur	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	3920,00	91,40	95,50	90,90
w 14 80	Huizingalaan (Rijssellaan-Snelweg) 80 km/u	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	W0	4615,00	93,30	96,60	93,00

Model: 14-04-14 Actuele situatie 2014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	V(MV(D))
w 01	3,30	2,10	3,80	3,50	1,90	2,80	9,44	3,39	1,06	50
w 02	2,80	1,80	3,30	3,00	1,60	2,30	8,53	3,09	0,98	50
w 03	2,30	1,50	2,70	1,80	0,90	1,40	7,82	2,90	0,90	50
w 04	3,00	1,90	3,40	2,00	1,00	1,50	6,00	2,16	0,67	50
w 05	2,00	1,30	2,40	1,60	0,80	1,20	10,57	3,91	1,24	50
w 06	3,10	1,90	3,50	2,10	1,10	1,60	15,53	5,42	1,72	50
w 07	2,20	1,30	2,50	1,20	0,60	0,90	8,36	2,84	0,93	50
w 08	2,20	1,40	2,50	1,40	0,70	1,10	8,73	3,16	0,97	50
w 09	2,10	1,30	2,40	1,10	0,60	0,90	8,69	3,09	0,97	50
w 10	2,20	1,40	2,50	1,40	0,70	1,10	9,19	3,33	1,02	50
w 11	3,80	2,40	4,40	4,10	2,20	3,20	9,25	3,26	1,05	50
w 12	3,20	2,00	3,60	3,30	1,80	2,60	8,55	3,01	0,94	50
w 13	4,20	2,30	4,70	4,40	2,20	4,40	11,08	2,79	1,58	50
w 14	3,20	1,70	3,60	3,50	1,70	3,50	9,92	2,45	1,43	50
w 03	2,20	1,40	2,50	1,80	1,00	1,40	4,32	1,56	0,48	50
w 04	1,90	1,20	2,20	1,50	0,80	1,20	6,65	2,41	0,76	50
w 13 80	4,20	2,30	4,70	4,40	2,20	4,40	11,08	2,79	1,58	80
w 14 80	3,20	1,70	3,60	3,50	1,70	3,50	9,92	2,45	1,43	80

Model: 14-04-14 Actuele situatie 2014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawai – RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
b 01		0,00
b 02		0,00
b 03		0,00
b 04		0,00
b 05		0,00
b 06		0,00
b 07		0,00
b 08		0,00
b 09		0,00
b 10		0,00
b 12		0,00
b 13		0,00
b 14		0,00
b 15		0,00
b 11		0,00

Model: 14-04-14 Actuele situatie 2014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï – RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63
s 02	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 03	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 04	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 05	scherm 2m	--	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 06	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 07	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 10	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 11	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 12	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 13	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 14xx	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 15	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 16	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 17	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 18	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 20	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 21	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 22	scherm	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 23	scherm	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 24	scherm	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 25	Schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 26	Schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 27	Schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 28	Schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 29	Schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 30	schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: 14-04-14 Actuele situatie 2014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï – RMW-2012

Naam	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
s 02	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 03	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 04	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 05	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 06	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 07	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 10	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 11	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 12	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 13	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 14xx	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 15	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 16	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 17	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 18	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 20	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 21	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 22	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 23	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 24	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 25	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 26	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 27	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 28	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 29	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 30	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: 14-04-14 Actuele situatie 2014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai – RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63
s 31	schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 32	schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 33	schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 34	schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 35	schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 01	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 09	scherm 2m	--	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 16	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 31	schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 31	schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 10	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: 14-04-14 Actuele situatie 2014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï – RMW-2012

Naam	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
s 31	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 32	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 33	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 34	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 35	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 01	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 09	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 16	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 31	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 31	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 10	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Bijlage 5

Invoergegevens 2024

Model: 14-04-14 Toekomstige situatie 2024, variant halte SEN
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai – RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl
w 01	Huizingalaan (Roubaixlaan-Artoislaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False
w 02	Huizingalaan (Hondsruglaan-Artoislaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False
w 03	Huizingalaan (Hondsruglaan-Marathonloop)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False
w 04	Huizingalaan (Marathonloop-Hondsruglaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False
w 05	Huizingalaan (Marathonloop-Fakkellaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False
w 06	Huizingalaan (Fakkellaan-Marathonloop)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False
w 07	Huizingalaan (Fakkellaan-Gerretsonlaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False
w 08	Huizingalaan (Gerretsonlaan-Fakkellaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False
w 09	Huizingalaan (Gerretsonlaan-L. de Keylaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False
w 10	Huizingalaan (L. de Keylaan-Gerretsonlaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False
w 11	Huizingalaan (Rijssellaan-Roubaixlaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False
w 12	Huizingalaan (Roubaixlaan-Rijssellaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False
w 25	Busbaan Huizingalaan 5521 – 5526 N->Z	0,00	17,00	Relatief	Intensiteit	False
w 26	Busbaan Huizingalaan 5526 – 5525 N->Z	0,00	17,00	Relatief	Intensiteit	False
w 15	Busbaan Huizingalaan 5527 – 5532 N->Z	0,00	17,00	Relatief	Intensiteit	False
w 16	Busbaan Huizingalaan 5532 – 5546 N->Z	0,00	17,00	Relatief	Intensiteit	False
w 17	Busbaan Huizingalaan 5546 – 5552 N->Z	0,00	17,00	Relatief	Intensiteit	False
w 18	Busbaan Huizingalaan 5552 – 5561 N->Z	0,00	17,00	Relatief	Intensiteit	False
w 19	Busbaan Huizingalaan 5521 – 5526 Z->N	0,00	17,00	Relatief	Intensiteit	False
w 20	Busbaan Huizingalaan 5526 – 5525 Z->N	0,00	17,00	Relatief	Intensiteit	False
w 21	Busbaan Huizingalaan 5527 – 5532 Z->N	0,00	17,00	Relatief	Intensiteit	False
w 22	Busbaan Huizingalaan 5532 – 5546 Z->N	0,00	17,00	Relatief	Intensiteit	False
w 23	Busbaan Huizingalaan 5546 – 5552 Z->N	0,00	17,00	Relatief	Intensiteit	False
w 24	Busbaan Huizingalaan 5552 – 5561 Z->N	0,00	17,00	Relatief	Intensiteit	False
w 13b	Huizingalaan (Son-Rijssellaan)	0,00	--	Relatief	Verdeling	False
w 14b	Huizingalaan (Rijssellaan-Son)	0,00	--	Relatief	Verdeling	False
w 01	Huizingalaan (Artoislaan-Hondsruglaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False
w 02	Huizingalaan (Artoislaan-Roubaixlaan)	0,00	17,00	Relatief	Verdeling	False
w 27	Busbaan Huizingalaan 5521 – 6957 N->Z	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False
w 28	Busbaan Huizingalaan 5521 – 6957 Z->N	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False
w 13a 80	Huizingalaan (Son-Rijssellaan) 80 km/u	0,00	--	Relatief	Verdeling	False
w 14a 80	Huizingalaan (Rijssellaan-Son) 80 km/u	0,00	--	Relatief	Verdeling	False
w 27 80	Busbaan Huizingalaan 5521 – 6957 N->Z 80 km/u	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False
w 28 80	Busbaan Huizingalaan 5521 – 6957 Z->N 80 km/u	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False

Model: 14-04-14 Toekomstige situatie 2024, variant halte SEN
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai – RMW-2012

Naam	Cpl_W	Hbron	Wegdek	Totaal aantal	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)
w 01	1.5 dB	0,75	W4a	4766,00	93,30	2,10	3,80	3,40	1,80	2,70	3,40
w 02	1.5 dB	0,75	W4a	5787,00	96,90	98,20	96,90	1,80	1,10	2,10	1,30
w 03	1.5 dB	0,75	W4a	2977,00	96,10	97,80	96,20	2,10	1,30	2,50	1,70
w 04	1.5 dB	0,75	W4a	3070,00	96,10	97,70	96,10	2,40	1,50	2,80	1,50
w 05	1.5 dB	0,75	W4a	8015,00	96,30	97,80	96,30	2,20	1,40	2,50	1,60
w 06	1.5 dB	0,75	W4a	7796,00	95,50	97,40	95,50	2,70	1,70	3,10	1,80
w 07	1.5 dB	0,75	W4a	5739,00	96,30	97,80	96,30	2,40	1,50	2,80	1,30
w 08	1.5 dB	0,75	W4a	6165,00	96,60	98,00	96,50	2,20	1,40	2,50	1,30
w 09	1.5 dB	0,75	W4a	6219,00	96,40	97,90	96,30	2,40	1,50	2,70	1,30
w 10	1.5 dB	0,75	W4a	6497,00	96,60	98,00	96,50	2,20	1,40	2,50	1,30
w 11	1.5 dB	0,75	W4a	4172,00	92,40	95,60	92,70	3,70	2,40	4,30	3,90
w 12	1.5 dB	0,75	W4a	4585,00	93,70	96,30	93,90	3,10	2,00	3,60	3,20
w 25	1.5 dB	0,75	W5	35,60	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
w 26	1.5 dB	0,75	W5	35,60	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
w 15	1.5 dB	0,75	W5	107,20	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
w 16	1.5 dB	0,75	W5	107,20	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
w 17	1.5 dB	0,75	W5	107,20	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
w 18	1.5 dB	0,75	W5	107,20	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
w 19	1.5 dB	0,75	W5	35,60	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
w 20	1.5 dB	0,75	W5	35,60	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
w 21	1.5 dB	0,75	W5	107,20	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
w 22	1.5 dB	0,75	W5	107,20	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
w 23	1.5 dB	0,75	W5	107,20	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
w 24	1.5 dB	0,75	W5	107,20	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
w 13b	1.5 dB	0,75	W4a	4515,00	91,00	95,30	90,50	4,40	2,40	4,90	4,60
w 14b	1.5 dB	0,75	W4a	5288,00	92,90	96,30	92,50	3,50	1,90	3,80	3,70
w 01	1.5 dB	0,75	W4a	5525,00	96,20	97,80	96,20	2,30	1,40	2,60	1,60
w 02	1.5 dB	0,75	W4a	5110,00	94,30	96,70	94,50	2,80	1,80	3,30	2,90
w 27	1.5 dB	0,75	W5	35,60	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
w 28	1.5 dB	0,75	W5	35,60	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
w 13a 80	1.5 dB	0,75	W4a	4515,00	91,00	95,30	90,50	4,40	2,40	4,90	4,60
w 14a 80	1.5 dB	0,75	W4a	5288,00	92,90	96,30	92,50	3,50	1,90	3,80	3,70
w 27 80	1.5 dB	0,75	W5	35,60	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
w 28 80	1.5 dB	0,75	W5	35,60	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--

Model: 14-04-14 Toekomstige situatie 2024, variant halte SEN
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï – RMW-2012

Naam	%ZV(A)	%ZV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	V(MV(D))
w 01	1,80	2,70	10,78	3,22	0,84	50
w 02	0,70	1,00	6,91	2,43	0,79	50
w 03	0,90	1,40	4,15	1,46	0,48	50
w 04	0,80	1,10	4,89	1,74	0,56	50
w 05	0,80	1,20	11,71	4,24	1,30	50
w 06	1,00	1,40	13,98	5,01	1,57	50
w 07	0,70	1,00	9,15	3,25	1,04	50
w 08	0,70	1,00	8,99	3,29	1,00	50
w 09	0,70	1,00	9,91	3,53	1,09	50
w 10	0,70	1,00	9,48	3,47	1,06	50
w 11	2,10	3,00	10,27	3,75	1,17	50
w 12	1,70	2,50	9,45	3,44	1,07	50
w 25	--	--	2,50	1,00	0,20	50
w 26	--	--	2,50	1,00	0,20	50
w 15	--	--	7,50	3,10	0,60	50
w 16	--	--	7,50	3,10	0,60	50
w 17	--	--	7,50	3,10	0,60	50
w 18	--	--	7,50	3,10	0,60	50
w 19	--	--	2,50	1,00	0,20	50
w 20	--	--	2,50	1,00	0,20	50
w 21	--	--	7,50	3,10	0,60	50
w 22	--	--	7,50	3,10	0,60	50
w 23	--	--	7,50	3,10	0,60	50
w 24	--	--	7,50	3,10	0,60	50
w 13b	2,30	4,50	13,37	3,35	1,90	50
w 14b	1,80	3,60	12,44	3,13	1,73	50
w 01	0,80	1,20	8,44	2,92	0,93	50
w 02	1,50	2,30	9,51	3,45	1,10	50
w 27	--	--	2,50	1,00	0,20	50
w 28	--	--	2,50	1,00	0,20	50
w 13a 80	2,30	4,50	13,37	3,35	1,90	80
w 14a 80	1,80	3,60	12,44	3,13	1,73	80
w 27 80	--	--	2,50	1,00	0,20	80
w 28 80	--	--	2,50	1,00	0,20	80

Model: 14-04-14 Toekomstige situatie 2024, variant halte SEN
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï – RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
b 01	Bodemgebied	0,00
b 02	Bodemgebied	0,00
b 03	Bodemgebied	0,00
b 04	Bodemgebied	0,00
w 01	Wegdek	0,00
w 02	Wegdek	0,00
w 03	Wegdek	0,00
w 05	Wegdek	0,00
w 06	Wegdek	0,00
w 08	Wegdek	0,00
w 09	Wegdek	0,00
w 10	Wegdek	0,00
w 11	Wegdek	0,00
w 12	Wegdek	0,00
w 13	Wegdek	0,00
w 14	Wegdek	0,00
w 15	Wegdek	0,00
w 16	Wegdek	0,00
w 17	Wegdek	0,00
w 18	Wegdek	0,00
w 19	Wegdek	0,00
w 20	Wegdek	0,00
w 21	Wegdek	0,00
w 22	Wegdek	0,00
w 23	Wegdek	0,00
w 24	Wegdek	0,00
b 01		0,00
b 02		0,00
b 03		0,00
b 04		0,00
b 05		0,00
b 06		0,00
b 07		0,00
b 08		0,00
b 09		0,00
b 10		0,00
b 11		0,00
b 12		0,00
b 13		0,00
b 14		0,00
b 15		0,00
b 16		0,00
b 17		0,00
b 18		0,00
b 19		0,00

Model: 14-04-14 Toekomstige situatie 2024, variant halte SEN
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï – RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
b 20		0,00
b 21		0,00
b 22		0,00
b 23		0,00
b 24		0,00
hard		0,00
hard		0,00
hard		0,00
hard		0,00
		0,00
1		0,00
2		0,00

Model: 14-04-14 Toekomstige situatie 2024, variant halte SEN
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï – RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500
s 02	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 03	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 04	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 05	scherm 2m	--	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 06	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 07	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 11	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 12	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 13	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 15	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 16	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 17	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 20	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 21	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 22	scherm	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 23	scherm	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 24	scherm	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 25	Schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 26	Schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 27	Schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 28	Schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 29	Schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 30	schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 31	schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 32	schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 33	schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 34	schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 35	schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 01	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 09	scherm 2m	--	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 16	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 31	schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 31	schutting	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80
s 10	scherm 2m	2,00	17,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: 14-04-14 Toekomstige situatie 2024, variant halte SEN
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï – RMW-2012

Naam	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k
s 02	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 03	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 04	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 05	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 06	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 07	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 11	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 12	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 13	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 15	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 16	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 17	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 20	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 21	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 22	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 23	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 24	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 25	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 26	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 27	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 28	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 29	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 30	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 31	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 32	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 33	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 34	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 35	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 01	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 09	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 16	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 31	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 31	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
s 10	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: 14-04-14 Toekomstige situatie 2024, variant halte SEN
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï – RMW-2012

Naam	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
s 02	0,80	0,80	0,80
s 03	0,80	0,80	0,80
s 04	0,80	0,80	0,80
s 05	0,80	0,80	0,80
s 06	0,80	0,80	0,80
s 07	0,80	0,80	0,80
s 11	0,80	0,80	0,80
s 12	0,80	0,80	0,80
s 13	0,80	0,80	0,80
s 15	0,80	0,80	0,80
s 16	0,80	0,80	0,80
s 17	0,80	0,80	0,80
s 20	0,80	0,80	0,80
s 21	0,80	0,80	0,80
s 22	0,80	0,80	0,80
s 23	0,80	0,80	0,80
s 24	0,80	0,80	0,80
s 25	0,80	0,80	0,80
s 26	0,80	0,80	0,80
s 27	0,80	0,80	0,80
s 28	0,80	0,80	0,80
s 29	0,80	0,80	0,80
s 30	0,80	0,80	0,80
s 31	0,80	0,80	0,80
s 32	0,80	0,80	0,80
s 33	0,80	0,80	0,80
s 34	0,80	0,80	0,80
s 35	0,80	0,80	0,80
s 01	0,80	0,80	0,80
s 09	0,80	0,80	0,80
s 16	0,80	0,80	0,80
s 31	0,80	0,80	0,80
s 31	0,80	0,80	0,80
s 10	0,80	0,80	0,80

Bijlage 6

Berekeningsresultaten 2014

Rapport: Resultatentabel
Model: 14-04-14 Actuele situatie 2014
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
m 12 vd_A		4,50	54,3	51,6	44,2	54,8
m 14 vd_A		4,50	54,5	51,8	44,4	54,9
m 16 vd_A		4,50	54,6	51,9	44,4	55,0
m 18 vd_A		4,50	54,6	51,9	44,5	55,1
m 18_A		1,50	55,4	52,7	45,2	55,8
m 20 vd_A		4,50	54,7	52,0	44,6	55,1
m 22 vd_A		4,50	54,0	51,3	43,8	54,4
m 24 vd_A		4,50	54,2	51,5	44,0	54,6
m 24_A		1,50	54,8	52,1	44,7	55,3
m 26 vd_A		4,50	54,2	51,6	44,1	54,7
m 26_A		1,50	54,8	52,1	44,7	55,3
m 28 vd_A		4,50	54,2	51,5	44,1	54,7
m 30 vd_A		4,50	54,1	51,4	43,9	54,5
p 01_A	Cherbourglaan 28	1,50	41,5	38,2	31,9	42,0
p 01_B	Cherbourglaan 28	4,50	44,9	41,9	35,1	45,4
p 02_A	Lisieuxhof 8	1,50	40,9	37,9	30,9	41,3
p 02_B	Lisieuxhof 8	4,50	46,9	44,0	36,9	47,3
p 03_A	Duinkerkenlaan 43	1,50	43,1	40,2	32,9	43,5
p 03_B	Duinkerkenlaan 43	4,50	48,7	45,8	38,6	49,1
p 04_A	Gascognehof 30	1,50	42,2	39,3	32,0	42,6
p 04_B	Gascognehof 30	4,50	47,8	45,0	37,6	48,2
p 05_A	Gascognehof 8	1,50	45,3	42,5	35,1	45,7
p 05_B	Gascognehof 8	4,50	47,2	44,3	37,0	47,6
p 06_A	Bourgognelaan 86	1,50	43,7	40,8	33,6	44,1
p 06_B	Bourgognelaan 86	4,50	49,8	47,0	39,7	50,2
p 07_A	Bourgognelaan 68	1,50	43,0	40,1	32,9	43,4
p 07_B	Bourgognelaan 68	4,50	49,3	46,5	39,2	49,7
p 08_A	Champagnehof 5	1,50	42,8	40,1	32,6	43,2
p 08_B	Champagnehof 5	4,50	48,3	45,7	38,2	48,8
p 09_A	Normandilaan 102	1,50	41,9	39,2	31,8	42,4
p 09_B	Normandilaan 102	4,50	47,7	45,0	37,5	48,1
p 10_A	Dordognelaan 74	1,50	41,2	38,5	31,0	41,6
p 10_B	Dordognelaan 74	4,50	49,0	46,3	38,8	49,4
p 11_A	Markiezaatpad	1,50	54,8	52,1	44,7	55,3
p 12_A	Markiezaatpad 30	4,50	54,5	51,8	44,3	54,9
p 13_A	Oostergostraat 10	1,50	48,0	45,3	37,9	48,5
p 13_B	Oostergostraat 10	4,50	49,4	46,7	39,3	49,8
p 14_A	Meerijlaan 14	1,50	48,9	46,2	38,7	49,3
p 14_B	Meerijlaan 14	4,50	50,4	47,7	40,3	50,8
p 15_A	Japiksestraat	4,50	52,3	49,7	42,2	52,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 14-04-14 Actuele situatie 2014
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
p 15_B	Japiksestraat	7,50	52,6	50,0	42,5	53,1
p 15_C	Japiksestraat	10,50	52,7	50,1	42,6	53,2
p 16_A	Reinaertlaan	4,50	52,4	49,7	42,2	52,8
p 16_B	Reinaertlaan	7,50	52,6	50,0	42,5	53,1
p 16_C	Reinaertlaan	10,50	52,7	50,0	42,5	53,1
p 16_D	Reinaertlaan	13,50	52,6	50,0	42,5	53,1
p 16_E	Reinaertlaan	16,50	52,6	49,9	42,4	53,0
p 17_A	Colenbranderstraat	4,50	48,8	46,1	38,6	49,2
p 17_B	Colenbranderstraat	7,50	49,2	46,6	39,1	49,7
p 17_C	Colenbranderstraat	10,50	49,4	46,8	39,3	49,9
p 18_A	Dr. Hermansweg	4,50	53,4	50,8	43,3	53,9
p 18_B	Dr. Hermansweg	10,50	53,6	51,0	43,5	54,1
p 18_C	Dr. Hermansweg	16,50	53,4	50,8	43,3	53,9
p 18_D	Dr. Hermansweg	22,50	53,0	50,4	42,9	53,4
p 19_A	Vanvitelliweg 21	1,50	48,6	46,0	38,5	49,1
p 19_B	Vanvitelliweg 21	4,50	50,3	47,7	40,2	50,8
p 20_A	Reynhovestraat	4,50	53,3	50,7	43,2	53,8
p 20_B	Reynhovestraat	10,50	53,5	50,9	43,4	54,0
p 20_C	Reynhovestraat	16,50	53,4	50,7	43,3	53,8
p 21_A	Sedanlaan 28	1,50	46,1	42,5	37,1	46,7
p 21_B	Sedanlaan 28	4,50	50,0	46,3	41,0	50,6
p 22_A	Woonwagenkamp Brestlaan	2,00	49,6	46,0	40,6	50,2
p 23_A	Instituut Sint Marie	1,50	47,7	44,8	37,5	48,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 7

Berekeningsresultaten 2024

Rapport: Resultatentabel
Model: 14-04-14 Toekomstige situatie 2024, variant halte SEN
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
m 12 vd_A		4,50	53,5	50,6	43,3	53,9
m 14 vd_A		4,50	53,6	50,8	43,5	54,0
m 16 vd_A		4,50	53,7	50,9	43,5	54,1
m 18 vd_A		4,50	53,8	50,9	43,6	54,1
m 18_A		1,50	55,4	52,6	45,3	55,8
m 20 vd_A		4,50	53,9	51,0	43,7	54,2
m 22 vd_A		4,50	53,0	50,2	42,8	53,4
m 24 vd_A		4,50	53,2	50,4	43,1	53,6
m 24_A		1,50	54,5	51,7	44,3	54,9
m 26 vd_A		4,50	53,3	50,5	43,1	53,7
m 26_A		1,50	54,3	51,5	44,1	54,7
m 28 vd_A		4,50	53,2	50,4	43,0	53,6
m 30 vd_A		4,50	53,0	50,2	42,8	53,4
p 01_A	Cherbourglaan 28	1,50	40,5	36,9	30,7	40,9
p 01_B	Cherbourglaan 28	4,50	44,1	40,8	34,1	44,5
p 02_A	Lisieuxhof 8	1,50	40,2	36,9	30,1	40,5
p 02_B	Lisieuxhof 8	4,50	46,3	43,1	36,1	46,6
p 03_A	Duinkerkenlaan 43	1,50	42,4	39,2	32,2	42,7
p 03_B	Duinkerkenlaan 43	4,50	48,0	44,8	37,7	48,3
p 04_A	Gascognehof 30	1,50	41,3	36,6	29,6	40,9
p 04_B	Gascognehof 30	4,50	46,9	41,7	34,8	46,3
p 05_A	Gascognehof 8	1,50	44,6	39,1	32,3	43,9
p 05_B	Gascognehof 8	4,50	46,5	40,9	34,1	45,7
p 06_A	Bourgognelaan 86	1,50	43,0	38,2	31,4	42,6
p 06_B	Bourgognelaan 86	4,50	49,0	43,7	36,8	48,3
p 07_A	Bourgognelaan 68	1,50	42,4	37,3	30,5	41,8
p 07_B	Bourgognelaan 68	4,50	48,7	43,0	36,2	47,9
p 08_A	Champagnehof 5	1,50	41,7	38,3	31,1	41,8
p 08_B	Champagnehof 5	4,50	47,0	43,9	36,6	47,2
p 09_A	Normandilaan 102	1,50	41,1	37,7	30,5	41,3
p 09_B	Normandilaan 102	4,50	46,7	43,6	36,3	47,0
p 10_A	Dordognelaan 74	1,50	40,2	37,3	30,0	40,6
p 10_B	Dordognelaan 74	4,50	47,9	45,0	37,7	48,3
p 11_A	Markiezaatpad	1,50	54,1	51,3	43,9	54,5
p 12_A	Markiezaatpad 30	4,50	53,1	50,3	42,9	53,5
p 13_A	Oostergostraat 10	1,50	46,9	44,0	36,7	47,2
p 13_B	Oostergostraat 10	4,50	48,4	45,6	38,2	48,8
p 14_A	Meerijlaan 14	1,50	48,0	45,2	37,8	48,4
p 14_B	Meerijlaan 14	4,50	49,7	46,9	39,5	50,1
p 15_A	Japiksestraat	4,50	51,8	49,0	41,6	52,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 14-04-14 Toekomstige situatie 2024, variant halte SEN
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
p 15_B	Japiksestraat	7,50	52,0	49,3	41,9	52,4
p 15_C	Japiksestraat	10,50	52,1	49,3	41,9	52,5
p 16_A	Reinaertlaan	4,50	51,2	48,4	41,0	51,6
p 16_B	Reinaertlaan	7,50	51,5	48,7	41,3	51,9
p 16_C	Reinaertlaan	10,50	51,5	48,7	41,3	51,9
p 16_D	Reinaertlaan	13,50	51,5	48,7	41,3	51,9
p 16_E	Reinaertlaan	16,50	51,4	48,6	41,2	51,8
p 17_A	Colenbranderstraat	4,50	47,5	44,7	37,3	47,9
p 17_B	Colenbranderstraat	7,50	48,0	45,2	37,8	48,4
p 17_C	Colenbranderstraat	10,50	48,2	45,4	38,0	48,6
p 18_A	Dr. Hermansweg	4,50	52,1	49,3	41,9	52,5
p 18_B	Dr. Hermansweg	10,50	52,3	49,5	42,2	52,7
p 18_C	Dr. Hermansweg	16,50	52,1	49,3	41,9	52,5
p 18_D	Dr. Hermansweg	22,50	51,7	48,9	41,5	52,1
p 19_A	Vanvitelliweg 21	1,50	47,7	45,0	37,6	48,1
p 19_B	Vanvitelliweg 21	4,50	49,5	46,7	39,3	49,9
p 20_A	Reynhovestraat	4,50	52,4	49,6	42,2	52,8
p 20_B	Reynhovestraat	10,50	52,6	49,8	42,4	53,0
p 20_C	Reynhovestraat	16,50	52,3	49,6	42,2	52,7
p 21_A	Sedanlaan 28	1,50	45,8	41,9	36,7	46,3
p 21_B	Sedanlaan 28	4,50	49,5	45,6	40,5	50,1
p 22_A	Woonwagenkamp Brestlaan	2,00	49,1	45,3	40,1	49,7
p 23_A	Instituut Sint Marie	1,50	46,8	43,6	36,5	47,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen