



AKOESTISCH ONDERZOEK WEG- EN RAILVERKEERSLAWAAI  
KERKSTRAAT 42  
TE NULAND  
GEMEENTE 'S-HERTOGENBOSCH



- \* Bodem
- \* Waterbodem
- \* Water
- \* Archeologie
- \* Ecologie
- \* Milieu

Milieu

**Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai  
Kerkstraat 42 te Nuland  
in de gemeente 's-Hertogenbosch**

<b>Opdrachtgever</b>	RO Connect Graafsebaan 31 5384 RS Heesch
<b>Project</b>	BOS.ROC.WEG
<b>Rapportnummer</b>	15071619
<b>Versienummer</b>	D1
<b>Status</b>	Eindrapportage
<b>Datum</b>	5 december 2016
<b>Vestiging</b>	Boxmeer
<b>Opsteller</b>	Dhr. C.F.H. Rodoe
<b>Paraaf</b>	
<b>Kwaliteitscontrole</b>	R.A.F. Smeets, BASc BEd
<b>Paraaf</b>	

## INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING .....	1
2	BELEID EN REGELGEVING .....	1
3	VERKEERS- EN RUIMTELIJKE GEGEVENS .....	2
3.1	Verkeers- en vervoersgegevens.....	2
3.2	Ruimtelijke gegevens .....	3
4	BEREKENINGEN EN RESULTATEN .....	3
4.1	Kerkstraat .....	4
4.2	Spoorlijn Nijmegen – ‘s-Hertogenbosch .....	5
5	MAATREGELENOVERWEGING .....	6
5.1	Bronmaatregelen .....	6
5.2	Overdrachtsmaatregelen .....	6
5.3	Maatregelen spoorlijn .....	6
6	SAMENVATTING EN CONCLUSIES .....	7

### BIJLAGEN:

1. - Verkeersgegevens
2. - Invoergegevens en rekenresultaten Kerkstraat
3. - Invoergegevens en rekenresultaten spoorlijn Nijmegen – ‘s-Hertogenbosch
4. - Figuren

## 1 INLEIDING

Econsultancy heeft van RO Connect opdracht gekregen voor het uitvoeren van een akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaï voor de bestemmingsplanwijziging van het perceel aan de Kerkstraat 42 te Nuland in de gemeente 's-Hertogenbosch.

Het akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaï is uitgevoerd in het kader van een bestemmingsplanwijziging. Het akoestisch onderzoek heeft als doel het bepalen van de geluidsbelasting ten gevolge van de wegen en het beoordelen of er voldaan wordt aan hetgeen gesteld is in de Wet geluidhinder (Wgh).

De bestemmingplanwijziging voorziet in de amovering van bestaande bedrijfsbebouwing en de realisatie van een viertal woningen, waarvan één woningsplitsing.

## 2 BELEID EN REGELGEVING

In de Wet geluidhinder (Wgh, art. 74 lid 1) is bepaald dat elke weg van rechtswege een akoestisch aandachtsgebied (zone) heeft. Bij vaststelling van een bestemmingsplan (art. 3.1 Wet ruimtelijke ordening) dient voor alle wegen waarvan de zone een overlap met het plangebied kent, een akoestisch onderzoek te worden verricht (Wgh, art.76 lid 1). De breedte van deze zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de status van de weg (zie tabel I).

*Tabel I. Overzicht zonebreedtes (vanaf de as van de weg tot de volgende breedte aan weerszijden van de weg).*

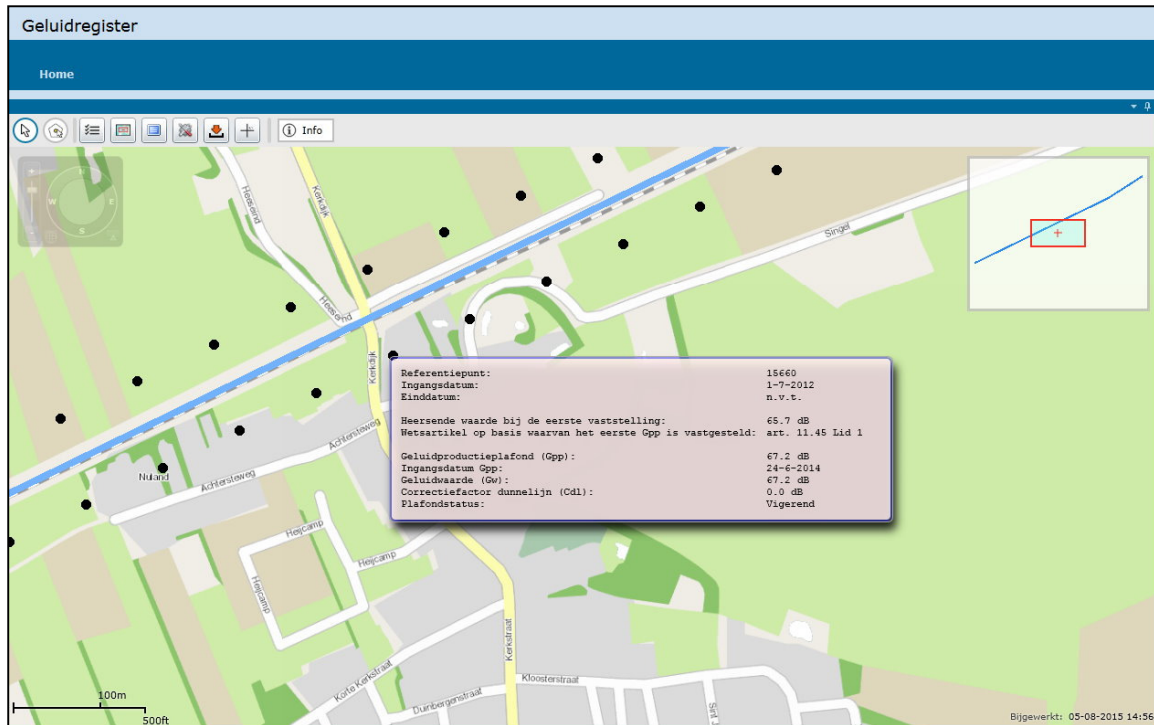
Aantal rijstroken	Zonebreedte	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
5 of meer	350 meter	600 meter
3 of 4	350 meter	400 meter
1 of 2	200 meter	250 meter

Het plangebied ligt binnen de bebouwde kom van Nuland. De maximum snelheid bedraagt 30 km/uur, conform artikel 74 lid 2 onder b (Wgh) hebben wegen met een dergelijk snelheid geen geluidszone. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is echter wel een akoestisch onderzoek noodzakelijk.

De wettelijke voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB en de hoogst toelaatbare ontheffing, 58 dB, voor nieuwe woningen binnen geluidszones van wegen zoals deze in het gemeentelijk geluidbeleid zijn geformuleerd. De wettelijke maximaal te ontheffen geluidsbelasting bedraagt 63 dB. Daar de woningen niet binnen de geluidszones van wegen, wordt aangesloten op deze regelgeving (ook conform jurisprudentie).

De woningen liggen tevens nabij de spoorlijn Nijmegen – 's-Hertogenbosch. In figuur 1 is een uitsnede van het Geluidsregister Spoor weergegeven. Uit de afbeelding blijkt dat de geluidwaarde op het dichtstbijzijnde GPP 67,2 dB bedraagt. Conform het Besluit geluidhinder artikel 1.4 bedraagt de zonebreedte 600 meter voor spoorlijnen met een GPP-geluidwaarde tussen 67 en 71 dB. De woningen liggen op circa 200 meter afstand van de spoorlijn en liggen dus binnen de geluidszone.

De wettelijke voorkeursgrens waarde ten gevolge van bestaande spoorlijnen op nieuwe woningen bedraagt 55 dB, de maximaal te ontheffen geluidsbelasting bedraagt 68 dB.



Figuur 1. Uitsnede Geluidsregister Spoor.

### 3 VERKEERS- EN RUIMTELIJKE GEGEVENS

#### 3.1 Verkeers- en vervoersgegevens

De verkeersgegevens zijn verstrekt door de gemeente 's-Hertogenbosch.

Tabel II. Verkeersgegevens

	Kerkstraat
etmaalintensiteit	2.540
jaar	2011
basis	tb_NL.IMRO.1671.BPKM2012DN000062-01VA_2
toename plan	0
etmaalintensiteit 2025	2.920
groei	1%
daguurpercentage	6,5
avonduurpercentage	3,1
nachtuurpercentage	1,2
perc. lichte mvt	93.8/95.6/90.7
perc. middelzw mvt	3.0/1.7/3.7
perc. zware mvt.	3.2/2.7/5.6
snelheid km/u	30
wegdek	Klinkers (W9a)
VRI binnen 150m	nee
obstakel binnen 100m	40

De vervoersgegevens zijn ontleend aan het Geluidsregister Spoor.

### 3.2 Ruimtelijke gegevens

In figuur 2 is een uitsnede weergegeven welke is opgenomen in de Haalbaarheidstudie woningbouw aan de Kerkstraat 42 te Nuland, door TIM Architecten en Akker Makelaardij, d.d. 27-03-2015.

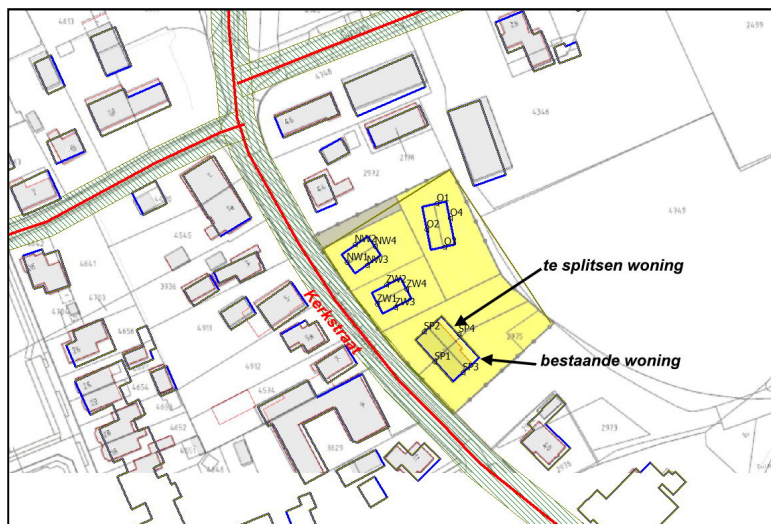


Figuur 2. Concept verkaveling.

## 4 BEREKENINGEN EN RESULTATEN

De berekeningen zijn verricht aan de hand van de Standaard reken- en meetvoorschrift, geluid, 2012 en met behulp van het programma Geomilieu, versie 3.10.

In figuur 3 zijn de rekenpunten op de geprojecteerde woningen weergegeven.



Figuur 3. Situering rekenpunten.

#### 4.1 Kerkstraat

In tabel III is de geluidsbelasting weergegeven ten gevolge van de Kerkstraat. De berekeningen en invoergegevens zijn in bijlage 2 opgenomen. Om te kunnen toetsen aan de Wet geluidhinder is artikel 110g van de Wgh toegepast.

**Tabel III. Geluidsbelasting t.g.v. Kerkstraat (incl. corr. art. 110g Wgh; 5 dB), waarden in dB. Waarden in een grijs veld zijn overschrijdingen van wettelijke voorkeursgrenswaarde.**

Naam	Omschrijving	Hoogte (m)	Dag	Avond	Nacht	Lden
NW1_A	Kerkstaat 42	1,50	55,1	51,3	48,8	57
NW1_B	Kerkstaat 42	4,50	55,5	51,7	49,2	57
NW1_C	Kerkstaat 42	7,50	55,2	51,4	48,9	57
NW2_A	Kerkstraat 42	1,50	48,7	44,9	42,3	50
NW2_B	Kerkstraat 42	4,50	49,5	45,8	43,2	51
NW2_C	Kerkstraat 42	7,50	50,0	46,2	43,6	52
NW3_A	Kerkstraat 42	1,50	48,7	44,9	42,4	50
NW3_B	Kerkstraat 42	4,50	49,5	45,7	43,2	51
NW3_C	Kerkstraat 42	7,50	49,3	45,6	43,0	51
NW4_A	Kerkstraat 42	1,50	30,0	26,3	23,6	32
NW4_B	Kerkstraat 42	4,50	35,3	31,6	28,9	37
NW4_C	Kerkstraat 42	7,50	35,7	32,0	29,4	37
O1_A	Kerkstraat 42	1,50	33,6	29,9	27,2	35
O1_B	Kerkstraat 42	4,50	35,3	31,6	28,9	37
O1_C	Kerkstraat 42	7,50	37,3	33,6	31,0	39
O2_A	Kerkstraat 42	1,50	41,4	37,7	35,0	43
O2_B	Kerkstraat 42	4,50	43,1	39,4	36,7	45
O2_C	Kerkstraat 42	7,50	43,8	40,0	37,4	46
O3_A	Kerkstraat 42	1,50	40,1	36,4	33,7	42
O3_B	Kerkstraat 42	4,50	41,7	37,9	35,3	43
O3_C	Kerkstraat 42	7,50	42,8	39,0	36,5	45
O4_A	Kerkstraat 42	1,50	29,8	26,1	23,5	32
O4_B	Kerkstraat 42	4,50	31,2	27,4	24,8	33
O4_C	Kerkstraat 42	7,50	32,8	29,0	26,5	35
SP1_A	Kerkstraat 42 splitsen	1,50	54,5	50,6	48,2	56
SP1_B	Kerkstraat 42 splitsen	4,50	54,2	50,4	48,0	56
SP1_C	Kerkstraat 42 splitsen	7,50	53,8	49,9	47,6	56
SP2_A	Kerkstraat 42 splitsen	1,50	49,7	45,8	43,4	51
SP2_B	Kerkstraat 42 splitsen	4,50	49,6	45,8	43,4	51
SP2_C	Kerkstraat 42 splitsen	7,50	49,4	45,6	43,2	51
SP3_A	Kerkstraat 42 splitsen	1,50	49,4	45,6	43,2	51
SP3_B	Kerkstraat 42 splitsen	4,50	49,5	45,7	43,3	51
SP3_C	Kerkstraat 42 splitsen	7,50	49,3	45,4	43,0	51
SP4_A	Kerkstraat 42 splitsen	1,50	27,9	24,1	21,6	30
SP4_B	Kerkstraat 42 splitsen	4,50	28,8	25,0	22,6	31
SP4_C	Kerkstraat 42 splitsen	7,50	29,8	25,9	23,5	32
ZW1_A	Kerkstraat 42	1,50	55,5	51,7	49,2	57
ZW1_B	Kerkstraat 42	4,50	55,5	51,7	49,2	57
ZW1_C	Kerkstraat 42	7,50	54,9	51,1	48,7	57
ZW2_A	Kerkstraat 42	1,50	47,5	43,8	41,2	49
ZW2_B	Kerkstraat 42	4,50	48,3	44,5	42,0	50
ZW2_C	Kerkstraat 42	7,50	48,4	44,6	42,1	50
ZW3_A	Kerkstraat 42	1,50	50,9	47,1	44,6	53
ZW3_B	Kerkstraat 42	4,50	51,0	47,2	44,7	53
ZW3_C	Kerkstraat 42	7,50	50,7	46,8	44,4	52
ZW4_A	Kerkstraat 42	1,50	25,1	21,2	18,8	27
ZW4_B	Kerkstraat 42	4,50	28,5	24,6	22,3	30
ZW4_C	Kerkstraat 42	7,50	31,3	27,4	25,1	33
<b>49</b>	Overschrijding wettelijke voorkeursgrenswaarde (48 dB)					

Uit de berekeningen ten gevolge van de Kerkstraat blijkt, dat de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB op 3 woningen wordt overschreden. De maximaal te ontheffen geluidsbelasting van 58 dB wordt op geen van de woningen overschreden. Elke woning heeft een geluidsluwe zijde.

## 4.2 Spoorlijn Nijmegen – 's-Hertogenbosch

In tabel IV is de geluidsbelasting weergegeven ten gevolge van de Nijmegen – 's-Hertogenbosch. De berekeningen en invoergegevens zijn in bijlage 3 opgenomen.

**Tabel III. Geluidsbelasting t.g.v. de spoorlijn Nijmegen – 's-Hertogenbosch, alle waarden in dB. Waarden in een grijs veld zijn overschrijdingen van wettelijke voorkeursgrenswaarde.**

Naam	Omschrijving	Hoogte (m)	Dag	Avond	Nacht	Lden
NW1_A	Kerkstaat 42	1,5	50,2	49,8	45,6	53
NW1_B	Kerkstaat 42	4,5	51,0	50,6	46,4	54
NW1_C	Kerkstaat 42	7,5	52,1	51,7	47,5	55
NW2_A	Kerkstraat 42	1,5	48,1	47,7	43,5	51
NW2_B	Kerkstraat 42	4,5	49,6	49,1	45,0	53
NW2_C	Kerkstraat 42	7,5	52,4	51,9	47,8	56
NW3_A	Kerkstraat 42	1,5	31,7	31,3	27,3	35
NW3_B	Kerkstraat 42	4,5	41,2	40,7	36,7	45
NW3_C	Kerkstraat 42	7,5	45,6	45,1	41,0	49
NW4_A	Kerkstraat 42	1,5	44,2	43,7	39,5	47
NW4_B	Kerkstraat 42	4,5	46,9	46,4	42,3	50
NW4_C	Kerkstraat 42	7,5	50,9	50,4	46,3	54
O1_A	Kerkstraat 42	1,5	43,1	42,7	38,6	46
O1_B	Kerkstraat 42	4,5	47,1	46,7	42,5	50
O1_C	Kerkstraat 42	7,5	53,4	53,0	48,8	57
O2_A	Kerkstraat 42	1,5	42,2	41,8	37,7	46
O2_B	Kerkstraat 42	4,5	46,5	46,1	42,0	50
O2_C	Kerkstraat 42	7,5	52,6	52,1	47,9	56
O3_A	Kerkstraat 42	1,5	37,8	37,4	33,3	41
O3_B	Kerkstraat 42	4,5	41,2	40,8	36,8	45
O3_C	Kerkstraat 42	7,5	44,4	43,9	39,9	48
O4_A	Kerkstraat 42	1,5	40,7	40,2	36,2	44
O4_B	Kerkstraat 42	4,5	45,0	44,6	40,4	48
O4_C	Kerkstraat 42	7,5	48,5	48,1	43,9	52
SP1_A	Kerkstraat 42 splitsen	1,5	45,0	44,5	40,4	48
SP1_B	Kerkstraat 42 splitsen	4,5	48,6	48,1	44,0	52
SP1_C	Kerkstraat 42 splitsen	7,5	49,8	49,4	45,2	53
SP2_A	Kerkstraat 42 splitsen	1,5	41,8	41,4	37,4	45
SP2_B	Kerkstraat 42 splitsen	4,5	48,4	47,9	43,8	52
SP2_C	Kerkstraat 42 splitsen	7,5	53,3	52,9	48,7	57
SP3_A	Kerkstraat 42 splitsen	1,5	41,2	40,7	36,8	45
SP3_B	Kerkstraat 42 splitsen	4,5	45,9	45,5	41,4	49
SP3_C	Kerkstraat 42 splitsen	7,5	41,1	40,6	36,5	44
SP4_A	Kerkstraat 42 splitsen	1,5	44,8	44,3	40,2	48
SP4_B	Kerkstraat 42 splitsen	4,5	49,9	49,5	45,3	53
SP4_C	Kerkstraat 42 splitsen	7,5	51,3	50,9	46,7	55
ZW1_A	Kerkstraat 42	1,5	47,9	47,5	43,3	51
ZW1_B	Kerkstraat 42	4,5	49,1	48,7	44,5	52
ZW1_C	Kerkstraat 42	7,5	51,1	50,6	46,5	54
ZW2_A	Kerkstraat 42	1,5	42,6	42,2	38,1	46
ZW2_B	Kerkstraat 42	4,5	46,3	45,8	41,7	50
ZW2_C	Kerkstraat 42	7,5	52,7	52,3	48,1	56
ZW3_A	Kerkstraat 42	1,5	36,4	36,0	32,1	40
ZW3_B	Kerkstraat 42	4,5	43,3	42,8	38,8	47
ZW3_C	Kerkstraat 42	7,5	48,0	47,5	43,5	51
ZW4_A	Kerkstraat 42	1,5	42,9	42,5	38,3	46
ZW4_B	Kerkstraat 42	4,5	46,2	45,7	41,6	49
ZW4_C	Kerkstraat 42	7,5	52,4	52,0	47,8	56
<b>56</b>	Overschrijding wettelijke voorkeursgrenswaarde (55 dB)					



Uit de berekeningen ten gevolge van de spoorlijn Nijmegen –'s-Hertogenbosch blijkt, dat de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 55 dB op 4 woningen wordt overschreden. Elke woning heeft een geluidsluwe zijde.

## **5 MAATREGELENOVERWEGING**

Ten gevolge van de Kerkstraat wordt de wettelijke voorkeursgrenswaarde overschreden. Derhalve is een maatregelenoverweging noodzakelijk. Allereerst dienen bronmaatregelen (zoals geluidreducerend wegdek, snelheidsreductie) overwogen te worden en vervolgens dienen overdrachtsmaatregelen (zoals afscherming, afstandvergroting) overwogen te worden.

### **5.1 Bronmaatregelen**

#### *Snelheidsreductie*

De snelheid kan niet verder worden gereduceerd; de maximum snelheid bedraagt reeds 30 km/uur. Deze maatregel is in dit kader niet uitvoerbaar.

#### *Geluidsreducerend wegdek*

Het wegdek kan vervangen worden door steenmastiakasfalt (zoals SMA-NL 8G+). De behaalde reductie bedraagt ca 5 dB. De kosten van het vervangen van het wegdek bedragen ca. € 75,00 per m<sup>2</sup>, de totale lengte van het wegvak bedraagt zo'n 170 meter met een wegbreedte van ca. 6 meter. De totale kosten bedragen ruim € 75.000,00. Financieel is dit niet in verhouding met het project, daarnaast wordt de overschrijding niet volledig weggehaald. Ook is het vervangen van klinkers niet wenselijk door de karakteristieke uitstraling van de weg hierdoor. Deze maatregel is in dit kader niet uitvoerbaar.

### **5.2 Overdrachtsmaatregelen**

#### *Afscherming*

Het plaatsen van afscherming is stedenbouwkundig en landschappelijk niet acceptabel. Om een effectief scherm te kunnen oprichten dient de afscherming tenminste 75 meter lang zijn en 5 meter hoog. De kosten per vierkante meter scherm bedragen € 200,00. De totaal kosten dragen circa € 75.000,00. Financieel is dit niet in verhouding met het project. Deze maatregel is in dit kader niet uitvoerbaar.

#### *Afstandsvergroting*

Het buiten de 48 dB contour plaatsen van de woningen, zorgt ervoor dat de woningen niet in de voor-gevelrooilijn van de omliggende woningen komen te liggen en dat hierdoor gaten in het bebou-wingslint ontstaan. Dit is stedenbouwkundig een ongewenste situatie. Het weglaten van woningen is financieel niet acceptabel. Deze maatregel is in dit kader niet uitvoerbaar.

### **5.3 Maatregelen spoorlijn**

De overschrijding ten gevolge van de spoorlijn is zeer beperkt, en bedraagt 1 a 2 dB. Maatregelen zoals raildempers kosten ca. € 300,00 per strekkende meter spoorstaaf. Daar het aandachtsgebied ca. 600 meter bedraagt en hier sprake is van twee sporen, bedragen de kosten ruim € 1.400.000,00. Dit is in geen verhouding met het project. Het plaatsen van een geluidsscherm is eveneens zeer kostbaar, de geschatte kosten zijn € 150.000,00. Afstandsvergroting is ook niet aan de orde, daar er dan geen woningen op de kavel mogelijk zijn. Geconcludeerd kan worden dat maatregelen op of om het spoor niet mogelijk zijn.

Een procedure hogere grenswaarden is alleen noodzakelijk ten gevolge van de spoorlijn, voor de Kerkstraat zijn geen hogere waarden nodig. De hogere waarden moeten voor de vaststelling van het plan verkregen zijn.

## **6 SAMENVATTING EN CONCLUSIES**

Econsultancy heeft van RO Connect opdracht gekregen voor het uitvoeren van een akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai voor de bestemmingsplanwijziging van het perceel aan de Kerkstraat 42 te Nuland in de gemeente 's-Hertogenbosch.

Het akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai is uitgevoerd in het kader van een bestemmingsplanwijziging. Het akoestisch onderzoek heeft als doel het bepalen van de geluidsbelasting ten gevolge van de wegen en het beoordelen of er voldaan wordt aan hetgeen gesteld is in de Wet geluidhinder (Wgh).

De bestemmingplanwijziging voorziet in de amovering van bestaande bedrijfsbebouwing en de realisatie van een viertal woningen, waarvan één woningsplitsing.

Het plangebied ligt binnen de bebouwde kom van Nuland. De maximum snelheid bedraagt 30 km/uur, conform artikel 74 lid 2 onder b (Wgh) hebben wegen met een dergelijk snelheid geen geluidszone. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is echter wel een akoestisch onderzoek noodzakelijk.

Aangehouden worden voor de woningen de voorkeursgrenswaarde (48 dB) en de hoogst toelaatbare ontheffing (58 dB) voor nieuwe woningen zoals deze in het gemeentelijk geluidbeleid zijn geformuleerd. De wettelijke maximaal te ontheffen geluidsbelasting bedraagt 63 dB. De woningen liggen tevens nabij de spoorlijn Nijmegen – 's-Hertogenbosch. De geluidwaarde op het dichtstbijzijnde GPP bedraagt 67,2 dB. De zonebreedte bedraagt 600 meter voor de spoorlijn. De woningen liggen op circa 200 meter afstand van de spoorlijn en liggen dus binnen de geluidszone. De wettelijke voorkeursgrenswaarde ten gevolge van bestaande spoorlijnen op nieuwe woningen bedraagt 55 dB, de maximaal te ontheffen geluidsbelasting bedraagt 68 dB.

De berekeningen zijn verricht aan de hand van de Standaard reken- en meetvoorschrift, geluid, 2012 en met behulp van het programma Geomilieu, versie 3.10. Uit de berekeningen ten gevolge van de Kerkstraat blijkt, dat de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB op 3 woningen wordt overschreden. De maximaal te ontheffen geluidsbelasting van 58 dB wordt op geen van de woningen overschreden. Elke woning heeft een geluidsluwe zijde. Uit de berekeningen ten gevolge van de spoorlijn Nijmegen – 's-Hertogenbosch blijkt, dat de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 55 dB op 4 woningen wordt overschreden. Elke woning heeft meerdere geluidsluwe zijden.

Er is een maatregelenoverweging verricht en hieruit blijkt dat er om financiële, stedenbouwkundige en landschappelijke redenen er geen maatregelen getroffen kunnen worden. Een procedure hogere grenswaarden is alleen noodzakelijk ten gevolge van de spoorlijn, voor de Kerkstraat zijn geen hogere waarden nodig. De hogere waarden moeten voor de vaststelling van het plan verkregen zijn.



**Econsultancy is een onafhankelijk adviesbureau.** Wij bieden realistisch advies en concrete oplossingen voor milieuvraagstukken en willen daarmee een bijdrage leveren aan een duurzaam en verantwoord gebruik van onze leefomgeving.

### **Diensten**

Wij kunnen u van dienst zijn met een uitgebreid scala aan onderzoeken op het gebied van bodem, waterbodem, water, archeologie, ecologie en milieu. Op [www.econsultancy.nl](http://www.econsultancy.nl) vindt u uitgebreide informatie over de verschillende onderzoeken.

### **Werkwijze**

Inzet en professionele betrokkenheid kenmerkt onze diensten. De verantwoordelijke projectleider is het eenduidige aanspreekpunt voor de klant en draagt zorg voor alle aspecten van het project: kwaliteit, tijd, geld, communicatie en organisatie. De kernwaarden deskundig, vertrouwd, betrokken, flexibel, zorgvuldig en vernieuwend zijn een belangrijke leidraad in ons handelen.

### **Kennis**

Het deskundig begeleiden van onze opdrachtgevers vraagt om betrokkenheid bij en kennis van de bedoelingen van de opdrachtgever. Het vereist ook gedegen en actuele vakinhoudelijke kennis. Alle beschikbare kennis wordt snel en effectief ingezet. De medewerkers vormen ons belangrijkste kapitaal. Persoonlijke en inhoudelijke ontwikkeling staat centraal want het werk vraagt steeds om nieuwe kennis en nieuwe verantwoordelijkheden.

### **Creativiteit**

Onze medewerkers zijn in staat om buiten de geijkte kaders een oplossing te zoeken met in achtname van de geldende wet- en regelgeving. Oplossingen die bedoeld zijn om snel en efficiënt het doel van de opdrachtgever te bereiken.

### **Kwaliteit**

Er wordt continue gestreefd naar het verhogen van de professionaliteit van de dienstverlening. Het leveren van diensten wordt intern op een dusdanige wijze georganiseerd dat het gevraagde resultaat daadwerkelijk op een zo effectief en efficiënt mogelijke wijze wordt voortgebracht. Hierbij staat de klanttevredenheid centraal. Het kwaliteitssysteem van Econsultancy voldoet aan de NEN-EN-ISO 9001: 2008. Tevens is Econsultancy gecertificeerd voor diverse protocollen en beoordelingsrichtlijnen.

### **Opdrachtgevers**

Econsultancy heeft sinds haar oprichting in 1996 al meer dan tienduizend projecten uitgevoerd. Projecten in opdracht van particulier tot de Rijksoverheid, van het bedrijfsleven tot non-profit organisaties. De projecten kennen een grote diversiteit en hebben in sommige gevallen uitsluitend een onderzoekend karakter en zijn in andere gevallen meer adviserend. Steeds vaker wordt onderzoek binnen meerdere disciplines door onze opdrachtgevers verlangd. Onze medewerkers zijn in staat dit voor de opdrachtgever te coördineren en zelf (deel)onderzoeken uit te voeren. Ter illustratie van de veelvoud en veelzijdigheid van de projecten in de werkvelden bodem, waterbodem, ecologie, archeologie, water en milieu kunnen uitgebreide referentielijsten worden verschaft.

#### **Vestiging Limburg**

Rijksweg Noord 39  
6071 KS Swalmen  
Tel. 0475 - 504961  
[Swalmen@econsultancy.nl](mailto:Swalmen@econsultancy.nl)

#### **Vestiging Gelderland**

Fabriekstraat 19c  
7005 AP Doetinchem  
Tel. 0314 - 365150  
[Doetinchem@econsultancy.nl](mailto:Doetinchem@econsultancy.nl)

#### **Vestiging Brabant**

Heinz Moormanstraat 1b  
5831 AS Boxmeer  
Tel. 0485 - 581818  
[Boxmeer@econsultancy.nl](mailto:Boxmeer@econsultancy.nl)



E-MAIL  
info@  
econsultancy.nl  
INTERNET  
econsultancy.nl



Rapport: Groepsreducties  
Model: eerste model

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
kerkstraat	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR(D))
KS li	Kerkstraat links	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a	30
KS re	Kerkstraat rechts	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a	30

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))
KS li	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
KS re	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)
KS li	30	30	30	--	1460,00	6,50	3,10	1,20	--	--	--
KS re	30	30	30	--	1460,00	6,50	3,10	1,20	--	--	--



Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%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)
KS li	--	--	93,80	95,60	90,70	--	3,00	1,70	3,70	--	3,20	2,70	5,60
KS re	--	--	93,80	95,60	90,70	--	3,00	1,70	3,70	--	3,20	2,70	5,60

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)
KS li	--	--	--	--	--	89,02	43,27	15,89	--	2,85	0,77	0,65
KS re	--	--	--	--	--	89,02	43,27	15,89	--	2,85	0,77	0,65

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
KS li	--	3,04	1,22	0,98	--	83,20	88,50	96,72	95,17	97,93
KS re	--	3,04	1,22	0,98	--	83,20	88,50	96,72	95,17	97,93

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	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
KS li	91,49	86,53	82,08	79,31	84,45	92,23	91,60	94,48	87,91	82,92
KS re	91,49	86,53	82,08	79,31	84,45	92,23	91,60	94,48	87,91	82,92

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63
KS li	77,85	76,89	82,58	91,04	88,81	91,19	84,90	80,05	76,33	--
KS re	77,85	76,89	82,58	91,04	88,81	91,19	84,90	80,05	76,33	--

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
KS li	--	--	--	--	--	--	--
KS re	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
NW1	Kerkstraat 42	6,06	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
NW2	Kerkstraat 42	6,06	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
NW3	Kerkstraat 42	6,06	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
NW4	Kerkstraat 42	6,06	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
ZW1	Kerkstraat 42	7,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
ZW2	Kerkstraat 42	6,96	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
ZW3	Kerkstraat 42	8,05	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
ZW4	Kerkstraat 42	7,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
O1	Kerkstraat 42	6,55	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
O2	Kerkstraat 42	6,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
O3	Kerkstraat 42	8,23	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
O4	Kerkstraat 42	7,31	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
SP1	Kerkstraat 42 splitsen	10,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
SP2	Kerkstraat 42 splitsen	10,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
SP3	Kerkstraat 42 splitsen	10,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
SP4	Kerkstraat 42 splitsen	10,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
NW1_A	Kerkstaat 42	1,50	56,86
NW1_B	Kerkstaat 42	4,50	57,25
NW1_C	Kerkstaat 42	7,50	56,93
NW2_A	Kerkstraat 42	1,50	50,41
NW2_B	Kerkstraat 42	4,50	51,29
NW2_C	Kerkstraat 42	7,50	51,72
NW3_A	Kerkstraat 42	1,50	50,44
NW3_B	Kerkstraat 42	4,50	51,22
NW3_C	Kerkstraat 42	7,50	51,11
NW4_A	Kerkstraat 42	1,50	31,70
NW4_B	Kerkstraat 42	4,50	37,04
NW4_C	Kerkstraat 42	7,50	37,48
O1_A	Kerkstraat 42	1,50	35,33
O1_B	Kerkstraat 42	4,50	37,05
O1_C	Kerkstraat 42	7,50	39,07
O2_A	Kerkstraat 42	1,50	43,09
O2_B	Kerkstraat 42	4,50	44,83
O2_C	Kerkstraat 42	7,50	45,50
O3_A	Kerkstraat 42	1,50	41,85
O3_B	Kerkstraat 42	4,50	43,41
O3_C	Kerkstraat 42	7,50	44,54
O4_A	Kerkstraat 42	1,50	31,57
O4_B	Kerkstraat 42	4,50	32,92
O4_C	Kerkstraat 42	7,50	34,58
SP1_A	Kerkstraat 42 splitsen	1,50	56,25
SP1_B	Kerkstraat 42 splitsen	4,50	56,01
SP1_C	Kerkstraat 42 splitsen	7,50	55,57
SP2_A	Kerkstraat 42 splitsen	1,50	51,43
SP2_B	Kerkstraat 42 splitsen	4,50	51,39
SP2_C	Kerkstraat 42 splitsen	7,50	51,22
SP3_A	Kerkstraat 42 splitsen	1,50	51,21
SP3_B	Kerkstraat 42 splitsen	4,50	51,29
SP3_C	Kerkstraat 42 splitsen	7,50	51,07
SP4_A	Kerkstraat 42 splitsen	1,50	29,65
SP4_B	Kerkstraat 42 splitsen	4,50	30,61
SP4_C	Kerkstraat 42 splitsen	7,50	31,56
ZW1_A	Kerkstraat 42	1,50	57,30
ZW1_B	Kerkstraat 42	4,50	57,26
ZW1_C	Kerkstraat 42	7,50	56,70
ZW2_A	Kerkstraat 42	1,50	49,28
ZW2_B	Kerkstraat 42	4,50	50,04
ZW2_C	Kerkstraat 42	7,50	50,18
ZW3_A	Kerkstraat 42	1,50	52,63
ZW3_B	Kerkstraat 42	4,50	52,75
ZW3_C	Kerkstraat 42	7,50	52,44
ZW4_A	Kerkstraat 42	1,50	26,84
ZW4_B	Kerkstraat 42	4,50	30,34
ZW4_C	Kerkstraat 42	7,50	33,10

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb
1928	32802000 - 33048000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
1928	33048000 - 33097000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
1928	33097000 - 33165000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
1928	33165000 - 33248000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
1928	33248000 - 33297000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
1928	33306578 - 33402000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
1928	33441755 - 33597000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
1928	33597000 - 33648000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
1928	33648000 - 33848000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
1855	32839346 - 32980000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
1855	32980000 - 33180000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
1855	33413860 - 33480000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
1855	33597366 - 33680000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
1855	33680000 - 33880000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
1855	32580000 - 32800000	5,94	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
1928	32768726 - 32802000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	m	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1
1928	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
1928	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
1928	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
1928	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
1928	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
1928	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
1928	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
1928	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
1855	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
1855	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
1855	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
1855	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
1855	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
1928	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Profiell	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2
1928	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	129	129	129	0	0,00	MAT' 64-V
1928	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	128	128	128	0	0,00	MAT' 64-V
1928	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	128	128	128	0	0,00	MAT' 64-V
1928	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	128	128	128	0	0,00	MAT' 64-V
1928	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	127	127	127	0	0,00	MAT' 64-V
1928	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	127	127	127	0	0,00	MAT' 64-V
1928	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	126	126	126	0	0,00	MAT' 64-V
1928	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	126	126	126	0	0,00	MAT' 64-V
1928	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	124	124	124	0	0,00	MAT' 64-V
1855	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	116	116	116	0	0,00	MAT' 64-V
1855	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	118	118	118	0	0,00	MAT' 64-V
1855	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	119	119	119	0	0,00	MAT' 64-V
1855	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	120	120	120	0	0,00	MAT' 64-V
1855	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	121	121	121	0	0,00	MAT' 64-V
1855	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	115	115	115	0	0,00	MAT' 64-V
1928	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT' 64-V

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	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
1928	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
1928	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
1928	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	137	137	137	0	0,00
1928	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	137	137	137	0	0,00
1928	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	137	137	137	0	0,00
1928	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	136	136	136	0	0,00
1928	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	136	136	136	0	0,00
1928	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	135	135	135	0	0,00
1928	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	135	135	135	0	0,00
1855	Doorgaand	0,180	0,340	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
1855	Doorgaand	0,180	0,340	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
1855	Doorgaand	0,180	0,340	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
1855	Doorgaand	0,180	0,340	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
1855	Doorgaand	0,180	0,340	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
1855	Doorgaand	0,180	0,340	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
1928	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Corr. 3
1928	MAT'64-V	Stoppend	6,960	5,640	1,800	0,000	129	129	129	0	0,00
1928	MAT'64-V	Stoppend	6,960	5,640	1,800	0,000	128	128	128	0	0,00
1928	MAT'64-V	Stoppend	6,960	5,640	1,800	0,000	128	128	128	0	0,00
1928	MAT'64-V	Stoppend	6,960	5,640	1,800	0,000	128	128	128	0	0,00
1928	MAT'64-V	Stoppend	6,960	5,640	1,800	0,000	127	127	127	0	0,00
1928	MAT'64-V	Stoppend	6,960	5,640	1,800	0,000	127	127	127	0	0,00
1928	MAT'64-V	Stoppend	6,960	5,640	1,800	0,000	126	126	126	0	0,00
1928	MAT'64-V	Stoppend	6,960	5,640	1,800	0,000	126	126	126	0	0,00
1928	MAT'64-V	Stoppend	6,960	5,640	1,800	0,000	124	124	124	0	0,00
1855	MAT'64-V	Stoppend	6,900	6,000	1,820	0,000	116	116	116	0	0,00
1855	MAT'64-V	Stoppend	6,900	6,000	1,820	0,000	118	118	118	0	0,00
1855	MAT'64-V	Stoppend	6,900	6,000	1,820	0,000	119	119	119	0	0,00
1855	MAT'64-V	Stoppend	6,900	6,000	1,820	0,000	120	120	120	0	0,00
1855	MAT'64-V	Stoppend	6,900	6,000	1,820	0,000	121	121	121	0	0,00
1855	MAT'64-V	Stoppend	6,900	6,000	1,820	0,000	115	115	115	0	0,00
1928	MAT'64-V	Stoppend	6,960	5,640	1,800	0,000	130	130	130	0	0,00

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Corr. 4
1928	IC-R	Doorgaand	8,130	7,890	2,330	0,000	140	140	140	0	0,00
1928	IC-R	Doorgaand	8,130	7,890	2,330	0,000	140	140	140	0	0,00
1928	IC-R	Doorgaand	8,130	7,890	2,330	0,000	137	137	137	0	0,00
1928	IC-R	Doorgaand	8,130	7,890	2,330	0,000	137	137	137	0	0,00
1928	IC-R	Doorgaand	8,130	7,890	2,330	0,000	137	137	137	0	0,00
1928	IC-R	Doorgaand	8,130	7,890	2,330	0,000	136	136	136	0	0,00
1928	IC-R	Doorgaand	8,130	7,890	2,330	0,000	136	136	136	0	0,00
1928	IC-R	Doorgaand	8,130	7,890	2,330	0,000	135	135	135	0	0,00
1928	IC-R	Doorgaand	8,130	7,890	2,330	0,000	135	135	135	0	0,00
1855	IC-R	Doorgaand	8,160	8,110	2,170	0,000	140	140	140	0	0,00
1855	IC-R	Doorgaand	8,160	8,110	2,170	0,000	140	140	140	0	0,00
1855	IC-R	Doorgaand	8,160	8,110	2,170	0,000	140	140	140	0	0,00
1855	IC-R	Doorgaand	8,160	8,110	2,170	0,000	140	140	140	0	0,00
1855	IC-R	Doorgaand	8,160	8,110	2,170	0,000	140	140	140	0	0,00
1855	IC-R	Doorgaand	8,160	8,110	2,170	0,000	140	140	140	0	0,00
1928	IC-R	Doorgaand	8,130	7,890	2,330	0,000	140	140	140	0	0,00

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Corr. 5
1928	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00
1928	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00
1928	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00
1928	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,020	0,000	89	89	89	0	0,00
1928	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,020	0,000	89	89	89	0	0,00
1928	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,020	0,000	89	89	89	0	0,00
1928	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,020	0,000	89	89	89	0	0,00
1928	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,020	0,000	89	89	89	0	0,00
1855	IC-R	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	116	116	116	0	0,00
1855	IC-R	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	118	118	118	0	0,00
1855	IC-R	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	119	119	119	0	0,00
1855	IC-R	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	120	120	120	0	0,00
1855	IC-R	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	121	121	121	0	0,00
1855	IC-R	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	115	115	115	0	0,00
1928	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Corr. 6
1928	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,050	0,310	0,000	140	140	140	0	0,00
1928	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,050	0,310	0,000	140	140	140	0	0,00
1928	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,050	0,310	0,000	137	137	137	0	0,00
1928	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,050	0,310	0,000	137	137	137	0	0,00
1928	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,050	0,310	0,000	137	137	137	0	0,00
1928	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,050	0,310	0,000	136	136	136	0	0,00
1928	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,050	0,310	0,000	136	136	136	0	0,00
1928	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,050	0,310	0,000	135	135	135	0	0,00
1928	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,050	0,310	0,000	135	135	135	0	0,00
1855	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00
1855	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00
1855	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00
1855	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00
1855	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00
1928	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,050	0,310	0,000	140	140	140	0	0,00



Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7
1928	GOEDEREN	Doorgaand	7,770	4,430	5,680	0,000	90	90	90	0
1928	GOEDEREN	Doorgaand	7,770	4,430	5,680	0,000	90	90	90	0
1928	GOEDEREN	Doorgaand	7,770	4,430	5,680	0,000	90	90	90	0
1928	GOEDEREN	Doorgaand	7,770	4,430	5,680	0,000	89	89	89	0
1928	GOEDEREN	Doorgaand	7,770	4,430	5,680	0,000	89	89	89	0
1928	GOEDEREN	Doorgaand	7,770	4,430	5,680	0,000	89	89	89	0
1928	GOEDEREN	Doorgaand	7,770	4,430	5,680	0,000	89	89	89	0
1928	GOEDEREN	Doorgaand	7,770	4,430	5,680	0,000	89	89	89	0
1855	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290	0,000	140	140	140	0
1855	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290	0,000	140	140	140	0
1855	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290	0,000	140	140	140	0
1855	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290	0,000	140	140	140	0
1855	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290	0,000	140	140	140	0
1855	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290	0,000	140	140	140	0
1928	GOEDEREN	Doorgaand	7,770	4,430	5,680	0,000	90	90	90	0

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	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
1928	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90
1928	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90
1928	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90
1928	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	89	89	89
1928	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	89	89	89
1928	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	89	89	89
1928	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	89	89	89
1928	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	89	89	89
1855	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,440	6,300	6,430	0,000	90	90	90
1855	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,440	6,300	6,430	0,000	90	90	90
1855	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,440	6,300	6,430	0,000	90	90	90
1855	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,440	6,300	6,430	0,000	90	90	90
1855	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,440	6,300	6,430	0,000	90	90	90
1855	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,440	6,300	6,430	0,000	90	90	90
1928	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(P4) 8	Corr. 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9
1928	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,140	0,190	0,000	90	90
1928	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,140	0,190	0,000	90	90
1928	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,140	0,190	0,000	90	90
1928	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,140	0,190	0,000	89	89
1928	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,140	0,190	0,000	89	89
1928	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,140	0,190	0,000	89	89
1928	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,140	0,190	0,000	89	89
1928	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,140	0,190	0,000	89	89
1855	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90
1855	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90
1855	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90
1855	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90
1855	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90
1855	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90
1928	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,140	0,190	0,000	90	90

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(N) 9	V(P4) 9	Corr. 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10
1928	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,010	0,000	0,000
1928	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,010	0,000	0,000
1928	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,010	0,000	0,000
1928	89	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,010	0,000	0,000
1928	89	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,010	0,000	0,000
1928	89	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,010	0,000	0,000
1928	89	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,010	0,000	0,000
1928	89	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,010	0,000	0,000
1855	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000
1855	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000
1855	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000
1855	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000
1855	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000
1855	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000
1928	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,010	0,000	0,000

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	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
1928	129	129	129	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,280	0,840
1928	128	128	128	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,280	0,840
1928	128	128	128	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,280	0,840
1928	128	128	128	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,280	0,840
1928	127	127	127	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,280	0,840
1928	127	127	127	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,280	0,840
1928	126	126	126	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,280	0,840
1928	126	126	126	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,280	0,840
1928	124	124	124	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,280	0,840
1855	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,010	0,000
1855	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,010	0,000
1855	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,010	0,000
1855	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,010	0,000
1855	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,010	0,000
1855	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,010	0,000
1928	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,280	0,840

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - 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
1928	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040
1928	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040
1928	0,000	137	137	137	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040
1928	0,000	137	137	137	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040
1928	0,000	137	137	137	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040
1928	0,000	136	136	136	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040
1928	0,000	136	136	136	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040
1928	0,000	135	135	135	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040
1928	0,000	135	135	135	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040
1855	0,000	116	116	116	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020
1855	0,000	118	118	118	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020
1855	0,000	119	119	119	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020
1855	0,000	120	120	120	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020
1855	0,000	121	121	121	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020
1855	0,000	115	115	115	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020
1928	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Corr. 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13
1928	0,040	0,000	129	129	129	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540
1928	0,040	0,000	128	128	128	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540
1928	0,040	0,000	128	128	128	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540
1928	0,040	0,000	128	128	128	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540
1928	0,040	0,000	127	127	127	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540
1928	0,040	0,000	127	127	127	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540
1928	0,040	0,000	126	126	126	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540
1928	0,040	0,000	126	126	126	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540
1928	0,040	0,000	124	124	124	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540
1855	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,520
1855	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,520
1855	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,520
1855	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,520
1855	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,520
1928	0,040	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	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	Profiel14
1928	0,660	0,180	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1928	0,660	0,180	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1928	0,660	0,180	0,000	137	137	137	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1928	0,660	0,180	0,000	137	137	137	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1928	0,660	0,180	0,000	137	137	137	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1928	0,660	0,180	0,000	136	136	136	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1928	0,660	0,180	0,000	136	136	136	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1928	0,660	0,180	0,000	135	135	135	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1928	0,660	0,180	0,000	135	135	135	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1855	3,840	0,840	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
1855	3,840	0,840	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
1855	3,840	0,840	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
1855	3,840	0,840	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
1855	3,840	0,840	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
1855	3,840	0,840	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
1928	0,660	0,180	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend



Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	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
1928	0,060	0,060	0,060	0,000	129	129	129	0	0,00	0
1928	0,060	0,060	0,060	0,000	128	128	128	0	0,00	0
1928	0,060	0,060	0,060	0,000	128	128	128	0	0,00	0
1928	0,060	0,060	0,060	0,000	128	128	128	0	0,00	0
1928	0,060	0,060	0,060	0,000	127	127	127	0	0,00	0
1928	0,060	0,060	0,060	0,000	127	127	127	0	0,00	0
1928	0,060	0,060	0,060	0,000	126	126	126	0	0,00	0
1928	0,060	0,060	0,060	0,000	126	126	126	0	0,00	0
1928	0,060	0,060	0,060	0,000	124	124	124	0	0,00	0
1855	0,040	0,040	0,120	0,000	116	116	116	0	0,00	VIRM-6
1855	0,040	0,040	0,120	0,000	118	118	118	0	0,00	VIRM-6
1855	0,040	0,040	0,120	0,000	119	119	119	0	0,00	VIRM-6
1855	0,040	0,040	0,120	0,000	120	120	120	0	0,00	VIRM-6
1855	0,040	0,040	0,120	0,000	121	121	121	0	0,00	VIRM-6
1855	0,040	0,040	0,120	0,000	115	115	115	0	0,00	VIRM-6
1928	0,060	0,060	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	0

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Corr. 15
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1855	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00
1855	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00
1855	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00
1855	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00
1855	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00
1855	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1855	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	116	116	116	0
1855	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	118	118	118	0
1855	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	119	119	119	0
1855	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120	120	120	0
1855	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	121	121	121	0
1855	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	115	115	115	0
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	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
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1855	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1855	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1855	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1855	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1855	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1855	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0





Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	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
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1855	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1855	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1855	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1855	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1855	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1855	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Corr. 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21
1928	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
1928	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
1928	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
1928	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
1928	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
1928	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
1928	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
1928	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
1855	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
1855	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
1855	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
1855	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
1855	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
1855	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
1928	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000



Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Corr. 21	Trein 22	Profiel22
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1855	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1855	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1855	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1855	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1855	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1855	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand



Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - 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
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1855	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1855	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1855	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1855	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1855	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1855	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1928	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1855	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1855	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1855	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1855	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1855	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1855	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1928	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Corr. 24	Trein 25	Profiel25	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25	V(N) 25
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1855	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1855	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1855	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1855	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1855	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
1928	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	V(P4) 25	Corr. 25	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26
1928	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
1928	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
1928	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
1928	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
1928	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
1928	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
1928	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
1928	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
1855	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
1855	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
1855	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
1855	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
1855	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
1855	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
1928	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0



Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Corr. 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1855	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1855	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1855	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1855	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1855	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1855	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1928	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000





Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(A) 29	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29	Corr. 29	Trein 30	Profiel30
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1855	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1855	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1855	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1855	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1855	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1855	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1928	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	Corr. 30	RRgebr
1928	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False
1928	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False
1928	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False
1928	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False
1928	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False
1928	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False
1928	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False
1928	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False
1855	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False
1855	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False
1855	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False
1855	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False
1855	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False
1855	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False
1928	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[1]	Lrtr;feit[2]	Lrtr;feit[3]	Lrtr;feit[4]	Lrtr;feit[5]	Lrtr;feit[6]	Lrtr;feit[7]	Lrtr;feit[8]
1928	19	18	17	16	15	14	13	12
1928	19	18	17	16	15	14	13	12
1928	19	18	17	16	15	14	13	12
1928	19	18	17	16	15	14	13	12
1928	19	18	17	16	15	14	13	12
1928	19	18	17	16	15	14	13	12
1928	19	18	17	16	15	14	13	12
1928	19	18	17	16	15	14	13	12
1855	19	18	17	16	15	14	13	12
1855	19	18	17	16	15	14	13	12
1855	19	18	17	16	15	14	13	12
1855	19	18	17	16	15	14	13	12
1855	19	18	17	16	15	14	13	12
1855	19	18	17	16	15	14	13	12
1928	19	18	17	16	15	14	13	12

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[9]	Lrtr;feit[10]	Lrtr;feit[11]	Lrtr;feit[12]	Lrtr;feit[13]	Lrtr;feit[14]	Lrtr;feit[15]
1928	11	10	9	8	7	6	5
1928	11	10	9	8	7	6	5
1928	11	10	9	8	7	6	5
1928	11	10	9	8	7	6	5
1928	11	10	9	8	7	6	5
1928	11	10	9	8	7	6	5
1928	11	10	9	8	7	6	5
1928	11	10	9	8	7	6	5
1928	11	10	9	8	7	6	5
1855	11	10	9	8	7	6	5
1855	11	10	9	8	7	6	5
1855	11	10	9	8	7	6	5
1855	11	10	9	8	7	6	5
1855	11	10	9	8	7	6	5
1855	11	10	9	8	7	6	5
1928	11	10	9	8	7	6	5

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[16]	Lrtr;feit[17]	Lrtr;feit[18]	Lrtr;feit[19]	Lrtr;feit[20]	Lrtr;feit[21]	Lrtr;feit[22]
1928	4	3	2	1	0	-1	-2
1928	4	3	2	1	0	-1	-2
1928	4	3	2	1	0	-1	-2
1928	4	3	2	1	0	-1	-2
1928	4	3	2	1	0	-1	-2
1928	4	3	2	1	0	-1	-2
1928	4	3	2	1	0	-1	-2
1928	4	3	2	1	0	-1	-2
1855	4	3	2	1	0	-1	-2
1855	4	3	2	1	0	-1	-2
1855	4	3	2	1	0	-1	-2
1855	4	3	2	1	0	-1	-2
1855	4	3	2	1	0	-1	-2
1855	4	3	2	1	0	-1	-2
1928	4	3	2	1	0	-1	-2



Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[30]	Lrtr;feit[31]	Lrtr;feit[32]	Lrtr;feit[33]	Lrtr;feit[34]	Lrtr;feit[35]	Lrtr;feit[36]
1928	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1928	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1928	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1928	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1928	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1928	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1928	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1928	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1928	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1855	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1855	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1855	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1855	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1855	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1855	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1928	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16



Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Brugcorrectie	$\Delta L_e; \text{brug}, 63$	$\Delta L_e; \text{brug}, 125$	$\Delta L_e; \text{brug}, 250$	$\Delta L_e; \text{brug}, 500$	$\Delta L_e; \text{brug}, 1k$	$\Delta L_e; \text{brug}, 2k$	$\Delta L_e; \text{brug}, 4k$
1928	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1928	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1928	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1928	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1928	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1928	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1928	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1928	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1928	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1855	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1855	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1855	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1855	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1855	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1855	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1928	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	$\Delta L_{e;brug,8k}$	Schaal,63	Schaal,125	Schaal,250	Schaal,500	Schaal,1k	Schaal,2k	Schaal,4k	Schaal,8k
1928	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1928	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1928	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1928	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1928	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1928	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1928	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1928	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1855	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1855	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1855	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1855	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1855	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1855	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1928	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k
1928	76,04	89,34	104,09	110,89	114,87	115,19	107,60	94,00
1928	76,03	89,34	104,09	110,89	114,84	115,16	107,57	93,97
1928	75,97	89,30	104,09	110,84	114,71	114,93	107,40	93,85
1928	75,96	89,30	104,09	110,83	114,70	114,92	107,39	93,84
1928	75,94	89,29	104,09	110,83	114,67	114,89	107,36	93,82
1928	75,92	89,28	104,09	110,82	114,63	114,81	107,30	93,78
1928	75,91	89,27	104,09	110,82	114,59	114,78	107,28	93,75
1928	75,89	89,26	104,09	110,80	114,55	114,70	107,22	93,71
1928	75,86	89,25	104,09	110,80	114,49	114,63	107,17	93,66
1855	75,86	89,27	104,05	110,86	114,47	114,79	107,28	93,65
1855	75,88	89,28	104,05	110,86	114,53	114,85	107,32	93,70
1855	75,90	89,28	104,05	110,86	114,56	114,88	107,34	93,72
1855	75,91	89,28	104,05	110,86	114,59	114,91	107,37	93,75
1855	75,93	89,29	104,05	110,86	114,61	114,94	107,39	93,77
1855	75,84	89,26	104,05	110,86	114,44	114,77	107,25	93,62
1928	76,06	89,35	104,09	110,89	114,90	115,23	107,62	94,02

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k
1928	71,58	86,29	101,75	106,73	110,30	110,21	103,58	90,66
1928	71,57	86,29	101,75	106,73	110,28	110,19	103,57	90,65
1928	71,53	86,23	101,71	106,69	110,17	110,01	103,41	90,49
1928	71,50	86,23	101,71	106,67	110,14	109,97	103,38	90,47
1928	71,49	86,22	101,71	106,67	110,11	109,94	103,36	90,46
1928	71,48	86,20	101,70	106,66	110,08	109,88	103,31	90,41
1928	71,47	86,20	101,70	106,66	110,06	109,86	103,29	90,39
1928	71,46	86,18	101,69	106,64	110,02	109,80	103,24	90,34
1928	71,43	86,18	101,69	106,64	109,97	109,74	103,21	90,31
1855	71,33	86,20	101,67	106,64	109,97	109,86	103,34	90,44
1855	71,35	86,21	101,67	106,64	110,01	109,91	103,36	90,47
1855	71,36	86,21	101,67	106,64	110,03	109,93	103,38	90,48
1855	71,37	86,21	101,67	106,64	110,05	109,95	103,39	90,49
1855	71,38	86,21	101,67	106,64	110,07	109,98	103,41	90,51
1855	71,32	86,20	101,67	106,64	109,95	109,84	103,32	90,43
1928	71,59	86,29	101,75	106,73	110,33	110,24	103,60	90,68

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	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
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)5.0 63	LE(D)5.0 125	LE(D)5.0 250	LE(D)5.0 500	LE(D)5.0 1k	LE(D)5.0 2k	LE(D)5.0 4k	LE(D)5.0 8k
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	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
1928	--	--	--	--	--	--	--	--	75,58
1928	--	--	--	--	--	--	--	--	75,57
1928	--	--	--	--	--	--	--	--	75,50
1928	--	--	--	--	--	--	--	--	75,49
1928	--	--	--	--	--	--	--	--	75,48
1928	--	--	--	--	--	--	--	--	75,46
1928	--	--	--	--	--	--	--	--	75,45
1928	--	--	--	--	--	--	--	--	75,42
1928	--	--	--	--	--	--	--	--	75,40
1855	--	--	--	--	--	--	--	--	75,50
1855	--	--	--	--	--	--	--	--	75,53
1855	--	--	--	--	--	--	--	--	75,54
1855	--	--	--	--	--	--	--	--	75,55
1855	--	--	--	--	--	--	--	--	75,57
1855	--	--	--	--	--	--	--	--	75,49
1928	--	--	--	--	--	--	--	--	75,59



Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500	LE(A)0.0 1k	LE(A)0.0 2k	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.5 63
1928	88,81	103,36	110,40	114,32	114,75	107,06	93,43	70,68
1928	88,80	103,36	110,40	114,29	114,72	107,04	93,40	70,67
1928	88,76	103,35	110,34	114,15	114,47	106,85	93,27	70,62
1928	88,76	103,35	110,34	114,14	114,46	106,84	93,26	70,61
1928	88,75	103,35	110,34	114,11	114,43	106,81	93,24	70,60
1928	88,74	103,35	110,32	114,07	114,34	106,75	93,19	70,58
1928	88,74	103,35	110,32	114,04	114,31	106,73	93,17	70,57
1928	88,72	103,35	110,30	113,99	114,23	106,66	93,12	70,55
1928	88,71	103,35	110,30	113,93	114,17	106,61	93,07	70,53
1855	89,00	103,72	110,61	114,19	114,58	107,02	93,36	70,90
1855	89,01	103,72	110,62	114,24	114,63	107,06	93,41	70,92
1855	89,01	103,72	110,62	114,27	114,66	107,08	93,43	70,93
1855	89,02	103,72	110,62	114,30	114,68	107,10	93,45	70,94
1855	89,02	103,72	110,62	114,32	114,71	107,12	93,48	70,95
1855	89,00	103,72	110,61	114,17	114,55	107,00	93,34	70,89
1928	88,81	103,36	110,40	114,35	114,77	107,08	93,45	70,69

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63
1928	85,43	100,61	105,72	109,40	109,47	102,72	89,90	--
1928	85,43	100,61	105,72	109,38	109,45	102,71	89,88	--
1928	85,35	100,56	105,68	109,25	109,23	102,52	89,70	--
1928	85,35	100,56	105,67	109,22	109,21	102,50	89,69	--
1928	85,35	100,56	105,66	109,20	109,18	102,48	89,67	--
1928	85,33	100,55	105,65	109,15	109,11	102,42	89,61	--
1928	85,32	100,55	105,65	109,13	109,09	102,41	89,60	--
1928	85,30	100,53	105,64	109,09	109,02	102,34	89,54	--
1928	85,30	100,53	105,63	109,04	108,96	102,31	89,51	--
1855	85,89	101,28	106,27	109,60	109,56	103,01	90,15	--
1855	85,90	101,28	106,27	109,64	109,61	103,04	90,18	--
1855	85,90	101,28	106,27	109,66	109,63	103,05	90,19	--
1855	85,90	101,28	106,27	109,68	109,65	103,06	90,20	--
1855	85,90	101,28	106,27	109,70	109,67	103,07	90,21	--
1855	85,89	101,28	106,26	109,58	109,54	103,00	90,14	--
1928	85,43	100,61	105,72	109,42	109,50	102,74	89,91	--

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	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
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250	LE(A)2.0 500	LE(A)2.0 1k	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)5.0 63
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	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	LE(A)5.0 8k	LE(A)Br 63
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	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
1928	--	--	--	--	--	--	--	70,97	84,76
1928	--	--	--	--	--	--	--	70,96	84,75
1928	--	--	--	--	--	--	--	70,92	84,72
1928	--	--	--	--	--	--	--	70,90	84,72
1928	--	--	--	--	--	--	--	70,88	84,72
1928	--	--	--	--	--	--	--	70,87	84,71
1928	--	--	--	--	--	--	--	70,86	84,70
1928	--	--	--	--	--	--	--	70,84	84,69
1928	--	--	--	--	--	--	--	70,82	84,69
1855	--	--	--	--	--	--	--	70,86	84,78
1855	--	--	--	--	--	--	--	70,89	84,79
1855	--	--	--	--	--	--	--	70,90	84,79
1855	--	--	--	--	--	--	--	70,91	84,79
1855	--	--	--	--	--	--	--	70,92	84,80
1855	--	--	--	--	--	--	--	70,85	84,78
1928	--	--	--	--	--	--	--	70,99	84,76

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125
1928	100,07	106,27	109,89	110,04	102,73	89,15	67,80	82,71
1928	100,07	106,27	109,86	110,01	102,71	89,13	67,79	82,71
1928	100,07	106,23	109,75	109,81	102,57	89,03	67,77	82,67
1928	100,07	106,21	109,72	109,78	102,54	89,01	67,73	82,66
1928	100,07	106,21	109,70	109,75	102,52	88,99	67,73	82,66
1928	100,07	106,20	109,66	109,68	102,47	88,96	67,72	82,65
1928	100,07	106,20	109,63	109,65	102,45	88,94	67,71	82,65
1928	100,07	106,18	109,60	109,58	102,40	88,91	67,70	82,64
1928	100,07	106,18	109,55	109,52	102,36	88,86	67,69	82,63
1855	100,26	106,30	109,62	109,67	102,54	88,95	67,98	82,90
1855	100,26	106,31	109,67	109,72	102,58	88,99	67,99	82,90
1855	100,26	106,31	109,69	109,75	102,59	89,01	68,00	82,90
1855	100,26	106,31	109,72	109,77	102,61	89,03	68,00	82,90
1855	100,26	106,31	109,74	109,80	102,63	89,05	68,01	82,91
1855	100,26	106,30	109,60	109,65	102,52	88,93	67,97	82,90
1928	100,07	106,27	109,91	110,07	102,75	89,17	67,81	82,71

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125
1928	98,73	103,39	106,47	106,04	99,79	86,70	--	--
1928	98,73	103,39	106,46	106,03	99,78	86,69	--	--
1928	98,71	103,37	106,39	105,90	99,68	86,58	--	--
1928	98,71	103,34	106,32	105,83	99,62	86,54	--	--
1928	98,71	103,34	106,31	105,81	99,61	86,53	--	--
1928	98,70	103,33	106,28	105,76	99,58	86,50	--	--
1928	98,70	103,33	106,27	105,75	99,57	86,49	--	--
1928	98,69	103,32	106,25	105,70	99,53	86,45	--	--
1928	98,69	103,32	106,22	105,67	99,52	86,44	--	--
1855	99,04	103,67	106,56	106,01	99,90	86,76	--	--
1855	99,04	103,67	106,58	106,04	99,92	86,78	--	--
1855	99,04	103,67	106,60	106,06	99,93	86,78	--	--
1855	99,04	103,67	106,61	106,07	99,94	86,79	--	--
1855	99,04	103,68	106,62	106,09	99,94	86,80	--	--
1855	99,04	103,67	106,55	106,00	99,89	86,75	--	--
1928	98,73	103,39	106,49	106,06	99,80	86,71	--	--



Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	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
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(N)2.0 250	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
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	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	LE(N)5.0 8k	LE(N)Br 63	LE(N)Br 125
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	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
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)0.0 250	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
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	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	LE(P4)2.0 125
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)2.0 250	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)5.0 63	LE(P4)5.0 125
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--



Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)5.0 250	LE(P4)5.0 500	LE(P4)5.0 1k	LE(P4)5.0 2k	LE(P4)5.0 4k	LE(P4)5.0 8k	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k	LE(P4)Br 8k
1928	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--
1855	--	--	--	--	--	--
1928	--	--	--	--	--	--

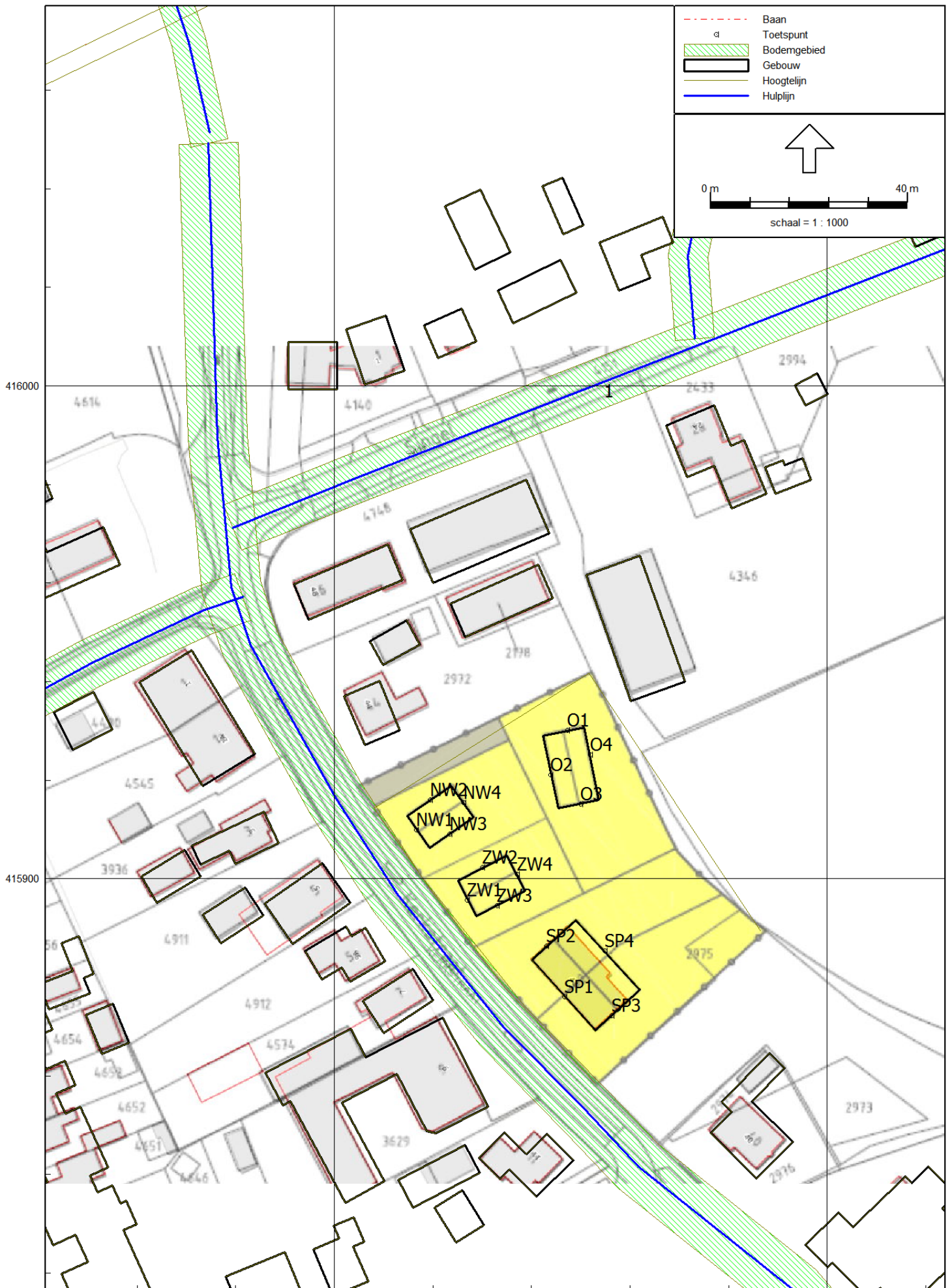
Gemeente 's-Hertogenbosch  
Bestemmingsplanwijziging Kerkstraat 42 nULAND

akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Rapport: Resultatentabel  
Model: eerste model  
LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
(hoofdgroep)  
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
NW1_A	Kerkstaat 42	1,50	53,48
NW1_B	Kerkstaat 42	4,50	54,30
NW1_C	Kerkstaat 42	7,50	55,41
NW2_A	Kerkstraat 42	1,50	51,41
NW2_B	Kerkstraat 42	4,50	52,86
NW2_C	Kerkstraat 42	7,50	55,68
NW3_A	Kerkstraat 42	1,50	35,08
NW3_B	Kerkstraat 42	4,50	44,54
NW3_C	Kerkstraat 42	7,50	48,88
NW4_A	Kerkstraat 42	1,50	47,43
NW4_B	Kerkstraat 42	4,50	50,18
NW4_C	Kerkstraat 42	7,50	54,17
O1_A	Kerkstraat 42	1,50	46,45
O1_B	Kerkstraat 42	4,50	50,40
O1_C	Kerkstraat 42	7,50	56,71
O2_A	Kerkstraat 42	1,50	45,54
O2_B	Kerkstraat 42	4,50	49,82
O2_C	Kerkstraat 42	7,50	55,83
O3_A	Kerkstraat 42	1,50	41,13
O3_B	Kerkstraat 42	4,50	44,58
O3_C	Kerkstraat 42	7,50	47,72
O4_A	Kerkstraat 42	1,50	44,03
O4_B	Kerkstraat 42	4,50	48,31
O4_C	Kerkstraat 42	7,50	51,82
SP1_A	Kerkstraat 42 splitsen	1,50	48,30
SP1_B	Kerkstraat 42 splitsen	4,50	51,89
SP1_C	Kerkstraat 42 splitsen	7,50	53,10
SP2_A	Kerkstraat 42 splitsen	1,50	45,19
SP2_B	Kerkstraat 42 splitsen	4,50	51,66
SP2_C	Kerkstraat 42 splitsen	7,50	56,59
SP3_A	Kerkstraat 42 splitsen	1,50	44,57
SP3_B	Kerkstraat 42 splitsen	4,50	49,22
SP3_C	Kerkstraat 42 splitsen	7,50	44,37
SP4_A	Kerkstraat 42 splitsen	1,50	48,09
SP4_B	Kerkstraat 42 splitsen	4,50	53,20
SP4_C	Kerkstraat 42 splitsen	7,50	54,59
ZW1_A	Kerkstraat 42	1,50	51,20
ZW1_B	Kerkstraat 42	4,50	52,41
ZW1_C	Kerkstraat 42	7,50	54,34
ZW2_A	Kerkstraat 42	1,50	45,93
ZW2_B	Kerkstraat 42	4,50	49,58
ZW2_C	Kerkstraat 42	7,50	55,97
ZW3_A	Kerkstraat 42	1,50	39,84
ZW3_B	Kerkstraat 42	4,50	46,64
ZW3_C	Kerkstraat 42	7,50	51,31
ZW4_A	Kerkstraat 42	1,50	46,19
ZW4_B	Kerkstraat 42	4,50	49,48
ZW4_C	Kerkstraat 42	7,50	55,71

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen





**Econsultancy is een onafhankelijk adviesbureau.** Wij bieden realistisch advies en concrete oplossingen voor milieuvraagstukken en willen daarmee een bijdrage leveren aan een duurzaam en verantwoord gebruik van onze leefomgeving.

#### **Diensten**

Wij kunnen u van dienst zijn met een uitgebreid scala aan onderzoeken op het gebied van bodem, waterbodem, water, archeologie, ecologie en milieu. Op [www.econsultancy.nl](http://www.econsultancy.nl) vindt u uitgebreide informatie over de verschillende onderzoeken.

#### **Werkwijze**

Inzet en professionele betrokkenheid kenmerkt onze diensten. De verantwoordelijke projectleider is het eenduidige aanspreekpunt voor de klant en draagt zorg voor alle aspecten van het project: kwaliteit, tijd, geld, communicatie en organisatie. De kernwaarden deskundig, vertrouwd, betrokken, flexibel, zorgvuldig en vernieuwend zijn een belangrijke leidraad in ons handelen.

#### **Kennis**

Het deskundig begeleiden van onze opdrachtgevers vraagt om betrokkenheid bij en kennis van de bedoelingen van de opdrachtgever. Het vereist ook gedegen en actuele vakinhoudelijke kennis. Alle beschikbare kennis wordt snel en effectief ingezet. De medewerkers vormen ons belangrijkste kapitaal. Persoonlijke en inhoudelijke ontwikkeling staat centraal want het werk vraagt steeds om nieuwe kennis en nieuwe verantwoordelijkheden.

#### **Creativiteit**

Onze medewerkers zijn in staat om buiten de geijkte kaders een oplossing te zoeken met in achtneming van de geldende wet- en regelgeving. Oplossingen die bedoeld zijn om snel en efficiënt het doel van de opdrachtgever te bereiken.

#### **Kwaliteit**

Er wordt continue gestreefd naar het verhogen van de professionaliteit van de dienstverlening. Het leveren van diensten wordt intern op een dusdanige wijze georganiseerd dat het gevraagde resultaat daadwerkelijk op een zo effectief en efficiënt mogelijke wijze wordt voortgebracht. Hierbij staat de klanttevredenheid centraal. Het kwaliteitssysteem van Econsultancy voldoet aan de NEN-EN-ISO 9001: 2008. Tevens is Econsultancy gecertificeerd voor diverse protocollen en beoordelingsrichtlijnen.

#### **Opdrachtgevers**

Econsultancy heeft sinds haar oprichting in 1996 al meer dan tienduizend projecten uitgevoerd. Projecten in opdracht van particulier tot de Rijksoverheid, van het bedrijfsleven tot non-profit organisaties. De projecten kennen een grote diversiteit en hebben in sommige gevallen uitsluitend een onderzoekend karakter en zijn in andere gevallen meer adviserend. Steeds vaker wordt onderzoek binnen meerdere disciplines door onze opdrachtgevers verlangd. Onze medewerkers zijn in staat dit voor de opdrachtgever te coördineren en zelf (deel)onderzoeken uit te voeren. Ter illustratie van de veelvoud en veelzijdigheid van de projecten in de werkvelden bodem, waterbodem, ecologie, archeologie, water, geluid en milieu kunnen uitgebreide referentielijsten worden verschaft.

#### **Vestiging Limburg**

Rijksweg Noord 39  
6071 KS Swalmen  
Tel. 0475 - 504961  
[Swalmen@econsultancy.nl](mailto:Swalmen@econsultancy.nl)

#### **Vestiging Gelderland**

Fabriekstraat 19c  
7005 AP Doetinchem  
Tel. 0314 - 365150  
[Doetinchem@econsultancy.nl](mailto:Doetinchem@econsultancy.nl)

#### **Vestiging Brabant**

Rapenstraat 2  
5831 GJ Boxmeer  
Tel. 0485 - 581818  
[Boxmeer@econsultancy.nl](mailto:Boxmeer@econsultancy.nl)



E-MAIL  
info@  
econsultancy.nl  
INTERNET  
econsultancy.nl

