Invoergegevens wegverkeer plansituatie

Model: 6918 VL 2P = plan berek 2023-09-22
VL plansit (2P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Hdef.	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte
N363	Relatief	99	1736,81	1736,82	3,15	81,65
N363	Relatief	99	1736,81	1736,82	3,15	81,65
N363	Relatief	14	211,61	211,61	1,98	39,67
N363	Relatief	14	211,61	211,61	1,98	39,67
N363	Relatief	16	441,48	441,48	7,08	73,38
N363	Relatief	16	441,48	441,48	7,08	73,38
N363	Relatief	32	930,55	930,55	6,17	128,30
N363	Relatief	20	397,02	397,02	4,10	49,35
N363	Relatief	34	664,90	664,90	3,43	90,76
N363	Relatief	20	397,02	397,02	4,10	49,35
N363	Relatief	55	1160,73	1160,73	3,91	137,29
N363	Relatief	55	1160,73	1160,73	3,91	137,29
N363	Relatief	85	2190,05	2190,07	3,29	124,62
N363	Relatief	4	62,11	62,11	6,89	37,35
N363	Relatief	3	17,73	17,73	8,85	8,89
N363	Relatief	4	62,11	62,11	6,89	37,35
N363	Relatief	3	18,64	18,64	9,30	9,34
N363	Relatief	34	664,90	664,90	3,43	90,76
N363	Relatief	3	18,64	18,64	9,30	9,34
N363	Relatief	32	930,55	930,55	6,17	128,30
N363	Relatief	3	17,73	17,73	8,85	8,89
N363	Relatief	85	2190,05	2190,07	3,29	124,62
wegen plangebied	Relatief	48	2525,93	2526,10	4,88	247,25
wegen plangebied	Relatief	13	523,42	523,42	3,03	439,82
wegen plangebied	Relatief	41	95,35	96,69	2,19	2,44
wegen plangebied	Relatief	9	1328,83	1328,83	10,29	1169,19
wegen plangebied	Relatief	17	1331,68	1331,68	5,29	188,42
wegen plangebied	Relatief	6	339,57	339,57	33,34	115,37

Invoergegevens wegverkeer plansituatie

Model: 6918 VL 2P = plan berek 2023-09-22
VL plansit (2P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
wegen plangebied	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
wegen plangebied	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
wegen plangebied	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
wegen plangebied	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
wegen plangebied	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
wegen plangebied	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--

Invoergegevens wegverkeer plansituatie

Model: 6918 VL 2P = plan berek 2023-09-22
VL plansit (2P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	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))
N363	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N363	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N363	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N363	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N363	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N363	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N363	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N363	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N363	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N363	--	--	80	80	80	--	80	80	80
wegen plangebied	--	--	60	60	60	--	60	60	60
wegen plangebied	--	--	60	60	60	--	60	60	60
wegen plangebied	--	--	60	60	60	--	60	60	60
wegen plangebied	--	--	60	60	60	--	60	60	60
wegen plangebied	--	--	60	60	60	--	60	60	60
wegen plangebied	--	--	60	60	60	--	60	60	60

Invoergegevens wegverkeer plansituatie

Model: 6918 VL 2P = plan berek 2023-09-22
VL plansit (2P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	30 km/uur	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
N363	--	75	75	75	--	False	2860,00	6,64	2,76
N363	--	75	75	75	--	False	2204,00	6,67	2,72
N363	--	50	50	50	--	False	2860,00	6,64	2,76
N363	--	50	50	50	--	False	2204,00	6,67	2,72
N363	--	50	50	50	--	False	2928,00	6,66	2,77
N363	--	50	50	50	--	False	2188,00	6,67	2,70
N363	--	50	50	50	--	False	2736,00	6,65	2,78
N363	--	60	60	60	--	False	2200,00	6,68	2,77
N363	--	50	50	50	--	False	2308,00	6,67	2,73
N363	--	60	60	60	--	False	2308,00	6,67	2,73
N363	--	75	75	75	--	False	2200,00	6,68	2,77
N363	--	75	75	75	--	False	2308,00	6,67	2,73
N363	--	75	75	75	--	False	2200,00	6,68	2,77
N363	--	60	60	60	--	False	2736,00	6,65	2,78
N363	--	60	60	60	--	False	2100,00	6,67	2,71
N363	--	60	60	60	--	False	2664,00	6,68	2,70
N363	--	60	60	60	--	False	1620,00	6,67	2,78
N363	--	50	50	50	--	False	2200,00	6,68	2,77
N363	--	60	60	60	--	False	2308,00	6,67	2,73
N363	--	50	50	50	--	False	2100,00	6,67	2,71
N363	--	60	60	60	--	False	2736,00	6,65	2,78
N363	--	75	75	75	--	False	2296,00	6,66	2,74
wegen plangebied	--	60	60	60	--	False	7250,00	6,56	2,42
wegen plangebied	--	60	60	60	--	False	4150,00	6,65	2,52
wegen plangebied	--	60	60	60	--	False	2075,00	6,65	2,52
wegen plangebied	--	60	60	60	--	False	4150,00	6,65	2,52
wegen plangebied	--	60	60	60	--	False	4150,00	6,65	2,52
wegen plangebied	--	60	60	60	--	False	50,00	6,63	2,55

Invoergegevens wegverkeer plansituatie

Model: 6918 VL 2P = plan berek 2023-09-22
VL plansit (2P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)
N363	1,15	--	--	--	--	--	88,42	93,67	84,85	--	7,37
N363	1,13	--	--	--	--	--	84,35	91,67	80,00	--	12,24
N363	1,15	--	--	--	--	--	88,42	93,67	84,85	--	7,37
N363	1,13	--	--	--	--	--	84,35	91,67	80,00	--	12,24
N363	1,13	--	--	--	--	--	88,72	93,83	84,85	--	7,18
N363	1,14	--	--	--	--	--	83,56	91,53	80,00	--	12,33
N363	1,13	--	--	--	--	--	87,91	93,42	83,87	--	7,69
N363	1,09	--	--	--	--	--	88,44	93,44	87,50	--	8,84
N363	1,13	--	--	--	--	--	87,01	93,65	84,62	--	9,74
N363	1,13	--	--	--	--	--	87,01	93,65	84,62	--	9,74
N363	1,09	--	--	--	--	--	88,44	93,44	87,50	--	8,84
N363	1,13	--	--	--	--	--	87,01	93,65	84,62	--	9,74
N363	1,09	--	--	--	--	--	88,44	93,44	87,50	--	8,84
N363	1,13	--	--	--	--	--	87,91	93,42	83,87	--	7,69
N363	1,14	--	--	--	--	--	84,29	91,23	79,17	--	12,14
N363	1,13	--	--	--	--	--	82,58	90,28	80,00	--	12,36
N363	1,11	--	--	--	--	--	89,81	95,56	88,89	--	9,26
N363	1,09	--	--	--	--	--	88,44	93,44	87,50	--	8,84
N363	1,13	--	--	--	--	--	87,01	93,65	84,62	--	9,74
N363	1,14	--	--	--	--	--	84,29	91,23	79,17	--	12,14
N363	1,13	--	--	--	--	--	87,91	93,42	83,87	--	7,69
N363	1,13	--	--	--	--	--	87,58	93,65	84,62	--	9,80
wegen plangebied	1,45	--	--	--	--	--	73,06	81,83	77,34	--	6,27
wegen plangebied	1,27	--	--	--	--	--	68,49	79,81	59,05	--	11,29
wegen plangebied	1,27	--	--	--	--	--	68,49	79,81	59,05	--	11,29
wegen plangebied	1,27	--	--	--	--	--	68,49	79,81	59,05	--	11,29
wegen plangebied	1,27	--	--	--	--	--	68,49	79,81	59,05	--	11,29
wegen plangebied	1,28	--	--	--	--	--	74,36	80,00	80,00	--	5,13

Invoergegevens wegverkeer plansituatie

Model: 6918 VL 2P = plan berek 2023-09-22
VL plansit (2P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)
N363	3,80	9,09	--	4,21	2,53	6,06	--	--	--	--	--
N363	6,67	12,00	--	3,40	1,67	8,00	--	--	--	--	--
N363	3,80	9,09	--	4,21	2,53	6,06	--	--	--	--	--
N363	6,67	12,00	--	3,40	1,67	8,00	--	--	--	--	--
N363	3,70	9,09	--	4,10	2,47	6,06	--	--	--	--	--
N363	6,78	12,00	--	4,11	1,69	8,00	--	--	--	--	--
N363	3,95	9,68	--	4,40	2,63	6,45	--	--	--	--	--
N363	4,92	8,33	--	2,72	1,64	4,17	--	--	--	--	--
N363	4,76	11,54	--	3,25	1,59	3,85	--	--	--	--	--
N363	4,76	11,54	--	3,25	1,59	3,85	--	--	--	--	--
N363	4,92	8,33	--	2,72	1,64	4,17	--	--	--	--	--
N363	4,76	11,54	--	3,25	1,59	3,85	--	--	--	--	--
N363	4,92	8,33	--	2,72	1,64	4,17	--	--	--	--	--
N363	3,95	9,68	--	4,40	2,63	6,45	--	--	--	--	--
N363	7,02	12,50	--	3,57	1,75	8,33	--	--	--	--	--
N363	6,94	13,33	--	5,06	2,78	6,67	--	--	--	--	--
N363	4,44	11,11	--	0,93	--	--	--	--	--	--	--
N363	4,92	8,33	--	2,72	1,64	4,17	--	--	--	--	--
N363	4,76	11,54	--	3,25	1,59	3,85	--	--	--	--	--
N363	7,02	12,50	--	3,57	1,75	8,33	--	--	--	--	--
N363	3,95	9,68	--	4,40	2,63	6,45	--	--	--	--	--
N363	4,76	11,54	--	2,61	1,59	3,85	--	--	--	--	--
wegen plangebied	2,29	5,69	--	20,67	15,88	16,96	--	--	--	--	--
wegen plangebied	6,25	11,43	--	20,22	13,94	29,52	--	--	--	--	--
wegen plangebied	6,25	11,43	--	20,22	13,94	29,52	--	--	--	--	--
wegen plangebied	6,25	11,43	--	20,22	13,94	29,52	--	--	--	--	--
wegen plangebied	6,25	11,43	--	20,22	13,94	29,52	--	--	--	--	--
wegen plangebied	--	--	--	20,51	20,00	20,00	--	--	--	--	--

Invoergegevens wegverkeer plansituatie

Model: 6918 VL 2P = plan berek 2023-09-22
VL plansit (2P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)
N363	168,00	74,00	28,00	--	14,00	3,00	3,00	--	8,00
N363	124,00	55,00	20,00	--	18,00	4,00	3,00	--	5,00
N363	168,00	74,00	28,00	--	14,00	3,00	3,00	--	8,00
N363	124,00	55,00	20,00	--	18,00	4,00	3,00	--	5,00
N363	173,00	76,00	28,00	--	14,00	3,00	3,00	--	8,00
N363	122,00	54,00	20,00	--	18,00	4,00	3,00	--	6,00
N363	160,00	71,00	26,00	--	14,00	3,00	3,00	--	8,00
N363	130,00	57,00	21,00	--	13,00	3,00	2,00	--	4,00
N363	134,00	59,00	22,00	--	15,00	3,00	3,00	--	5,00
N363	134,00	59,00	22,00	--	15,00	3,00	3,00	--	5,00
N363	130,00	57,00	21,00	--	13,00	3,00	2,00	--	4,00
N363	134,00	59,00	22,00	--	15,00	3,00	3,00	--	5,00
N363	130,00	57,00	21,00	--	13,00	3,00	2,00	--	4,00
N363	160,00	71,00	26,00	--	14,00	3,00	3,00	--	8,00
N363	118,00	52,00	19,00	--	17,00	4,00	3,00	--	5,00
N363	147,00	65,00	24,00	--	22,00	5,00	4,00	--	9,00
N363	97,00	43,00	16,00	--	10,00	2,00	2,00	--	1,00
N363	130,00	57,00	21,00	--	13,00	3,00	2,00	--	4,00
N363	134,00	59,00	22,00	--	15,00	3,00	3,00	--	5,00
N363	118,00	52,00	19,00	--	17,00	4,00	3,00	--	5,00
N363	160,00	71,00	26,00	--	14,00	3,00	3,00	--	8,00
N363	134,00	59,00	22,00	--	15,00	3,00	3,00	--	4,00
wegen plangebied	347,47	143,57	81,30	--	29,82	4,02	5,98	--	98,31
wegen plangebied	189,02	83,47	31,12	--	31,16	6,54	6,02	--	55,80
wegen plangebied	94,51	41,73	15,56	--	15,58	3,27	3,01	--	27,90
wegen plangebied	189,02	83,47	31,12	--	31,16	6,54	6,02	--	55,80
wegen plangebied	189,02	83,47	31,12	--	31,16	6,54	6,02	--	55,80
wegen plangebied	2,47	1,02	0,51	--	0,17	--	--	--	0,68

Invoergegevens wegverkeer plansituatie

Model: 6918 VL 2P = plan berek 2023-09-22
VL plansit (2P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
N363	2,00	2,00	--	77,06	86,76	92,10	98,97	105,20
N363	1,00	2,00	--	76,16	86,39	91,68	98,14	104,11
N363	2,00	2,00	--	79,60	87,05	94,18	98,14	103,44
N363	1,00	2,00	--	78,98	86,72	94,08	97,21	102,41
N363	2,00	2,00	--	79,65	87,09	94,21	98,20	103,53
N363	1,00	2,00	--	79,16	86,88	94,25	97,41	102,48
N363	2,00	2,00	--	79,52	86,99	94,15	98,05	103,29
N363	1,00	1,00	--	77,95	86,50	92,82	97,82	103,66
N363	1,00	1,00	--	78,76	86,38	93,62	97,13	102,49
N363	1,00	1,00	--	78,46	87,03	93,40	98,29	103,95
N363	1,00	1,00	--	75,55	85,64	90,92	97,58	104,00
N363	1,00	1,00	--	76,05	86,12	91,42	98,04	104,26
N363	1,00	1,00	--	75,55	85,64	90,92	97,58	104,00
N363	2,00	2,00	--	79,28	87,61	93,95	99,19	104,73
N363	1,00	2,00	--	78,46	87,15	93,61	98,21	103,64
N363	2,00	2,00	--	79,95	88,53	95,03	99,70	104,85
N363	--	--	--	75,99	84,78	91,02	95,86	102,13
N363	1,00	1,00	--	78,24	85,83	93,00	96,66	102,19
N363	1,00	1,00	--	78,46	87,03	93,40	98,29	103,95
N363	1,00	2,00	--	78,80	86,53	93,89	97,05	102,22
N363	2,00	2,00	--	79,28	87,61	93,95	99,19	104,73
N363	1,00	1,00	--	75,79	85,99	91,25	97,83	104,19
wegen plangebied	27,86	17,83	--	86,82	94,48	101,13	106,67	110,34
wegen plangebied	14,58	15,56	--	84,69	92,60	99,30	104,46	108,05
wegen plangebied	7,29	7,78	--	81,68	89,59	96,29	101,45	105,04
wegen plangebied	14,58	15,56	--	84,69	92,60	99,30	104,46	108,05
wegen plangebied	14,58	15,56	--	84,69	92,60	99,30	104,46	108,05
wegen plangebied	0,26	0,13	--	65,16	72,76	79,39	85,02	88,73

Invoergegevens wegverkeer plansituatie

Model: 6918 VL 2P = plan berek 2023-09-22
VL plansit (2P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500
N363	101,41	94,55	83,71	107,79	72,15	81,75	87,04	94,18
N363	100,37	93,54	82,82	106,77	70,94	81,05	86,29	93,07
N363	100,15	93,47	84,97	106,50	74,52	81,70	88,40	93,34
N363	99,25	92,59	84,49	105,60	73,56	81,03	87,98	92,13
N363	100,24	93,55	85,02	106,58	74,58	81,75	88,43	93,42
N363	99,32	92,66	84,64	105,70	73,52	81,00	87,96	92,08
N363	100,01	93,33	84,89	106,37	74,42	81,62	88,35	93,23
N363	100,18	93,42	83,78	106,49	73,04	81,36	87,37	93,13
N363	99,27	92,59	84,23	105,59	73,34	80,63	87,36	92,08
N363	100,48	93,73	84,22	106,82	73,13	81,43	87,43	93,23
N363	100,24	93,40	82,53	106,57	70,76	80,69	85,92	92,89
N363	100,50	93,66	82,85	106,87	70,85	80,77	86,01	92,98
N363	100,24	93,40	82,53	106,57	70,76	80,69	85,92	92,89
N363	101,22	94,46	84,89	107,60	74,26	82,37	88,39	94,37
N363	100,22	93,48	84,17	106,59	73,17	81,68	87,85	93,14
N363	101,42	94,69	85,50	107,86	74,58	82,98	89,21	94,54
N363	98,67	91,90	82,12	104,89	70,79	79,25	85,04	90,98
N363	98,93	92,24	83,72	105,23	73,25	80,56	87,32	91,98
N363	100,48	93,73	84,22	106,82	73,13	81,43	87,43	93,23
N363	99,05	92,39	84,30	105,41	73,45	80,94	87,93	91,98
N363	101,22	94,46	84,89	107,60	74,26	82,37	88,39	94,37
N363	100,44	93,60	82,75	106,78	70,85	80,77	86,01	92,98
wegen plangebied	106,75	100,04	91,39	113,61	81,41	88,89	95,41	101,35
wegen plangebied	104,53	97,84	89,35	111,39	79,10	86,89	93,45	98,97
wegen plangebied	101,52	94,83	86,34	108,38	76,09	83,88	90,44	95,96
wegen plangebied	104,53	97,84	89,35	111,39	79,10	86,89	93,45	98,97
wegen plangebied	104,53	97,84	89,35	111,39	79,10	86,89	93,45	98,97
wegen plangebied	85,13	78,42	69,71	91,98	60,59	67,87	74,43	80,55

Invoergegevens wegverkeer plansituatie

Model: 6918 VL 2P = plan berek 2023-09-22
VL plansit (2P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (A) Totaal	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250
N363	101,20	97,41	90,53	79,47	103,65	70,22	79,82	85,21
N363	100,00	96,23	89,38	78,37	102,49	69,77	79,37	84,80
N363	99,24	95,85	89,11	79,86	102,09	72,78	80,29	87,57
N363	98,05	94,74	88,01	79,05	100,96	72,39	79,99	87,41
N363	99,34	95,94	89,20	79,93	102,18	72,78	80,29	87,57
N363	97,99	94,68	87,96	79,01	100,91	72,39	79,99	87,41
N363	99,10	95,71	88,97	79,77	101,96	72,69	80,21	87,53
N363	99,59	96,04	89,24	79,10	102,25	70,50	78,89	85,24
N363	98,17	94,79	88,05	78,77	101,00	71,48	79,17	86,51
N363	99,71	96,16	89,37	79,20	102,37	71,15	79,79	86,23
N363	100,04	96,26	89,39	78,31	102,48	68,15	77,95	83,29
N363	100,17	96,39	89,52	78,44	102,61	68,71	78,82	84,13
N363	100,04	96,26	89,39	78,31	102,48	68,15	77,95	83,29
N363	100,62	97,05	90,26	80,14	103,30	72,44	80,76	87,23
N363	99,38	95,87	89,09	79,18	102,11	72,07	80,45	87,02
N363	100,50	96,99	90,22	80,42	103,28	72,73	81,25	87,81
N363	98,05	94,50	87,69	77,25	100,61	68,14	77,18	83,46
N363	98,04	94,67	87,94	78,69	100,88	70,75	78,26	85,46
N363	99,71	96,16	89,37	79,20	102,37	71,15	79,79	86,23
N363	97,86	94,55	87,83	78,93	100,79	72,34	79,95	87,39
N363	100,62	97,05	90,26	80,14	103,30	72,44	80,76	87,23
N363	100,17	96,39	89,52	78,44	102,61	68,71	78,82	84,13
wegen plangebied	105,53	101,89	95,15	86,07	108,63	79,63	87,32	93,92
wegen plangebied	103,21	99,64	92,91	83,93	106,34	78,66	86,41	93,17
wegen plangebied	100,20	96,63	89,90	80,92	103,33	75,65	83,40	90,16
wegen plangebied	103,21	99,64	92,91	83,93	106,34	78,66	86,41	93,17
wegen plangebied	103,21	99,64	92,91	83,93	106,34	78,66	86,41	93,17
wegen plangebied	84,43	80,75	74,01	65,05	87,58	57,60	64,88	71,43

Invoergegevens wegverkeer plansituatie

Model: 6918 VL 2P = plan berek 2023-09-22
VL plansit (2P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (N) Totaal	LE (P4) 63	LE (P4) 125
N363	92,03	97,75	93,95	87,11	76,41	100,43	--	--
N363	91,52	96,72	92,92	86,09	75,57	99,50	--	--
N363	91,25	96,14	92,90	86,24	78,12	99,33	--	--
N363	90,75	95,26	92,09	85,47	77,74	98,60	--	--
N363	91,25	96,14	92,90	86,24	78,12	99,33	--	--
N363	90,75	95,26	92,09	85,47	77,74	98,60	--	--
N363	91,13	95,93	92,71	86,06	78,03	99,16	--	--
N363	90,38	95,93	92,43	85,68	76,14	98,80	--	--
N363	89,77	94,92	91,74	85,08	76,96	98,10	--	--
N363	90,93	96,34	92,90	86,17	76,84	99,29	--	--
N363	90,08	96,22	92,44	85,59	74,78	98,83	--	--
N363	90,67	96,61	92,85	86,02	75,30	99,27	--	--
N363	90,08	96,22	92,44	85,59	74,78	98,83	--	--
N363	92,26	97,32	93,83	87,10	77,84	100,31	--	--
N363	91,82	96,47	93,02	86,31	77,34	99,58	--	--
N363	92,46	97,30	93,88	87,16	78,14	100,38	--	--
N363	87,94	94,30	90,89	84,13	74,41	97,08	--	--
N363	89,23	94,49	91,22	84,54	76,15	97,58	--	--
N363	90,93	96,34	92,90	86,17	76,84	99,29	--	--
N363	90,68	95,14	91,98	85,36	77,68	98,50	--	--
N363	92,26	97,32	93,83	87,10	77,84	100,31	--	--
N363	90,67	96,61	92,85	86,02	75,30	99,27	--	--
wegen plangebied	99,50	103,47	99,89	93,16	84,32	106,66	--	--
wegen plangebied	98,42	101,52	97,97	91,30	83,08	104,99	--	--
wegen plangebied	95,41	98,51	94,96	88,29	80,07	101,98	--	--
wegen plangebied	98,42	101,52	97,97	91,30	83,08	104,99	--	--
wegen plangebied	98,42	101,52	97,97	91,30	83,08	104,99	--	--
wegen plangebied	77,56	81,43	77,75	71,02	62,06	84,58	--	--

Invoergegevens wegverkeer plansituatie

Model: 6918 VL 2P = plan berek 2023-09-22
VL plansit (2P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k	LE (P4) Totaal
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
wegen plangebied	--	--	--	--	--	--	--
wegen plangebied	--	--	--	--	--	--	--
wegen plangebied	--	--	--	--	--	--	--
wegen plangebied	--	--	--	--	--	--	--
wegen plangebied	--	--	--	--	--	--	--
wegen plangebied	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.
N33	4879726	1	11:25, 9 okt 2023	-755	2	N33	198877_199058
N33	4879727	1	11:25, 9 okt 2023	-757	2	N33	198877_614261
N33	4879728	1	11:25, 9 okt 2023	-759	2	N33	198878_199096
N33	4879729	1	11:25, 9 okt 2023	-761	2	N33	198878_614264
N33	4879732	1	11:25, 9 okt 2023	-789	2	N33	199058_198877
N33	4879733	1	11:25, 9 okt 2023	-791	2	N33	199058_614273
N33	4879736	1	11:25, 9 okt 2023	-797	2	N33	199061_199062
N33	4879737	1	11:25, 9 okt 2023	-799	2	N33	199061_614274
N33	4879738	1	11:25, 9 okt 2023	-801	2	N33	199062_199061
N33	4879769	1	11:25, 9 okt 2023	-865	2	N33	199096_198878
N33	4879770	1	11:25, 9 okt 2023	-867	2	N33	199096_614277
N33	4879771	1	11:25, 9 okt 2023	-869	2	N33	199097_199462
N33	4879772	1	11:25, 9 okt 2023	-871	2	N33	199097_614280
N33	4879787	1	11:25, 9 okt 2023	-941	2	N33	199462_199097
N33	4879788	1	11:25, 9 okt 2023	-943	2	N33	199462_199464
N33	4879789	1	11:25, 9 okt 2023	-945	2	N33	199464_199462
N33	4879790	1	11:25, 9 okt 2023	-947	2	N33	199464_199466
N33	4879791	1	11:25, 9 okt 2023	-949	2	N33	199466_199464
N33	4879792	1	11:25, 9 okt 2023	-951	2	N33	199466_199467
N33	4879793	1	11:25, 9 okt 2023	-953	2	N33	199467_199466
N33	4879794	1	11:25, 9 okt 2023	-955	2	N33	199467_199761
N33	4879798	1	11:25, 9 okt 2023	-993	2	N33	199761_199467
N33	4879846	1	11:25, 9 okt 2023	-1837	2	N33	614261_614263
N33	4879847	1	11:25, 9 okt 2023	-1839	2	N33	614262_198877
N33	4879848	1	11:25, 9 okt 2023	-1841	2	N33	614263_198878
N33	4879850	1	11:25, 9 okt 2023	-1845	2	N33	614264_614262
N33	4879854	1	11:25, 9 okt 2023	-1853	2	N33	614272_199058
N33	4879856	1	11:25, 9 okt 2023	-1857	2	N33	614273_614275
N33	4879858	1	11:25, 9 okt 2023	-1861	2	N33	614274_614272
N33	4879859	1	11:25, 9 okt 2023	-1863	2	N33	614275_199061
N33	4879864	1	11:25, 9 okt 2023	-1873	2	N33	614277_614279
N33	4879865	1	11:25, 9 okt 2023	-1875	2	N33	614278_199096
N33	4879866	1	11:25, 9 okt 2023	-1877	2	N33	614279_199097
N33	4879868	1	11:25, 9 okt 2023	-1881	2	N33	614280_614278
N46	4879676	2	11:25, 9 okt 2023	-451	2	N46	196237_196548
N46	4879679	2	11:25, 9 okt 2023	-481	2	N46	196548_196237
N46	4879680	2	11:25, 9 okt 2023	-483	2	N46	196548_197523
N46	4879681	2	11:25, 9 okt 2023	-485	NVT	N46	196548_614093
N46	4879691	2	11:25, 9 okt 2023	-563	2	N46	197523_196548
N46	4879692	2	11:25, 9 okt 2023	-565	2	N46	197523_197524
N46	4879693	2	11:25, 9 okt 2023	-567	2	N46	197524_197523
N46	4879694	2	11:25, 9 okt 2023	-569	NVT	N46	197524_197775
N46	4879695	2	11:25, 9 okt 2023	-571	2	N46	197524_197776
N46	4879701	2	11:25, 9 okt 2023	-615	NVT	N46	197775_614104
N46	4879702	2	11:25, 9 okt 2023	-617	2	N46	197776_197524
N46	4879703	2	11:25, 9 okt 2023	-619	2	N46	197776_614106
N46	4879809	2	11:25, 9 okt 2023	-1763	NVT	N46	614092_197523
N46	4879812	2	11:25, 9 okt 2023	-1769	NVT	N46	614093_614097
N46	4879826	2	11:25, 9 okt 2023	-1797	NVT	N46	614098_614105
N46	4879830	2	11:25, 9 okt 2023	-1805	NVT	N46	614104_614098
N46	4879831	2	11:25, 9 okt 2023	-1807	NVT	N46	614104_614105
N46	4879832	2	11:25, 9 okt 2023	-1809	NVT	N46	614105_197776
N46	4879833	2	11:25, 9 okt 2023	-1811	2	N46	614106_197776
N46	4879835	2	11:25, 9 okt 2023	-1815	2	N46	614106_614147
N46	4879843	2	11:25, 9 okt 2023	-1831	2	N46	614147_614106
N363	4879666	4	11:25, 9 okt 2023	-359	2	N363	195360_195734
N363	4879668	4	11:25, 9 okt 2023	-391	2	N363	195733_195734
N363	4879669	4	11:25, 9 okt 2023	-393	2	N363	195733_195735
N363	4879670	4	11:25, 9 okt 2023	-395	2	N363	195734_195360
N363	4879671	4	11:25, 9 okt 2023	-397	2	N363	195734_195733
N363	4879673	4	11:25, 9 okt 2023	-401	2	N363	195735_195733

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Vorm	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n
N33	Polylijn	251027,70	601353,84	251281,83	600894,09	0,00	0,00
N33	Polylijn	251027,70	601353,84	250964,16	601565,94	0,00	0,00
N33	Polylijn	250963,44	601730,24	251213,65	602191,30	0,00	0,00
N33	Polylijn	250963,44	601730,24	250953,00	601585,31	0,00	0,00
N33	Polylijn	251281,83	600894,09	251027,70	601353,84	0,00	0,00
N33	Polylijn	251281,83	600894,09	251303,01	600764,31	0,00	0,00
N33	Polylijn	251355,77	600537,73	251882,74	599548,08	0,00	0,00
N33	Polylijn	251355,77	600537,73	251318,28	600741,79	0,00	0,00
N33	Polylijn	251882,74	599548,08	251355,77	600537,73	0,00	0,00
N33	Polylijn	251213,65	602191,30	250963,44	601730,24	0,00	0,00
N33	Polylijn	251213,65	602191,30	251290,40	602315,21	0,00	0,00
N33	Polylijn	251368,49	602493,52	252227,47	604379,66	0,00	0,00
N33	Polylijn	251368,49	602493,52	251293,83	602340,33	0,00	0,00
N33	Polylijn	252227,47	604379,66	251368,49	602493,52	0,00	0,00
N33	Polylijn	252227,47	604379,66	252312,57	604529,06	0,00	0,00
N33	Polylijn	252312,57	604529,06	252227,47	604379,66	0,00	0,00
N33	Polylijn	252312,57	604529,06	252388,92	604664,28	0,00	0,00
N33	Polylijn	252388,92	604664,28	252312,57	604529,06	0,00	0,00
N33	Polylijn	252388,92	604664,28	253108,43	606251,39	0,00	0,00
N33	Polylijn	253108,43	606251,39	252388,92	604664,28	0,00	0,00
N33	Polylijn	253108,43	606251,39	252860,02	606445,76	0,00	0,00
N33	Polylijn	252860,02	606445,76	253108,43	606251,39	0,00	0,00
N33	Polylijn	250964,16	601565,94	250963,14	601586,46	0,00	0,00
N33	Polylijn	250956,41	601564,35	251027,70	601353,84	0,00	0,00
N33	Polylijn	250963,14	601586,46	250963,44	601730,24	0,00	0,00
N33	Polylijn	250953,00	601585,31	250956,41	601564,35	0,00	0,00
N33	Polylijn	251313,38	600765,93	251281,83	600894,09	0,00	0,00
N33	Polylijn	251303,01	600764,31	251309,60	600740,48	0,00	0,00
N33	Polylijn	251318,28	600741,79	251313,38	600765,93	0,00	0,00
N33	Polylijn	251309,60	600740,48	251355,77	600537,73	0,00	0,00
N33	Polylijn	251290,40	602315,21	251300,60	602335,93	0,00	0,00
N33	Polylijn	251282,27	602319,53	251213,65	602191,30	0,00	0,00
N33	Polylijn	251300,60	602335,93	251368,49	602493,52	0,00	0,00
N33	Polylijn	251293,83	602340,33	251282,27	602319,53	0,00	0,00
N46	Polylijn	246344,63	602418,43	247570,80	603730,24	0,00	0,00
N46	Polylijn	247570,80	603730,24	246344,63	602418,43	0,00	0,00
N46	Polylijn	247570,80	603730,24	247592,18	603765,76	0,00	0,00
N46	Polylijn	247570,80	603730,24	247848,26	604161,41	0,00	0,00
N46	Polylijn	247592,18	603765,76	247570,80	603730,24	0,00	0,00
N46	Polylijn	247592,18	603765,76	248374,38	605295,06	0,00	0,00
N46	Polylijn	248374,38	605295,06	247592,18	603765,76	0,00	0,00
N46	Polylijn	248374,38	605295,06	248080,00	604867,00	0,00	0,00
N46	Polylijn	248374,38	605295,06	248432,66	605366,19	0,00	0,00
N46	Polylijn	248080,00	604867,00	248140,86	604831,74	0,00	0,00
N46	Polylijn	248432,66	605366,19	248374,38	605295,06	0,00	0,00
N46	Polylijn	248432,66	605366,19	249944,82	607248,12	0,00	0,00
N46	Polylijn	247773,66	604188,82	247592,18	603765,76	0,00	0,00
N46	Polylijn	247848,26	604161,41	247856,57	604177,37	0,00	0,00
N46	Polylijn	248150,54	604810,34	248164,14	604839,02	0,00	0,00
N46	Polylijn	248140,86	604831,74	248150,54	604810,34	0,00	0,00
N46	Polylijn	248140,86	604831,74	248164,14	604839,02	0,00	0,00
N46	Polylijn	248164,14	604839,02	248432,66	605366,19	0,00	0,00
N46	Polylijn	249944,82	607248,12	248432,66	605366,19	0,00	0,00
N46	Polylijn	249944,82	607248,12	249949,30	607265,04	0,00	0,00
N46	Polylijn	249949,30	607265,04	249944,82	607248,12	0,00	0,00
N363	Polylijn	244068,00	604055,00	244575,49	604474,69	0,00	0,00
N363	Polylijn	244596,98	604489,93	244575,49	604474,69	0,00	0,00
N363	Polylijn	244596,98	604489,93	244694,57	604533,39	0,00	0,00
N363	Polylijn	244575,49	604474,69	244068,00	604055,00	0,00	0,00
N363	Polylijn	244575,49	604474,69	244596,98	604489,93	0,00	0,00
N363	Polylijn	244694,57	604533,39	244596,98	604489,93	0,00	0,00

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M.
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,50	2,00	--
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N33	2,00	1,96	0,00	0,00	0,00	1,90	2,00	--
N33	2,00	4,75	0,00	0,00	0,00	2,00	4,75	--
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,97	2,00	--
N33	4,75	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	--
N33	4,75	4,75	0,00	0,00	0,00	4,75	4,75	4,75
N33	4,75	4,75	0,00	0,00	0,00	4,75	4,75	4,75
N33	4,75	4,75	0,00	0,00	0,00	4,75	4,75	4,75
N33	4,75	5,12	0,00	0,00	0,00	2,00	5,18	--
N33	5,12	4,75	0,00	0,00	0,00	2,00	5,18	--
N33	5,12	5,02	0,00	0,00	0,00	5,02	5,30	--
N33	5,02	5,12	0,00	0,00	0,00	5,12	5,30	--
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,83	2,00	--
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N33	1,96	1,96	0,00	0,00	0,00	1,96	1,96	--
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,97	2,00	--
N33	1,96	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	--
N33	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N46	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N46	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N46	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N46	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,86	2,00	--
N46	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N46	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	6,50	--
N46	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	6,50	--
N46	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,67	2,00	--
N46	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N46	2,00	1,68	0,00	0,00	0,00	1,54	6,50	--
N46	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N46	2,00	2,06	0,00	0,00	0,00	2,00	4,75	--
N46	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N46	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N46	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N46	1,68	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	--
N46	1,68	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	--
N46	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N46	2,06	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	4,75	--
N46	2,06	3,85	0,00	0,00	0,00	2,93	3,85	--
N46	3,85	2,06	0,00	0,00	0,00	2,06	3,55	--
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	--
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,61	2,00	--
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	--

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Hdef.	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte
N33	Relatief	5	527,05	527,05	51,73	285,90
N33	Relatief	7	222,98	222,98	14,14	64,03
N33	Relatief	10	530,93	530,93	16,09	117,38
N33	Relatief	6	148,50	148,50	9,75	48,18
N33	Relatief	5	527,05	527,05	51,73	285,90
N33	Relatief	4	132,59	132,61	10,38	66,59
N33	Relatief	18	1124,42	1124,42	9,49	143,17
N33	Relatief	4	207,63	207,63	12,02	166,97
N33	Relatief	18	1124,42	1124,42	9,49	143,17
N33	Relatief	10	530,93	530,93	16,09	117,38
N33	Relatief	5	146,35	146,35	4,69	97,03
N33	Relatief	26	2076,66	2076,69	23,26	158,23
N33	Relatief	6	171,21	171,21	0,12	83,48
N33	Relatief	26	2076,66	2076,69	23,26	158,23
N33	Relatief	5	174,11	174,11	5,77	140,81
N33	Relatief	6	173,75	173,75	4,15	75,81
N33	Relatief	4	157,49	157,49	12,69	128,69
N33	Relatief	4	157,49	157,49	13,91	123,84
N33	Relatief	38	1839,01	1839,21	7,62	217,43
N33	Relatief	38	1839,01	1839,21	7,62	217,43
N33	Relatief	12	325,16	325,17	7,68	72,48
N33	Relatief	12	325,16	325,17	7,68	72,48
N33	Relatief	2	20,55	20,55	20,55	20,55
N33	Relatief	6	224,74	224,74	12,01	76,83
N33	Relatief	5	144,84	144,84	8,14	85,77
N33	Relatief	2	21,24	21,24	21,24	21,24
N33	Relatief	4	133,44	133,45	9,43	67,52
N33	Relatief	2	24,73	24,73	24,73	24,73
N33	Relatief	2	24,63	24,63	24,63	24,63
N33	Relatief	4	209,64	209,64	14,04	167,41
N33	Relatief	2	23,09	23,09	23,09	23,09
N33	Relatief	5	146,24	146,24	2,18	68,61
N33	Relatief	5	172,98	172,98	3,17	79,10
N33	Relatief	2	23,80	23,80	23,80	23,80
N46	Relatief	26	1839,92	1839,92	5,66	253,14
N46	Relatief	26	1839,92	1839,92	5,66	253,14
N46	Relatief	3	41,45	41,45	10,17	31,28
N46	Relatief	13	516,81	516,81	8,51	254,74
N46	Relatief	3	41,45	41,45	10,17	31,28
N46	Relatief	16	1720,26	1720,36	7,21	374,08
N46	Relatief	16	1720,26	1720,36	7,21	374,08
N46	Relatief	13	527,56	527,56	8,73	115,16
N46	Relatief	4	92,03	92,03	11,94	61,07
N46	Relatief	8	74,46	75,89	6,73	15,98
N46	Relatief	4	92,03	92,03	11,94	61,07
N46	Relatief	19	2448,02	2448,05	20,62	512,23
N46	Relatief	14	461,39	461,39	6,26	99,81
N46	Relatief	2	17,99	17,99	17,99	17,99
N46	Relatief	2	31,75	31,75	31,75	31,75
N46	Relatief	2	23,49	23,49	23,49	23,49
N46	Relatief	2	24,39	24,39	24,39	24,39
N46	Relatief	8	592,56	592,56	2,16	220,06
N46	Relatief	19	2448,02	2448,05	20,62	512,23
N46	Relatief	3	17,61	17,71	8,79	8,83
N46	Relatief	3	17,61	17,74	8,79	8,83
N363	Relatief	22	663,91	663,91	6,40	96,28
N363	Relatief	9	35,54	35,54	3,40	5,34
N363	Relatief	5	107,74	107,74	18,82	35,82
N363	Relatief	22	663,91	663,91	6,40	96,28
N363	Relatief	13	49,78	49,81	2,80	5,16
N363	Relatief	5	107,74	107,74	18,82	35,82

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W1	1L ZOAB	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W1	1L ZOAB	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W1	1L ZOAB	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W1	1L ZOAB	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W1	1L ZOAB	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W1	1L ZOAB	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W1	1L ZOAB	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N33	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N46	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	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))
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N33	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N46	--	--	100	100	100	--	90	90	90
N46	--	--	100	100	100	--	90	90	90
N46	--	--	100	100	100	--	90	90	90
N46	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	100	100	100	--	90	90	90
N46	--	--	100	100	100	--	90	90	90
N46	--	--	100	100	100	--	90	90	90
N46	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	100	100	100	--	90	90	90
N46	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	100	100	100	--	90	90	90
N46	--	--	100	100	100	--	90	90	90
N46	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	100	100	100	--	90	90	90
N46	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N46	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	30 km/uur	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
N33	--	75	75	75	--	False	8112,00	6,85	2,32
N33	--	75	75	75	--	False	8048,00	6,64	2,39
N33	--	75	75	75	--	False	5512,00	6,59	2,27
N33	--	75	75	75	--	False	5864,00	6,84	2,23
N33	--	75	75	75	--	False	8048,00	6,64	2,39
N33	--	75	75	75	--	False	8112,00	6,85	2,32
N33	--	75	75	75	--	False	8488,00	6,96	1,97
N33	--	75	75	75	--	False	7996,00	6,57	2,35
N33	--	75	75	75	--	False	7996,00	6,57	2,35
N33	--	75	75	75	--	False	5864,00	6,84	2,23
N33	--	75	75	75	--	False	5512,00	6,59	2,27
N33	--	75	75	75	--	False	6700,00	6,58	2,39
N33	--	75	75	75	--	False	6716,00	6,85	2,28
N33	--	75	75	75	--	False	6716,00	6,85	2,28
N33	--	75	75	75	--	False	6700,00	6,58	2,39
N33	--	75	75	75	--	False	6716,00	6,85	2,28
N33	--	75	75	75	--	False	6632,00	6,57	2,38
N33	--	75	75	75	--	False	7312,00	6,56	2,41
N33	--	75	75	75	--	False	6632,00	6,57	2,38
N33	--	75	75	75	--	False	7312,00	6,56	2,41
N33	--	75	75	75	--	False	6632,00	6,57	2,38
N33	--	75	75	75	--	False	7312,00	6,56	2,41
N33	--	75	75	75	--	False	5512,00	6,59	2,27
N33	--	75	75	75	--	False	8112,00	6,85	2,32
N33	--	75	75	75	--	False	5512,00	6,59	2,27
N33	--	75	75	75	--	False	5864,00	6,84	2,23
N33	--	75	75	75	--	False	8048,00	6,64	2,39
N33	--	75	75	75	--	False	7412,00	6,95	1,94
N33	--	75	75	75	--	False	7472,00	6,62	2,37
N33	--	75	75	75	--	False	8488,00	6,96	1,97
N33	--	75	75	75	--	False	5464,00	6,61	2,32
N33	--	75	75	75	--	False	5864,00	6,84	2,23
N33	--	75	75	75	--	False	6700,00	6,58	2,39
N33	--	75	75	75	--	False	5864,00	6,84	2,23
N46	--	90	90	90	--	False	7712,00	6,65	2,53
N46	--	90	90	90	--	False	8172,00	6,66	2,56
N46	--	90	90	90	--	False	6832,00	6,65	2,52
N46	--	--	--	--	--	False	880,00	6,70	2,61
N46	--	90	90	90	--	False	8172,00	6,66	2,56
N46	--	90	90	90	--	False	6832,00	6,65	2,52
N46	--	90	90	90	--	False	7612,00	6,65	2,56
N46	--	--	--	--	--	False	484,00	6,61	2,27
N46	--	90	90	90	--	False	6832,00	6,65	2,52
N46	--	--	--	--	--	False	468,00	6,62	2,56
N46	--	90	90	90	--	False	8084,00	6,66	2,54
N46	--	90	90	90	--	False	8196,00	6,65	2,54
N46	--	--	--	--	--	False	560,00	6,61	2,68
N46	--	--	--	--	--	False	260,00	6,92	2,69
N46	--	--	--	--	--	False	1716,00	6,64	2,74
N46	--	--	--	--	--	False	468,00	6,62	2,56
N46	--	--	--	--	--	False	0,00	--	--
N46	--	--	--	--	--	False	1744,00	6,65	2,75
N46	--	90	90	90	--	False	7708,00	6,64	2,53
N46	--	60	60	60	--	False	8056,00	6,64	2,54
N46	--	60	60	60	--	False	7244,00	6,65	2,53
N363	--	50	50	50	--	False	3312,00	6,64	2,78
N363	--	50	50	50	--	False	2340,00	6,67	2,69
N363	--	50	50	50	--	False	3312,00	6,64	2,78
N363	--	50	50	50	--	False	2340,00	6,67	2,69
N363	--	50	50	50	--	False	3312,00	6,64	2,78
N363	--	50	50	50	--	False	2340,00	6,67	2,69

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)
N33	1,06	--	--	--	--	--	76,62	87,77	60,47	--	7,73
N33	1,35	--	--	--	--	--	72,10	81,25	67,89	--	7,87
N33	1,49	--	--	--	--	--	65,01	75,20	63,41	--	6,89
N33	1,13	--	--	--	--	--	72,57	85,50	53,03	--	6,98
N33	1,35	--	--	--	--	--	72,10	81,25	67,89	--	7,87
N33	1,06	--	--	--	--	--	76,62	87,77	60,47	--	7,73
N33	1,07	--	--	--	--	--	77,66	87,43	63,74	--	7,45
N33	1,48	--	--	--	--	--	71,81	80,32	72,03	--	8,00
N33	1,48	--	--	--	--	--	71,81	80,32	72,03	--	8,00
N33	1,13	--	--	--	--	--	72,57	85,50	53,03	--	6,98
N33	1,49	--	--	--	--	--	65,01	75,20	63,41	--	6,89
N33	1,43	--	--	--	--	--	70,52	80,00	75,00	--	6,35
N33	1,09	--	--	--	--	--	75,65	87,58	57,53	--	6,30
N33	1,09	--	--	--	--	--	75,65	87,58	57,53	--	6,30
N33	1,43	--	--	--	--	--	70,52	80,00	75,00	--	6,35
N33	1,09	--	--	--	--	--	75,65	87,58	57,53	--	6,30
N33	1,45	--	--	--	--	--	70,41	79,75	75,00	--	6,42
N33	1,45	--	--	--	--	--	73,96	82,95	78,30	--	6,46
N33	1,45	--	--	--	--	--	70,41	79,75	75,00	--	6,42
N33	1,45	--	--	--	--	--	73,96	82,95	78,30	--	6,46
N33	1,45	--	--	--	--	--	70,41	79,75	75,00	--	6,42
N33	1,45	--	--	--	--	--	73,96	82,95	78,30	--	6,46
N33	1,49	--	--	--	--	--	65,01	75,20	63,41	--	6,89
N33	1,06	--	--	--	--	--	76,62	87,77	60,47	--	7,73
N33	1,49	--	--	--	--	--	65,01	75,20	63,41	--	6,89
N33	1,13	--	--	--	--	--	72,57	85,50	53,03	--	6,98
N33	1,35	--	--	--	--	--	72,10	81,25	67,89	--	7,87
N33	1,11	--	--	--	--	--	75,34	85,42	59,76	--	7,96
N33	1,38	--	--	--	--	--	70,91	80,23	66,02	--	7,68
N33	1,07	--	--	--	--	--	77,66	87,43	63,74	--	7,45
N33	1,43	--	--	--	--	--	64,82	75,59	69,23	--	7,20
N33	1,13	--	--	--	--	--	72,57	85,50	53,03	--	6,98
N33	1,43	--	--	--	--	--	70,52	80,00	75,00	--	6,35
N33	1,13	--	--	--	--	--	72,57	85,50	53,03	--	6,98
N46	1,26	--	--	--	--	--	68,42	79,49	59,79	--	11,70
N46	1,24	--	--	--	--	--	71,14	81,34	62,38	--	10,29
N46	1,27	--	--	--	--	--	66,74	77,91	57,47	--	11,89
N46	1,14	--	--	--	--	--	81,36	91,30	80,00	--	10,17
N46	1,24	--	--	--	--	--	71,14	81,34	62,38	--	10,29
N46	1,27	--	--	--	--	--	66,74	77,91	57,47	--	11,89
N46	1,25	--	--	--	--	--	70,55	81,03	62,11	--	10,08
N46	1,45	--	--	--	--	--	50,00	63,64	42,86	--	31,25
N46	1,27	--	--	--	--	--	66,74	77,91	57,47	--	11,89
N46	1,28	--	--	--	--	--	48,39	66,67	33,33	--	32,26
N46	1,25	--	--	--	--	--	69,33	80,00	60,40	--	11,34
N46	1,26	--	--	--	--	--	69,54	80,29	60,19	--	10,83
N46	1,25	--	--	--	--	--	78,38	86,67	71,43	--	13,51
N46	0,77	--	--	--	--	--	77,78	100,00	100,00	--	11,11
N46	1,17	--	--	--	--	--	84,21	89,36	80,00	--	6,14
N46	1,28	--	--	--	--	--	48,39	66,67	33,33	--	32,26
N46	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	1,15	--	--	--	--	--	84,48	89,58	80,00	--	6,03
N46	1,27	--	--	--	--	--	68,55	79,49	59,18	--	11,52
N46	1,27	--	--	--	--	--	69,35	80,00	59,80	--	10,84
N46	1,26	--	--	--	--	--	67,43	78,14	58,24	--	11,62
N363	1,15	--	--	--	--	--	88,18	93,48	84,21	--	6,82
N363	1,15	--	--	--	--	--	82,05	88,89	77,78	--	13,46
N363	1,15	--	--	--	--	--	88,18	93,48	84,21	--	6,82
N363	1,15	--	--	--	--	--	82,05	88,89	77,78	--	13,46
N363	1,15	--	--	--	--	--	88,18	93,48	84,21	--	6,82
N363	1,15	--	--	--	--	--	82,05	88,89	77,78	--	13,46

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)
N33	4,26	9,30	--	15,65	7,98	30,23	--	--	--	--	--
N33	4,17	9,17	--	20,04	14,58	22,94	--	--	--	--	--
N33	4,00	7,32	--	28,10	20,80	29,27	--	--	--	--	--
N33	3,82	9,09	--	20,45	10,69	37,88	--	--	--	--	--
N33	4,17	9,17	--	20,04	14,58	22,94	--	--	--	--	--
N33	4,26	9,30	--	15,65	7,98	30,23	--	--	--	--	--
N33	4,19	8,79	--	14,89	8,38	27,47	--	--	--	--	--
N33	3,72	7,63	--	20,19	15,96	20,34	--	--	--	--	--
N33	3,72	7,63	--	20,19	15,96	20,34	--	--	--	--	--
N33	3,82	9,09	--	20,45	10,69	37,88	--	--	--	--	--
N33	4,00	7,32	--	28,10	20,80	29,27	--	--	--	--	--
N33	2,50	5,21	--	23,13	17,50	19,79	--	--	--	--	--
N33	3,27	8,22	--	18,04	9,15	34,25	--	--	--	--	--
N33	3,27	8,22	--	18,04	9,15	34,25	--	--	--	--	--
N33	2,50	5,21	--	23,13	17,50	19,79	--	--	--	--	--
N33	3,27	8,22	--	18,04	9,15	34,25	--	--	--	--	--
N33	2,53	5,21	--	23,17	17,72	19,79	--	--	--	--	--
N33	2,27	5,66	--	19,58	14,77	16,04	--	--	--	--	--
N33	2,53	5,21	--	23,17	17,72	19,79	--	--	--	--	--
N33	2,27	5,66	--	19,58	14,77	16,04	--	--	--	--	--
N33	2,53	5,21	--	23,17	17,72	19,79	--	--	--	--	--
N33	2,27	5,66	--	19,58	14,77	16,04	--	--	--	--	--
N33	4,00	7,32	--	28,10	20,80	29,27	--	--	--	--	--
N33	4,26	9,30	--	15,65	7,98	30,23	--	--	--	--	--
N33	4,00	7,32	--	28,10	20,80	29,27	--	--	--	--	--
N33	3,82	9,09	--	20,45	10,69	37,88	--	--	--	--	--
N33	4,17	9,17	--	20,04	14,58	22,94	--	--	--	--	--
N33	4,86	9,76	--	16,70	9,72	30,49	--	--	--	--	--
N33	3,95	9,71	--	21,41	15,82	24,27	--	--	--	--	--
N33	4,19	8,79	--	14,89	8,38	27,47	--	--	--	--	--
N33	2,36	6,41	--	27,98	22,05	24,36	--	--	--	--	--
N33	3,82	9,09	--	20,45	10,69	37,88	--	--	--	--	--
N33	2,50	5,21	--	23,13	17,50	19,79	--	--	--	--	--
N33	3,82	9,09	--	20,45	10,69	37,88	--	--	--	--	--
N46	6,67	11,34	--	19,88	13,85	28,87	--	--	--	--	--
N46	5,74	9,90	--	18,57	12,92	27,72	--	--	--	--	--
N46	6,98	11,49	--	21,37	15,12	31,03	--	--	--	--	--
N46	4,35	10,00	--	8,47	4,35	10,00	--	--	--	--	--
N46	5,74	9,90	--	18,57	12,92	27,72	--	--	--	--	--
N46	6,98	11,49	--	21,37	15,12	31,03	--	--	--	--	--
N46	5,64	9,47	--	19,37	13,33	28,42	--	--	--	--	--
N46	18,18	28,57	--	18,75	18,18	28,57	--	--	--	--	--
N46	6,98	11,49	--	21,37	15,12	31,03	--	--	--	--	--
N46	16,67	33,33	--	19,35	16,67	33,33	--	--	--	--	--
N46	6,83	10,89	--	19,33	13,17	28,71	--	--	--	--	--
N46	6,25	10,68	--	19,63	13,46	29,13	--	--	--	--	--
N46	6,67	14,29	--	8,11	6,67	14,29	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	11,11	--	--	--	--	--	--	--
N46	4,26	5,00	--	9,65	6,38	15,00	--	--	--	--	--
N46	16,67	33,33	--	19,35	16,67	33,33	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	4,17	5,00	--	9,48	6,25	15,00	--	--	--	--	--
N46	6,67	11,22	--	19,92	13,85	29,59	--	--	--	--	--
N46	6,34	10,78	--	19,81	13,66	29,41	--	--	--	--	--
N46	7,10	10,99	--	20,95	14,75	30,77	--	--	--	--	--
N363	3,26	7,89	--	5,00	3,26	7,89	--	--	--	--	--
N363	7,94	14,81	--	4,49	3,17	7,41	--	--	--	--	--
N363	3,26	7,89	--	5,00	3,26	7,89	--	--	--	--	--
N363	7,94	14,81	--	4,49	3,17	7,41	--	--	--	--	--
N363	3,26	7,89	--	5,00	3,26	7,89	--	--	--	--	--
N363	7,94	14,81	--	4,49	3,17	7,41	--	--	--	--	--

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)
N33	426,00	165,00	52,00	--	43,00	8,00	8,00	--	87,00
N33	385,00	156,00	74,00	--	42,00	8,00	10,00	--	107,00
N33	236,00	94,00	52,00	--	25,00	5,00	6,00	--	102,00
N33	291,00	112,00	35,00	--	28,00	5,00	6,00	--	82,00
N33	385,00	156,00	74,00	--	42,00	8,00	10,00	--	107,00
N33	426,00	165,00	52,00	--	43,00	8,00	8,00	--	87,00
N33	459,00	146,00	58,00	--	44,00	7,00	8,00	--	88,00
N33	377,00	151,00	85,00	--	42,00	7,00	9,00	--	106,00
N33	377,00	151,00	85,00	--	42,00	7,00	9,00	--	106,00
N33	291,00	112,00	35,00	--	28,00	5,00	6,00	--	82,00
N33	236,00	94,00	52,00	--	25,00	5,00	6,00	--	102,00
N33	311,00	128,00	72,00	--	28,00	4,00	5,00	--	102,00
N33	348,00	134,00	42,00	--	29,00	5,00	6,00	--	83,00
N33	348,00	134,00	42,00	--	29,00	5,00	6,00	--	83,00
N33	311,00	128,00	72,00	--	28,00	4,00	5,00	--	102,00
N33	348,00	134,00	42,00	--	29,00	5,00	6,00	--	83,00
N33	307,00	126,00	72,00	--	28,00	4,00	5,00	--	101,00
N33	355,00	146,00	83,00	--	31,00	4,00	6,00	--	94,00
N33	307,00	126,00	72,00	--	28,00	4,00	5,00	--	101,00
N33	355,00	146,00	83,00	--	31,00	4,00	6,00	--	94,00
N33	307,00	126,00	72,00	--	28,00	4,00	5,00	--	101,00
N33	355,00	146,00	83,00	--	31,00	4,00	6,00	--	94,00
N33	236,00	94,00	52,00	--	25,00	5,00	6,00	--	102,00
N33	426,00	165,00	52,00	--	43,00	8,00	8,00	--	87,00
N33	236,00	94,00	52,00	--	25,00	5,00	6,00	--	102,00
N33	291,00	112,00	35,00	--	28,00	5,00	6,00	--	82,00
N33	385,00	156,00	74,00	--	42,00	8,00	10,00	--	107,00
N33	388,00	123,00	49,00	--	41,00	7,00	8,00	--	86,00
N33	351,00	142,00	68,00	--	38,00	7,00	10,00	--	106,00
N33	459,00	146,00	58,00	--	44,00	7,00	8,00	--	88,00
N33	234,00	96,00	54,00	--	26,00	3,00	5,00	--	101,00
N33	291,00	112,00	35,00	--	28,00	5,00	6,00	--	82,00
N33	311,00	128,00	72,00	--	28,00	4,00	5,00	--	102,00
N33	291,00	112,00	35,00	--	28,00	5,00	6,00	--	82,00
N46	351,00	155,00	58,00	--	60,00	13,00	11,00	--	102,00
N46	387,00	170,00	63,00	--	56,00	12,00	10,00	--	101,00
N46	303,00	134,00	50,00	--	54,00	12,00	10,00	--	97,00
N46	48,00	21,00	8,00	--	6,00	1,00	1,00	--	5,00
N46	387,00	170,00	63,00	--	56,00	12,00	10,00	--	101,00
N46	303,00	134,00	50,00	--	54,00	12,00	10,00	--	97,00
N46	357,00	158,00	59,00	--	51,00	11,00	9,00	--	98,00
N46	16,00	7,00	3,00	--	10,00	2,00	2,00	--	6,00
N46	303,00	134,00	50,00	--	54,00	12,00	10,00	--	97,00
N46	15,00	8,00	2,00	--	10,00	2,00	2,00	--	6,00
N46	373,00	164,00	61,00	--	61,00	14,00	11,00	--	104,00
N46	379,00	167,00	62,00	--	59,00	13,00	11,00	--	107,00
N46	29,00	13,00	5,00	--	5,00	1,00	1,00	--	3,00
N46	14,00	7,00	2,00	--	2,00	--	--	--	2,00
N46	96,00	42,00	16,00	--	7,00	2,00	1,00	--	11,00
N46	15,00	8,00	2,00	--	10,00	2,00	2,00	--	6,00
N46	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	98,00	43,00	16,00	--	7,00	2,00	1,00	--	11,00
N46	351,00	155,00	58,00	--	59,00	13,00	11,00	--	102,00
N46	371,00	164,00	61,00	--	58,00	13,00	11,00	--	106,00
N46	325,00	143,00	53,00	--	56,00	13,00	10,00	--	101,00
N363	194,00	86,00	32,00	--	15,00	3,00	3,00	--	11,00
N363	128,00	56,00	21,00	--	21,00	5,00	4,00	--	7,00
N363	194,00	86,00	32,00	--	15,00	3,00	3,00	--	11,00
N363	128,00	56,00	21,00	--	21,00	5,00	4,00	--	7,00
N363	194,00	86,00	32,00	--	15,00	3,00	3,00	--	11,00
N363	128,00	56,00	21,00	--	21,00	5,00	4,00	--	7,00

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
N33	15,00	26,00	--	86,44	96,22	101,85	107,85	109,07
N33	28,00	25,00	--	85,17	93,67	99,35	106,61	110,66
N33	26,00	24,00	--	84,55	92,73	98,50	105,89	109,40
N33	14,00	25,00	--	83,95	92,37	98,07	105,37	109,43
N33	28,00	25,00	--	87,02	96,51	102,26	108,15	108,91
N33	15,00	26,00	--	86,44	96,22	101,85	107,85	109,07
N33	14,00	25,00	--	86,54	96,37	101,98	108,02	109,33
N33	30,00	24,00	--	85,13	93,63	99,31	106,56	110,60
N33	30,00	24,00	--	86,98	96,46	102,22	108,09	108,84
N33	14,00	25,00	--	83,95	92,37	98,07	105,37	109,43
N33	26,00	24,00	--	84,55	92,73	98,50	105,89	109,40
N33	28,00	19,00	--	84,73	93,01	98,74	106,11	109,98
N33	14,00	25,00	--	84,13	92,59	98,27	105,58	109,88
N33	14,00	25,00	--	84,13	92,59	98,27	105,58	109,88
N33	28,00	19,00	--	84,73	93,01	98,74	106,11	109,98
N33	14,00	25,00	--	84,13	92,59	98,27	105,58	109,88
N33	28,00	19,00	--	84,69	92,97	98,71	106,07	109,93
N33	26,00	17,00	--	84,57	92,98	98,68	106,00	110,16
N33	28,00	19,00	--	84,69	92,97	98,71	106,07	109,93
N33	26,00	17,00	--	84,57	92,98	98,68	106,00	110,16
N33	28,00	19,00	--	84,69	92,97	98,71	106,07	109,93
N33	26,00	17,00	--	84,57	92,98	98,68	106,00	110,16
N33	26,00	24,00	--	84,55	92,73	98,50	105,89	109,40
N33	15,00	26,00	--	84,61	93,29	98,92	106,11	110,59
N33	26,00	24,00	--	84,55	92,73	98,50	105,89	109,40
N33	14,00	25,00	--	83,95	92,37	98,07	105,37	109,43
N33	28,00	25,00	--	85,17	93,67	99,35	106,61	110,66
N33	14,00	25,00	--	86,31	96,03	101,69	107,64	108,74
N33	28,00	25,00	--	85,04	93,47	99,17	106,45	110,41
N33	14,00	25,00	--	86,54	96,37	101,98	108,02	109,33
N33	28,00	19,00	--	84,53	92,72	98,49	105,87	109,37
N33	14,00	25,00	--	83,95	92,37	98,07	105,37	109,43
N33	28,00	19,00	--	84,73	93,01	98,74	106,11	109,98
N33	14,00	25,00	--	83,95	92,37	98,07	105,37	109,43
N46	27,00	28,00	--	85,06	94,34	99,42	107,68	111,98
N46	27,00	28,00	--	85,06	94,33	99,43	107,69	112,18
N46	26,00	27,00	--	84,76	93,96	99,05	107,35	111,51
N46	1,00	1,00	--	--	--	--	--	--
N46	27,00	28,00	--	85,06	94,33	99,43	107,69	112,18
N46	26,00	27,00	--	84,76	93,96	99,05	107,35	111,51
N46	26,00	27,00	--	84,86	94,07	99,18	107,48	111,90
N46	2,00	2,00	--	--	--	--	--	--
N46	26,00	27,00	--	84,76	93,96	99,05	107,35	111,51
N46	2,00	2,00	--	--	--	--	--	--
N46	27,00	29,00	--	85,17	94,46	99,55	107,80	112,16
N46	28,00	30,00	--	85,26	94,49	99,59	107,87	112,23
N46	1,00	1,00	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	3,00	3,00	--	--	--	--	--	--
N46	2,00	2,00	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	3,00	3,00	--	--	--	--	--	--
N46	27,00	29,00	--	85,05	94,32	99,41	107,67	111,97
N46	28,00	30,00	--	87,49	95,38	102,07	107,26	110,89
N46	27,00	28,00	--	87,24	95,14	101,85	107,00	110,54
N363	3,00	3,00	--	80,39	87,79	94,92	98,98	104,15
N363	2,00	2,00	--	79,69	87,45	94,87	97,90	102,86
N363	3,00	3,00	--	80,39	87,79	94,92	98,98	104,15
N363	2,00	2,00	--	79,69	87,45	94,87	97,90	102,86
N363	3,00	3,00	--	80,39	87,79	94,92	98,98	104,15
N363	2,00	2,00	--	79,69	87,45	94,87	97,90	102,86

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500
N33	103,79	98,08	90,09	112,86	79,69	90,10	95,37	102,03
N33	106,73	99,88	89,70	113,64	79,59	88,03	93,68	101,08
N33	105,41	98,55	88,57	112,50	78,81	86,99	92,73	100,20
N33	105,49	98,63	88,44	112,40	77,04	85,68	91,26	98,63
N33	103,76	98,10	90,16	112,93	81,41	91,07	96,65	102,98
N33	103,79	98,08	90,09	112,86	79,69	90,10	95,37	102,03
N33	104,02	98,31	90,31	113,07	79,29	89,63	94,93	101,57
N33	106,67	99,82	89,64	113,58	79,74	88,07	93,76	101,20
N33	103,69	98,03	90,10	112,86	81,56	91,09	96,71	103,04
N33	105,49	98,63	88,44	112,40	77,04	85,68	91,26	98,63
N33	105,41	98,55	88,57	112,50	78,81	86,99	92,73	100,20
N33	106,02	99,16	89,04	112,99	79,25	87,42	93,14	100,68
N33	105,96	99,10	88,81	112,80	77,27	85,97	91,53	98,91
N33	105,96	99,10	88,81	112,80	77,27	85,97	91,53	98,91
N33	106,02	99,16	89,04	112,99	79,25	87,42	93,14	100,68
N33	105,96	99,10	88,81	112,80	77,27	85,97	91,53	98,91
N33	105,97	99,11	88,99	112,95	79,24	87,40	93,13	100,66
N33	106,22	99,36	89,13	113,11	79,13	87,39	93,07	100,61
N33	105,97	99,11	88,99	112,95	79,24	87,40	93,13	100,66
N33	106,22	99,36	89,13	113,11	79,13	87,39	93,07	100,61
N33	105,97	99,11	88,99	112,95	79,24	87,40	93,13	100,66
N33	106,22	99,36	89,13	113,11	79,13	87,39	93,07	100,61
N33	105,41	98,55	88,57	112,50	78,81	86,99	92,73	100,20
N33	106,69	99,84	89,51	113,48	77,92	86,83	92,34	99,61
N33	105,41	98,55	88,57	112,50	78,81	86,99	92,73	100,20
N33	105,49	98,63	88,44	112,40	77,04	85,68	91,26	98,63
N33	106,73	99,88	89,70	113,64	79,59	88,03	93,68	101,08
N33	103,49	97,80	89,83	112,59	79,08	89,28	94,66	101,14
N33	106,47	99,61	89,47	113,41	79,46	87,83	93,50	100,93
N33	104,02	98,31	90,31	113,07	79,29	89,63	94,93	101,57
N33	105,38	98,52	88,55	112,47	79,00	87,01	92,79	100,36
N33	105,49	98,63	88,44	112,40	77,04	85,68	91,26	98,63
N33	106,02	99,16	89,04	112,99	79,25	87,42	93,14	100,68
N33	105,49	98,63	88,44	112,40	77,04	85,68	91,26	98,63
N46	107,84	100,91	89,88	114,80	79,59	88,93	94,08	102,30
N46	108,05	101,12	90,05	114,96	79,65	88,99	94,15	102,38
N46	107,35	100,42	89,42	114,36	79,31	88,58	93,72	101,99
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	108,05	101,12	90,05	114,96	79,65	88,99	94,15	102,38
N46	107,35	100,42	89,42	114,36	79,31	88,58	93,72	101,99
N46	107,76	100,82	89,77	114,69	79,43	88,73	93,90	102,14
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	107,35	100,42	89,42	114,36	79,31	88,58	93,72	101,99
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	108,03	101,10	90,06	114,97	79,67	89,09	94,22	102,41
N46	108,09	101,16	90,12	115,04	79,77	89,11	94,26	102,49
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	107,83	100,90	89,87	114,79	79,59	88,93	94,08	102,30
N46	107,36	100,67	92,15	114,21	81,98	89,78	96,33	101,85
N46	107,02	100,33	91,88	113,89	81,75	89,57	96,16	101,60
N363	100,86	94,18	85,72	107,23	75,37	82,49	89,19	94,24
N363	99,72	93,07	85,18	106,12	74,56	82,08	89,21	93,05
N363	100,86	94,18	85,72	107,23	75,37	82,49	89,19	94,24
N363	99,72	93,07	85,18	106,12	74,56	82,08	89,21	93,05
N363	100,86	94,18	85,72	107,23	75,37	82,49	89,19	94,24
N363	99,72	93,07	85,18	106,12	74,56	82,08	89,21	93,05

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (A) Totaal	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250
N33	104,38	98,77	92,94	84,82	107,61	80,50	89,58	95,53
N33	105,86	101,94	95,07	84,61	108,67	78,75	87,22	92,92
N33	104,35	100,38	93,51	83,27	107,29	78,25	86,42	92,19
N33	103,95	100,07	93,19	82,56	106,66	78,26	86,34	92,16
N33	104,51	99,09	93,34	85,31	108,11	80,61	90,00	95,82
N33	104,38	98,77	92,94	84,82	107,61	80,50	89,58	95,53
N33	103,87	98,27	92,44	84,33	107,13	80,40	89,57	95,47
N33	105,84	101,91	95,04	84,62	108,67	78,65	87,12	92,81
N33	104,43	99,05	93,30	85,29	108,10	80,50	89,96	95,72
N33	103,95	100,07	93,19	82,56	106,66	78,26	86,34	92,16
N33	104,35	100,38	93,51	83,27	107,29	78,25	86,42	92,19
N33	105,21	101,26	94,38	84,00	108,06	77,56	85,87	91,58
N33	104,52	100,64	93,77	83,05	107,17	78,31	86,43	92,23
N33	104,52	100,64	93,77	83,05	107,17	78,31	86,43	92,23
N33	105,21	101,26	94,38	84,00	108,06	77,56	85,87	91,58
N33	104,52	100,64	93,77	83,05	107,17	78,31	86,43	92,23
N33	105,17	101,22	94,34	83,96	108,02	77,56	85,87	91,58
N33	105,46	101,53	94,65	84,15	108,24	77,37	85,87	91,53
N33	105,17	101,22	94,34	83,96	108,02	77,56	85,87	91,58
N33	105,46	101,53	94,65	84,15	108,24	77,37	85,87	91,53
N33	105,17	101,22	94,34	83,96	108,02	77,56	85,87	91,58
N33	105,46	101,53	94,65	84,15	108,24	77,37	85,87	91,53
N33	104,35	100,38	93,51	83,27	107,29	78,25	86,42	92,19
N33	105,35	101,50	94,63	83,88	107,99	78,63	86,89	92,65
N33	104,35	100,38	93,51	83,27	107,29	78,25	86,42	92,19
N33	103,95	100,07	93,19	82,56	106,66	78,26	86,34	92,16
N33	105,86	101,94	95,07	84,61	108,67	78,75	87,22	92,92
N33	103,22	97,68	91,88	83,79	106,58	80,34	89,43	95,38
N33	105,57	101,65	94,77	84,36	108,41	78,71	87,16	92,87
N33	103,87	98,27	92,44	84,33	107,13	80,40	89,57	95,47
N33	104,46	100,48	93,60	83,37	107,40	77,38	85,62	91,37
N33	103,95	100,07	93,19	82,56	106,66	78,26	86,34	92,16
N33	105,21	101,26	94,38	84,00	108,06	77,56	85,87	91,58
N33	103,95	100,07	93,19	82,56	106,66	78,26	86,34	92,16
N46	107,52	103,44	96,50	85,30	110,16	79,00	87,83	92,97
N46	107,79	103,71	96,77	85,53	110,39	79,00	87,79	92,94
N46	107,03	102,94	95,99	84,82	109,70	78,78	87,54	92,68
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	107,79	103,71	96,77	85,53	110,39	79,00	87,79	92,94
N46	107,03	102,94	95,99	84,82	109,70	78,78	87,54	92,68
N46	107,50	103,42	96,48	85,25	110,11	78,80	87,55	92,71
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	107,03	102,94	95,99	84,82	109,70	78,78	87,54	92,68
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	107,71	103,64	96,70	85,49	110,34	79,15	87,96	93,10
N46	107,79	103,71	96,77	85,55	110,42	79,27	88,06	93,20
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	107,52	103,44	96,50	85,30	110,16	79,13	87,92	93,06
N46	106,11	102,54	95,81	86,83	109,23	81,49	89,21	95,97
N46	105,73	102,17	95,45	86,56	108,89	81,15	88,86	95,63
N363	99,99	96,58	89,85	80,66	102,86	73,71	81,11	88,39
N363	98,53	95,25	88,56	79,99	101,56	72,91	80,62	88,11
N363	99,99	96,58	89,85	80,66	102,86	73,71	81,11	88,39
N363	98,53	95,25	88,56	79,99	101,56	72,91	80,62	88,11
N363	99,99	96,58	89,85	80,66	102,86	73,71	81,11	88,39
N363	98,53	95,25	88,56	79,99	101,56	72,91	80,62	88,11

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (N) Totaal	LE (P4) 63	LE (P4) 125
N33	101,18	101,01	96,17	90,61	82,78	105,54	--	--
N33	100,15	103,94	99,99	93,15	83,07	106,98	--	--
N33	99,58	103,00	99,00	92,15	82,21	106,12	--	--
N33	99,54	102,48	98,45	91,60	81,87	105,73	--	--
N33	101,57	102,00	96,97	91,35	83,45	106,20	--	--
N33	101,18	101,01	96,17	90,61	82,78	105,54	--	--
N33	101,18	101,25	96,32	90,74	82,88	105,64	--	--
N33	100,08	104,12	100,19	93,33	83,15	107,10	--	--
N33	101,62	102,36	97,21	91,55	83,62	106,38	--	--
N33	99,54	102,48	98,45	91,60	81,87	105,73	--	--
N33	99,58	103,00	99,00	92,15	82,21	106,12	--	--
N33	98,97	103,16	99,21	92,35	82,10	106,09	--	--
N33	99,61	102,75	98,73	91,87	82,06	105,95	--	--
N33	99,61	102,75	98,73	91,87	82,06	105,95	--	--
N33	98,97	103,16	99,21	92,35	82,10	106,09	--	--
N33	99,61	102,75	98,73	91,87	82,06	105,95	--	--
N33	98,97	103,16	99,21	92,35	82,10	106,09	--	--
N33	98,85	103,38	99,47	92,60	82,24	106,25	--	--
N33	98,97	103,16	99,21	92,35	82,10	106,09	--	--
N33	98,85	103,38	99,47	92,60	82,24	106,25	--	--
N33	98,97	103,16	99,21	92,35	82,10	106,09	--	--
N33	98,85	103,38	99,47	92,60	82,24	106,25	--	--
N33	99,58	103,00	99,00	92,15	82,21	106,12	--	--
N33	99,96	103,28	99,29	92,44	82,56	106,44	--	--
N33	99,58	103,00	99,00	92,15	82,21	106,12	--	--
N33	99,54	102,48	98,45	91,60	81,87	105,73	--	--
N33	100,15	103,94	99,99	93,15	83,07	106,98	--	--
N33	101,00	100,80	95,97	90,42	82,60	105,35	--	--
N33	100,10	103,77	99,82	92,97	82,95	106,84	--	--
N33	101,18	101,25	96,32	90,74	82,88	105,64	--	--
N33	98,75	102,52	98,55	91,69	81,61	105,56	--	--
N33	99,54	102,48	98,45	91,60	81,87	105,73	--	--
N33	98,97	103,16	99,21	92,35	82,10	106,09	--	--
N33	99,54	102,48	98,45	91,60	81,87	105,73	--	--
N46	101,49	105,08	100,85	93,90	83,01	108,05	--	--
N46	101,49	105,21	100,99	94,03	83,10	108,14	--	--
N46	101,24	104,69	100,43	93,48	82,62	107,69	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	101,49	105,21	100,99	94,03	83,10	108,14	--	--
N46	101,24	104,69	100,43	93,48	82,62	107,69	--	--
N46	101,28	104,97	100,74	93,78	82,86	107,91	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	101,24	104,69	100,43	93,48	82,62	107,69	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	101,63	105,25	101,02	94,06	83,17	108,21	--	--
N46	101,75	105,35	101,11	94,16	83,26	108,31	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--	--
N46	101,60	105,15	100,91	93,96	83,08	108,12	--	--
N46	101,25	104,37	100,81	94,14	85,90	107,83	--	--
N46	100,91	103,96	100,40	93,74	85,54	107,44	--	--
N363	92,26	96,92	93,66	87,02	78,97	100,15	--	--
N363	91,13	95,63	92,52	85,91	78,31	99,02	--	--
N363	92,26	96,92	93,66	87,02	78,97	100,15	--	--
N363	91,13	95,63	92,52	85,91	78,31	99,02	--	--
N363	92,26	96,92	93,66	87,02	78,97	100,15	--	--
N363	91,13	95,63	92,52	85,91	78,31	99,02	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 14:56:43 uur

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

```
Model:   6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
         VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer
```

Groep	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k	LE (P4) Totaal
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N33	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N46	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 14:56:43 uur

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.
N363	4879674	4	11:25, 9 okt 2023	-403	2	N363	195735_196240
N363	4879677	4	11:25, 9 okt 2023	-453	2	N363	196240_195735
N363	4879678	4	11:25, 9 okt 2023	-455	2	N363	196240_196550
N363	4879684	4	11:25, 9 okt 2023	-491	2	N363	196550_196240
N363	4879686	4	11:25, 9 okt 2023	-495	2	N363	196550_196906
N363	4879687	4	11:25, 9 okt 2023	-513	2	N363	196906_196550
N363	4879689	4	11:25, 9 okt 2023	-517	2	N363	196906_614099
N363	4879696	4	11:25, 9 okt 2023	-573	2	N363	197527_197994
N363	4879698	4	11:25, 9 okt 2023	-577	2	N363	197527_614096
N363	4879704	4	11:25, 9 okt 2023	-631	2	N363	197994_197527
N363	4879706	4	11:25, 9 okt 2023	-635	2	N363	197994_198461
N363	4879717	4	11:25, 9 okt 2023	-733	2	N363	198461_197994
N363	4879719	4	11:25, 9 okt 2023	-737	2	N363	198461_614146
N363	4879814	4	11:25, 9 okt 2023	-1773	2	N363	614094_614095
N363	4879815	4	11:25, 9 okt 2023	-1775	2	N363	614094_614099
N363	4879816	4	11:25, 9 okt 2023	-1777	2	N363	614095_614094
N363	4879817	4	11:25, 9 okt 2023	-1779	2	N363	614095_614096
N363	4879819	4	11:25, 9 okt 2023	-1783	2	N363	614096_197527
N363	4879820	4	11:25, 9 okt 2023	-1785	2	N363	614096_614095
N363	4879827	4	11:25, 9 okt 2023	-1799	2	N363	614099_196906
N363	4879829	4	11:25, 9 okt 2023	-1803	2	N363	614099_614094
N363	4879839	4	11:25, 9 okt 2023	-1823	2	N363	614146_198461
Wegen plangebied	4879869	5	11:25, 9 okt 2023	-1883	2	weg	weg plangebied
Wegen plangebied	4879870	5	11:25, 9 okt 2023	-1885	2	weg	weg plangebied
Wegen plangebied	4879871	5	11:25, 9 okt 2023	-1887	2	weg	weg plangebied
Wegen plangebied	4879872	5	11:25, 9 okt 2023	-1889	2	weg	weg plangebied
Wegen plangebied	4879874	5	11:25, 9 okt 2023	-1891	2	weg	weg plangebied
Wegen plangebied	4879875	5	11:25, 9 okt 2023	-1893	2	weg	weg plangebeid

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Vorm	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n
N363	Polylijn	244694,57	604533,39	246283,60	604749,43	0,00	0,00
N363	Polylijn	246283,60	604749,43	244694,57	604533,39	0,00	0,00
N363	Polylijn	246283,60	604749,43	246482,16	604676,29	0,00	0,00
N363	Polylijn	246482,16	604676,29	246283,60	604749,43	0,00	0,00
N363	Polylijn	246482,16	604676,29	246896,63	604524,26	0,00	0,00
N363	Polylijn	246896,63	604524,26	246482,16	604676,29	0,00	0,00
N363	Polylijn	246896,63	604524,26	247768,73	604199,84	0,00	0,00
N363	Polylijn	248483,58	603933,66	248868,63	603840,59	0,00	0,00
N363	Polylijn	248483,58	603933,66	247861,20	604166,60	0,00	0,00
N363	Polylijn	248868,63	603840,59	248483,58	603933,66	0,00	0,00
N363	Polylijn	248868,63	603840,59	249912,96	603453,31	0,00	0,00
N363	Polylijn	249912,96	603453,31	248868,63	603840,59	0,00	0,00
N363	Polylijn	249912,96	603453,31	250951,08	601573,44	0,00	0,00
N363	Polylijn	247785,20	604193,58	247843,70	604172,70	0,00	0,00
N363	Polylijn	247785,20	604193,58	247768,73	604199,84	0,00	0,00
N363	Polylijn	247843,70	604172,70	247785,20	604193,58	0,00	0,00
N363	Polylijn	247843,70	604172,70	247861,20	604166,60	0,00	0,00
N363	Polylijn	247861,20	604166,60	248483,58	603933,66	0,00	0,00
N363	Polylijn	247861,20	604166,60	247843,70	604172,70	0,00	0,00
N363	Polylijn	247768,73	604199,84	246896,63	604524,26	0,00	0,00
N363	Polylijn	247768,73	604199,84	247785,20	604193,58	0,00	0,00
N363	Polylijn	250951,08	601573,44	249912,96	603453,31	0,00	0,00
Wegen plangebied	Polylijn	252832,19	606439,06	251018,78	606441,60	0,00	0,00
Wegen plangebied	Polylijn	248771,58	607420,26	248472,08	606999,14	0,00	0,00
Wegen plangebied	Polylijn	249730,18	606742,90	249730,18	606742,49	0,00	0,00
Wegen plangebied	Polylijn	248404,14	607006,48	249703,46	606753,68	0,00	0,00
Wegen plangebied	Polylijn	251017,13	606442,27	249726,20	606731,09	0,00	0,00
Wegen plangebied	Polylijn	252446,04	605393,22	252748,45	605239,00	0,00	0,00

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M.
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,52	2,00	--
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,52	2,00	--
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,50	2,00	--
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
N363	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,50	2,00	--
Wegen plangebied	5,21	2,00	0,00	0,00	0,00	1,53	4,02	--
Wegen plangebied	1,50	2,00	0,00	0,00	0,00	1,74	2,00	--
Wegen plangebied	2,66	2,57	0,00	0,00	0,00	1,50	4,75	--
Wegen plangebied	2,00	1,57	0,00	0,00	0,00	1,57	2,00	--
Wegen plangebied	2,00	1,75	0,00	0,00	0,00	1,75	2,00	--
Wegen plangebied	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Hdef.	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte
N363	Relatief	99	1736,81	1736,82	3,15	81,65
N363	Relatief	99	1736,81	1736,82	3,15	81,65
N363	Relatief	14	211,61	211,61	1,98	39,67
N363	Relatief	14	211,61	211,61	1,98	39,67
N363	Relatief	16	441,48	441,48	7,08	73,38
N363	Relatief	16	441,48	441,48	7,08	73,38
N363	Relatief	32	930,55	930,55	6,17	128,30
N363	Relatief	20	397,02	397,02	4,10	49,35
N363	Relatief	34	664,90	664,90	3,43	90,76
N363	Relatief	20	397,02	397,02	4,10	49,35
N363	Relatief	55	1160,73	1160,73	3,91	137,29
N363	Relatief	55	1160,73	1160,73	3,91	137,29
N363	Relatief	85	2190,05	2190,07	3,29	124,62
N363	Relatief	4	62,11	62,11	6,89	37,35
N363	Relatief	3	17,73	17,73	8,85	8,89
N363	Relatief	4	62,11	62,11	6,89	37,35
N363	Relatief	3	18,64	18,64	9,30	9,34
N363	Relatief	34	664,90	664,90	3,43	90,76
N363	Relatief	3	18,64	18,64	9,30	9,34
N363	Relatief	32	930,55	930,55	6,17	128,30
N363	Relatief	3	17,73	17,73	8,85	8,89
N363	Relatief	85	2190,05	2190,07	3,29	124,62
Wegen plangebied	Relatief	48	2525,93	2526,10	4,88	247,25
Wegen plangebied	Relatief	13	523,42	523,42	3,03	439,82
Wegen plangebied	Relatief	41	95,35	96,69	2,19	2,44
Wegen plangebied	Relatief	9	1328,83	1328,83	10,29	1169,19
Wegen plangebied	Relatief	17	1331,68	1331,68	5,29	188,42
Wegen plangebied	Relatief	6	339,57	339,57	33,34	115,37

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
N363	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
Wegen plangebied	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
Wegen plangebied	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
Wegen plangebied	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
Wegen plangebied	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
Wegen plangebied	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--
Wegen plangebied	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	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))
N363	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N363	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N363	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N363	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N363	--	--	80	80	80	--	80	80	80
N363	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N363	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N363	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N363	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N363	--	--	50	50	50	--	50	50	50
N363	--	--	60	60	60	--	60	60	60
N363	--	--	80	80	80	--	80	80	80
Wegen plangebied	--	--	60	60	60	--	60	60	60
Wegen plangebied	--	--	60	60	60	--	60	60	60
Wegen plangebied	--	--	60	60	60	--	60	60	60
Wegen plangebied	--	--	60	60	60	--	60	60	60
Wegen plangebied	--	--	60	60	60	--	60	60	60
Wegen plangebied	--	--	60	60	60	--	60	60	60

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	30 km/uur	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
N363	--	75	75	75	--	False	3312,00	6,64	2,78
N363	--	75	75	75	--	False	2340,00	6,67	2,69
N363	--	50	50	50	--	False	3312,00	6,64	2,78
N363	--	50	50	50	--	False	2340,00	6,67	2,69
N363	--	50	50	50	--	False	3428,00	6,65	2,77
N363	--	50	50	50	--	False	2328,00	6,66	2,71
N363	--	50	50	50	--	False	3056,00	6,64	2,78
N363	--	60	60	60	--	False	2188,00	6,67	2,79
N363	--	50	50	50	--	False	2256,00	6,65	2,75
N363	--	60	60	60	--	False	2256,00	6,65	2,75
N363	--	75	75	75	--	False	2188,00	6,67	2,79
N363	--	75	75	75	--	False	2256,00	6,65	2,75
N363	--	75	75	75	--	False	2188,00	6,67	2,79
N363	--	60	60	60	--	False	3040,00	6,64	2,76
N363	--	60	60	60	--	False	2196,00	6,65	2,69
N363	--	60	60	60	--	False	2736,00	6,65	2,70
N363	--	60	60	60	--	False	1592,00	6,66	2,76
N363	--	50	50	50	--	False	2188,00	6,67	2,79
N363	--	60	60	60	--	False	2256,00	6,65	2,75
N363	--	50	50	50	--	False	2196,00	6,65	2,69
N363	--	60	60	60	--	False	3040,00	6,64	2,76
N363	--	75	75	75	--	False	2256,00	6,65	2,75
Wegen plangebied	--	60	60	60	--	False	7250,00	6,56	2,42
Wegen plangebied	--	60	60	60	--	False	4150,00	6,65	2,52
Wegen plangebied	--	60	60	60	--	False	2075,00	6,65	2,52
Wegen plangebied	--	60	60	60	--	False	4150,00	6,65	2,52
Wegen plangebied	--	60	60	60	--	False	4150,00	6,65	2,52
Wegen plangebied	--	60	60	60	--	False	50,00	6,63	2,55

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)
N363	1,15	--	--	--	--	--	88,18	93,48	84,21	--	6,82
N363	1,15	--	--	--	--	--	82,05	88,89	77,78	--	13,46
N363	1,15	--	--	--	--	--	88,18	93,48	84,21	--	6,82
N363	1,15	--	--	--	--	--	82,05	88,89	77,78	--	13,46
N363	1,14	--	--	--	--	--	88,16	93,68	84,62	--	6,58
N363	1,16	--	--	--	--	--	81,29	88,89	77,78	--	13,55
N363	1,15	--	--	--	--	--	87,68	92,94	82,86	--	7,39
N363	1,10	--	--	--	--	--	88,36	93,44	87,50	--	8,90
N363	1,15	--	--	--	--	--	87,33	93,55	84,62	--	10,00
N363	1,15	--	--	--	--	--	87,33	93,55	84,62	--	10,00
N363	1,10	--	--	--	--	--	88,36	93,44	87,50	--	8,90
N363	1,15	--	--	--	--	--	87,33	93,55	84,62	--	10,00
N363	1,10	--	--	--	--	--	88,36	93,44	87,50	--	8,90
N363	1,15	--	--	--	--	--	87,62	92,86	82,86	--	7,43
N363	1,18	--	--	--	--	--	81,51	89,83	76,92	--	13,70
N363	1,17	--	--	--	--	--	80,77	87,84	75,00	--	13,74
N363	1,13	--	--	--	--	--	89,62	95,45	88,89	--	9,43
N363	1,10	--	--	--	--	--	88,36	93,44	87,50	--	8,90
N363	1,15	--	--	--	--	--	87,33	93,55	84,62	--	10,00
N363	1,18	--	--	--	--	--	81,51	89,83	76,92	--	13,70
N363	1,15	--	--	--	--	--	87,62	92,86	82,86	--	7,43
N363	1,15	--	--	--	--	--	87,33	93,55	84,62	--	10,00
Wegen plangebied	1,45	--	--	--	--	--	73,06	81,83	77,34	--	6,27
Wegen plangebied	1,27	--	--	--	--	--	68,49	79,81	59,05	--	11,29
Wegen plangebied	1,27	--	--	--	--	--	68,49	79,81	59,05	--	11,29
Wegen plangebied	1,27	--	--	--	--	--	68,49	79,81	59,05	--	11,29
Wegen plangebied	1,27	--	--	--	--	--	68,49	79,81	59,05	--	11,29
Wegen plangebied	1,28	--	--	--	--	--	74,36	80,00	80,00	--	5,13

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)
N363	3,26	7,89	--	5,00	3,26	7,89	--	--	--	--	--
N363	7,94	14,81	--	4,49	3,17	7,41	--	--	--	--	--
N363	3,26	7,89	--	5,00	3,26	7,89	--	--	--	--	--
N363	7,94	14,81	--	4,49	3,17	7,41	--	--	--	--	--
N363	3,16	7,69	--	5,26	3,16	7,69	--	--	--	--	--
N363	7,94	14,81	--	5,16	3,17	7,41	--	--	--	--	--
N363	3,53	8,57	--	4,93	3,53	8,57	--	--	--	--	--
N363	4,92	8,33	--	2,74	1,64	4,17	--	--	--	--	--
N363	4,84	11,54	--	2,67	1,61	3,85	--	--	--	--	--
N363	4,84	11,54	--	2,67	1,61	3,85	--	--	--	--	--
N363	4,92	8,33	--	2,74	1,64	4,17	--	--	--	--	--
N363	4,84	11,54	--	2,67	1,61	3,85	--	--	--	--	--
N363	4,92	8,33	--	2,74	1,64	4,17	--	--	--	--	--
N363	3,57	8,57	--	4,95	3,57	8,57	--	--	--	--	--
N363	6,78	15,38	--	4,79	3,39	7,69	--	--	--	--	--
N363	8,11	15,62	--	5,49	4,05	9,38	--	--	--	--	--
N363	4,55	11,11	--	0,94	--	--	--	--	--	--	--
N363	4,92	8,33	--	2,74	1,64	4,17	--	--	--	--	--
N363	4,84	11,54	--	2,67	1,61	3,85	--	--	--	--	--
N363	6,78	15,38	--	4,79	3,39	7,69	--	--	--	--	--
N363	3,57	8,57	--	4,95	3,57	8,57	--	--	--	--	--
N363	4,84	11,54	--	2,67	1,61	3,85	--	--	--	--	--
Wegen plangebied	2,29	5,69	--	20,67	15,88	16,96	--	--	--	--	--
Wegen plangebied	6,25	11,43	--	20,22	13,94	29,52	--	--	--	--	--
Wegen plangebied	6,25	11,43	--	20,22	13,94	29,52	--	--	--	--	--
Wegen plangebied	6,25	11,43	--	20,22	13,94	29,52	--	--	--	--	--
Wegen plangebied	6,25	11,43	--	20,22	13,94	29,52	--	--	--	--	--
Wegen plangebied	--	--	--	20,51	20,00	20,00	--	--	--	--	--

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)
N363	194,00	86,00	32,00	--	15,00	3,00	3,00	--	11,00
N363	128,00	56,00	21,00	--	21,00	5,00	4,00	--	7,00
N363	194,00	86,00	32,00	--	15,00	3,00	3,00	--	11,00
N363	128,00	56,00	21,00	--	21,00	5,00	4,00	--	7,00
N363	201,00	89,00	33,00	--	15,00	3,00	3,00	--	12,00
N363	126,00	56,00	21,00	--	21,00	5,00	4,00	--	8,00
N363	178,00	79,00	29,00	--	15,00	3,00	3,00	--	10,00
N363	129,00	57,00	21,00	--	13,00	3,00	2,00	--	4,00
N363	131,00	58,00	22,00	--	15,00	3,00	3,00	--	4,00
N363	131,00	58,00	22,00	--	15,00	3,00	3,00	--	4,00
N363	129,00	57,00	21,00	--	13,00	3,00	2,00	--	4,00
N363	131,00	58,00	22,00	--	15,00	3,00	3,00	--	4,00
N363	129,00	57,00	21,00	--	13,00	3,00	2,00	--	4,00
N363	177,00	78,00	29,00	--	15,00	3,00	3,00	--	10,00
N363	119,00	53,00	20,00	--	20,00	4,00	4,00	--	7,00
N363	147,00	65,00	24,00	--	25,00	6,00	5,00	--	10,00
N363	95,00	42,00	16,00	--	10,00	2,00	2,00	--	1,00
N363	129,00	57,00	21,00	--	13,00	3,00	2,00	--	4,00
N363	131,00	58,00	22,00	--	15,00	3,00	3,00	--	4,00
N363	119,00	53,00	20,00	--	20,00	4,00	4,00	--	7,00
N363	177,00	78,00	29,00	--	15,00	3,00	3,00	--	10,00
N363	131,00	58,00	22,00	--	15,00	3,00	3,00	--	4,00
Wegen plangebied	347,47	143,57	81,30	--	29,82	4,02	5,98	--	98,31
Wegen plangebied	189,02	83,47	31,12	--	31,16	6,54	6,02	--	55,80
Wegen plangebied	94,51	41,73	15,56	--	15,58	3,27	3,01	--	27,90
Wegen plangebied	189,02	83,47	31,12	--	31,16	6,54	6,02	--	55,80
Wegen plangebied	189,02	83,47	31,12	--	31,16	6,54	6,02	--	55,80
Wegen plangebied	2,47	1,02	0,51	--	0,17	--	--	--	0,68

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
N363	3,00	3,00	--	77,91	87,44	92,82	99,77	105,88
N363	2,00	2,00	--	76,88	87,02	92,34	98,80	104,46
N363	3,00	3,00	--	80,39	87,79	94,92	98,98	104,15
N363	2,00	2,00	--	79,69	87,45	94,87	97,90	102,86
N363	3,00	3,00	--	80,59	87,97	95,10	99,20	104,33
N363	2,00	2,00	--	79,84	87,58	95,01	98,07	102,91
N363	3,00	3,00	--	80,11	87,54	94,71	98,66	103,82
N363	1,00	1,00	--	77,93	86,49	92,81	97,81	103,63
N363	1,00	1,00	--	78,50	86,16	93,40	96,85	102,31
N363	1,00	1,00	--	78,18	86,83	93,18	98,01	103,78
N363	1,00	1,00	--	75,53	85,63	90,91	97,56	103,98
N363	1,00	1,00	--	75,75	85,95	91,22	97,78	104,11
N363	1,00	1,00	--	75,53	85,63	90,91	97,56	103,98
N363	3,00	3,00	--	79,88	88,14	94,49	99,78	105,24
N363	2,00	2,00	--	79,17	87,84	94,37	98,88	104,00
N363	3,00	3,00	--	80,31	88,94	95,47	100,02	105,03
N363	--	--	--	75,94	84,74	91,00	95,81	102,06
N363	1,00	1,00	--	78,23	85,82	93,00	96,65	102,16
N363	1,00	1,00	--	78,18	86,83	93,18	98,01	103,78
N363	2,00	2,00	--	79,51	87,26	94,70	97,72	102,61
N363	3,00	3,00	--	79,88	88,14	94,49	99,78	105,24
N363	1,00	1,00	--	75,75	85,95	91,22	97,78	104,11
Wegen plangebied	27,86	17,83	--	86,82	94,48	101,13	106,67	110,34
Wegen plangebied	14,58	15,56	--	84,69	92,60	99,30	104,46	108,05
Wegen plangebied	7,29	7,78	--	81,68	89,59	96,29	101,45	105,04
Wegen plangebied	14,58	15,56	--	84,69	92,60	99,30	104,46	108,05
Wegen plangebied	14,58	15,56	--	84,69	92,60	99,30	104,46	108,05
Wegen plangebied	0,26	0,13	--	65,16	72,76	79,39	85,02	88,73

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500
N363	102,08	95,22	84,40	108,48	73,06	82,46	87,79	95,03
N363	100,72	93,90	83,26	107,18	71,94	81,87	87,17	93,93
N363	100,86	94,18	85,72	107,23	75,37	82,49	89,19	94,24
N363	99,72	93,07	85,18	106,12	74,56	82,08	89,21	93,05
N363	101,03	94,35	85,90	107,42	75,45	82,55	89,23	94,32
N363	99,78	93,14	85,30	106,20	74,56	82,08	89,21	93,05
N363	100,54	93,86	85,45	106,92	75,19	82,33	89,10	94,02
N363	100,16	93,40	83,77	106,47	73,04	81,36	87,37	93,13
N363	99,09	92,41	84,01	105,40	73,30	80,60	87,34	92,03
N363	100,32	93,57	84,02	106,64	73,08	81,39	87,40	93,18
N363	100,22	93,37	82,50	106,55	70,76	80,69	85,92	92,89
N363	100,36	93,52	82,68	106,70	70,81	80,73	85,96	92,94
N363	100,22	93,37	82,50	106,55	70,76	80,69	85,92	92,89
N363	101,72	94,96	85,42	108,12	75,02	83,01	89,09	95,12
N363	100,59	93,87	84,75	107,03	73,92	82,25	88,50	93,87
N363	101,62	94,90	85,83	108,08	75,32	83,70	90,04	95,21
N363	98,60	91,84	82,07	104,83	70,71	79,19	84,99	90,89
N363	98,91	92,22	83,71	105,21	73,25	80,56	87,32	91,98
N363	100,32	93,57	84,02	106,64	73,08	81,39	87,40	93,18
N363	99,48	92,84	84,99	105,89	74,15	81,58	88,64	92,73
N363	101,72	94,96	85,42	108,12	75,02	83,01	89,09	95,12
N363	100,36	93,52	82,68	106,70	70,81	80,73	85,96	92,94
Wegen plangebied	106,75	100,04	91,39	113,61	81,41	88,89	95,41	101,35
Wegen plangebied	104,53	97,84	89,35	111,39	79,10	86,89	93,45	98,97
Wegen plangebied	101,52	94,83	86,34	108,38	76,09	83,88	90,44	95,96
Wegen plangebied	104,53	97,84	89,35	111,39	79,10	86,89	93,45	98,97
Wegen plangebied	104,53	97,84	89,35	111,39	79,10	86,89	93,45	98,97
Wegen plangebied	85,13	78,42	69,71	91,98	60,59	67,87	74,43	80,55

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (A) Totaal	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250
N363	101,91	98,10	91,22	80,18	104,38	71,25	80,53	85,99
N363	100,34	96,57	89,72	78,84	102,91	70,17	80,02	85,41
N363	99,99	96,58	89,85	80,66	102,86	73,71	81,11	88,39
N363	98,53	95,25	88,56	79,99	101,56	72,91	80,62	88,11
N363	100,11	96,69	89,96	80,74	102,96	73,74	81,14	88,40
N363	98,53	95,25	88,56	79,99	101,56	72,91	80,62	88,11
N363	99,69	96,29	89,57	80,47	102,58	73,59	81,02	88,34
N363	99,59	96,04	89,24	79,10	102,25	70,50	78,89	85,24
N363	98,11	94,74	88,00	78,73	100,94	71,48	79,17	86,51
N363	99,65	96,10	89,31	79,15	102,31	71,15	79,79	86,23
N363	100,04	96,26	89,39	78,31	102,48	68,15	77,95	83,29
N363	100,10	96,33	89,46	78,37	102,55	68,71	78,82	84,13
N363	100,04	96,26	89,39	78,31	102,48	68,15	77,95	83,29
N363	101,15	97,57	90,78	80,75	103,87	73,39	81,53	88,02
N363	99,70	96,18	89,41	79,66	102,50	72,54	81,10	87,70
N363	100,80	97,30	90,54	80,97	103,66	73,82	82,29	88,92
N363	97,96	94,41	87,60	77,18	100,52	68,14	77,18	83,46
N363	98,04	94,67	87,94	78,69	100,88	70,75	78,26	85,46
N363	99,65	96,10	89,31	79,15	102,31	71,15	79,79	86,23
N363	98,22	94,92	88,22	79,54	101,23	72,86	80,59	88,10
N363	101,15	97,57	90,78	80,75	103,87	73,39	81,53	88,02
N363	100,10	96,33	89,46	78,37	102,55	68,71	78,82	84,13
Wegen plangebied	105,53	101,89	95,15	86,07	108,63	79,63	87,32	93,92
Wegen plangebied	103,21	99,64	92,91	83,93	106,34	78,66	86,41	93,17
Wegen plangebied	100,20	96,63	89,90	80,92	103,33	75,65	83,40	90,16
Wegen plangebied	103,21	99,64	92,91	83,93	106,34	78,66	86,41	93,17
Wegen plangebied	103,21	99,64	92,91	83,93	106,34	78,66	86,41	93,17
Wegen plangebied	84,43	80,75	74,01	65,05	87,58	57,60	64,88	71,43

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (N) Totaal	LE (P4) 63	LE (P4) 125
N363	92,98	98,46	94,64	87,79	77,14	101,17	--	--
N363	91,95	97,06	93,29	86,47	76,00	99,88	--	--
N363	92,26	96,92	93,66	87,02	78,97	100,15	--	--
N363	91,13	95,63	92,52	85,91	78,31	99,02	--	--
N363	92,30	97,01	93,74	87,09	79,01	100,22	--	--
N363	91,13	95,63	92,52	85,91	78,31	99,02	--	--
N363	92,11	96,67	93,42	86,79	78,85	99,94	--	--
N363	90,38	95,93	92,43	85,68	76,14	98,80	--	--
N363	89,77	94,92	91,74	85,08	76,96	98,10	--	--
N363	90,93	96,34	92,90	86,17	76,84	99,29	--	--
N363	90,08	96,22	92,44	85,59	74,78	98,83	--	--
N363	90,67	96,61	92,85	86,02	75,30	99,27	--	--
N363	90,08	96,22	92,44	85,59	74,78	98,83	--	--
N363	93,23	98,02	94,51	87,77	78,60	101,05	--	--
N363	92,22	96,84	93,43	86,73	77,88	99,99	--	--
N363	93,50	97,90	94,49	87,79	79,04	101,10	--	--
N363	87,94	94,30	90,89	84,13	74,41	97,08	--	--
N363	89,23	94,49	91,22	84,54	76,15	97,58	--	--
N363	90,93	96,34	92,90	86,17	76,84	99,29	--	--
N363	91,07	95,52	92,42	85,81	78,27	98,93	--	--
N363	93,23	98,02	94,51	87,77	78,60	101,05	--	--
N363	90,67	96,61	92,85	86,02	75,30	99,27	--	--
Wegen plangebied	99,50	103,47	99,89	93,16	84,32	106,66	--	--
Wegen plangebied	98,42	101,52	97,97	91,30	83,08	104,99	--	--
Wegen plangebied	95,41	98,51	94,96	88,29	80,07	101,98	--	--
Wegen plangebied	98,42	101,52	97,97	91,30	83,08	104,99	--	--
Wegen plangebied	98,42	101,52	97,97	91,30	83,08	104,99	--	--
Wegen plangebied	77,56	81,43	77,75	71,02	62,06	84,58	--	--

Invoergegevens wegverkeer plancumulatieve situatie

Model: 6918 VL 3P = plancum berek 2023-09-22
VL plancum sit (3P) - 2 VL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k	LE (P4) Totaal
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
N363	--	--	--	--	--	--	--
Wegen plangebied	--	--	--	--	--	--	--
Wegen plangebied	--	--	--	--	--	--	--
Wegen plangebied	--	--	--	--	--	--	--
Wegen plangebied	--	--	--	--	--	--	--
Wegen plangebied	--	--	--	--	--	--	--
Wegen plangebied	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam
Rail E	3454868	31	17:54, 22 sep 2023	-134928	NVT	815_a|916|
Rail E	3454869	31	17:54, 22 sep 2023	-134934	2	200__|229|
Rail E	3454942	31	17:54, 22 sep 2023	-134940	2	815_a|920|
Rail E	3454943	31	17:54, 22 sep 2023	-134946	2	815_a|917|
Rail E	3454944	31	17:54, 22 sep 2023	-134952	2	815_a|917|
Rail E	3454988	31	17:54, 22 sep 2023	-134958	2	200__|233|
Rail E	3454989	31	17:54, 22 sep 2023	-134964	2	200__|233|
Rail E	3454990	31	17:54, 22 sep 2023	-134970	2	200__|233|
Rail E	3454991	31	17:54, 22 sep 2023	-134976	2	200__|233|
Rail E	3454992	31	17:54, 22 sep 2023	-134982	2	200__|233|
Rail E	3454993	31	17:54, 22 sep 2023	-134988	2	815_a|913|
Rail E	3454994	31	17:54, 22 sep 2023	-134994	2	815_a|913|
Rail E	3454995	31	17:54, 22 sep 2023	-135000	2	815_a|914|
Rail E	3454996	31	17:54, 22 sep 2023	-135006	2	815_a|916|
Rail E	3455061	31	17:54, 22 sep 2023	-135012	NVT	200__|233|
Rail E	3455106	31	17:54, 22 sep 2023	-135018	2	815_a|912B
Rail E	3455107	31	17:54, 22 sep 2023	-135024	NVT	815_a|924|
Rail E	3455153	31	17:54, 22 sep 2023	-135030	2	200__|229|
Rail E	3455154	31	17:54, 22 sep 2023	-135036	2	200__|229|
Rail E	3455155	31	17:54, 22 sep 2023	-135042	2	815_a|916|
Rail E	3455160	31	17:54, 22 sep 2023	-135048	2	815_a|915|
Rail E	3455169	31	17:54, 22 sep 2023	-135054	2	815_a|926|
Rail E	3455170	31	17:54, 22 sep 2023	-135060	2	815_b|927|
Rail E	3455171	31	17:54, 22 sep 2023	-135066	2	200__|229|
Rail E	3455172	31	17:54, 22 sep 2023	-135072	2	200__|229|
Rail E	3455173	31	17:54, 22 sep 2023	-135078	2	200__|229|
Rail E	3455174	31	17:54, 22 sep 2023	-135084	2	200__|229|
Rail E	3455175	31	17:54, 22 sep 2023	-135090	2	200__|229|
Rail E	3455176	31	17:54, 22 sep 2023	-135096	2	200__|229|
Rail E	3455177	31	17:54, 22 sep 2023	-135102	2	200__|229|
Rail E	3455178	31	17:54, 22 sep 2023	-135108	2	200__|229|
Rail E	3455179	31	17:54, 22 sep 2023	-135114	2	200__|229|
Rail E	3455180	31	17:54, 22 sep 2023	-135120	2	200__|229|
Rail E	3455181	31	17:54, 22 sep 2023	-135126	2	200__|229|
Rail E	3455182	31	17:54, 22 sep 2023	-135132	2	200__|229|
Rail E	3455183	31	17:54, 22 sep 2023	-135138	2	200__|229|
Rail E	3455184	31	17:54, 22 sep 2023	-135144	2	200__|229|
Rail E	3455185	31	17:54, 22 sep 2023	-135150	2	200__|229|
Rail E	3455186	31	17:54, 22 sep 2023	-135156	2	200__|229|
Rail E	3455187	31	17:54, 22 sep 2023	-135162	2	200__|229|
Rail E	3455188	31	17:54, 22 sep 2023	-135168	2	200__|229|
Rail E	3455189	31	17:54, 22 sep 2023	-135174	2	200__|229|
Rail E	3455220	31	17:54, 22 sep 2023	-135180	2	200__|221|
Rail E	3455221	31	17:54, 22 sep 2023	-135186	2	200__|221|
Rail E	3455222	31	17:54, 22 sep 2023	-135192	2	200__|221|
Rail E	3455223	31	17:54, 22 sep 2023	-135198	2	200__|221|
Rail E	3455224	31	17:54, 22 sep 2023	-135204	2	200__|221|
Rail E	3455225	31	17:54, 22 sep 2023	-135210	2	200__|221|
Rail E	3455226	31	17:54, 22 sep 2023	-135216	2	200__|221|
Rail E	3455227	31	17:54, 22 sep 2023	-135222	2	200__|221|
Rail E	3455228	31	17:54, 22 sep 2023	-135228	2	200__|221|
Rail E	3455229	31	17:54, 22 sep 2023	-135234	2	200__|221|
Rail E	3455230	31	17:54, 22 sep 2023	-135240	2	200__|221|
Rail E	3455231	31	17:54, 22 sep 2023	-135246	2	200__|221|
Rail E	3455232	31	17:54, 22 sep 2023	-135252	2	200__|221|
Rail E	3455233	31	17:54, 22 sep 2023	-135258	2	200__|221|
Rail E	3455234	31	17:54, 22 sep 2023	-135264	2	200__|221|
Rail E	3455235	31	17:54, 22 sep 2023	-135270	2	200__|221|
Rail E	3455236	31	17:54, 22 sep 2023	-135276	2	815_a|912A
Rail E	3455237	31	17:54, 22 sep 2023	-135282	2	815_a|912A
Rail E	3455238	31	17:54, 22 sep 2023	-135288	2	815_a|912B

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1
Rail E	7133000 - 7139000	Polylijn	250572,53	607747,52	250577,38	607745,59	4,50
Rail E	2146511 - 2280000	Polylijn	245777,60	604058,53	246967,67	605878,16	1,80
Rail E	6579300 - 6585000	Polylijn	249308,19	608054,52	250038,33	607878,28	5,89
Rail E	7133000 - 7137824	Polylijn	250572,86	607748,87	250577,59	607747,74	4,50
Rail E	7137824 - 7215000	Polylijn	250577,59	607747,74	250653,39	607729,58	4,50
Rail E	26686000 - 26689000	Polylijn	246143,39	604385,15	246145,63	604387,15	1,88
Rail E	26753666 - 26777000	Polylijn	246145,63	604387,15	246211,36	604446,00	1,88
Rail E	26789000 - 26818000	Polylijn	246211,36	604446,00	246241,99	604473,42	1,81
Rail E	26818000 - 26877000	Polylijn	246241,99	604473,42	246286,06	604512,88	1,81
Rail E	26877000 - 26889000	Polylijn	246286,06	604512,88	246295,02	604520,90	1,81
Rail E	6954978 - 6968999	Polylijn	250164,66	607845,70	250411,86	607783,52	4,55
Rail E	6715000 - 6733000	Polylijn	250165,16	607847,57	250182,60	607843,40	4,55
Rail E	6875217 - 6935000	Polylijn	250206,45	607837,64	250380,16	607795,67	4,59
Rail E	7067500 - 7139000	Polylijn	250438,10	607777,40	250576,95	607743,85	4,54
Rail E	26723242 - 26742999	Polylijn	246142,11	604386,45	246183,14	604426,52	1,88
Rail E	4996323 - 5005000	Polylijn	248268,80	607662,66	248536,77	608105,65	2,24
Rail E	6962000 - 6969000	Polylijn	250405,94	607787,71	250412,31	607785,38	4,54
Rail E	4441440 - 4460200	Polylijn	246967,67	605878,16	248254,35	607635,53	1,86
Rail E	4460200 - 4464000	Polylijn	248254,35	607635,53	248256,29	607638,79	2,28
Rail E	7163000 - 7215000	Polylijn	250600,85	607738,11	250652,41	607725,62	4,49
Rail E	7082809 - 7109000	Polylijn	250430,14	607783,44	250549,12	607754,70	4,54
Rail E	100209609 - 100220000	Polylijn	249308,53	608056,30	249466,56	608155,96	5,89
Rail E	100402599 - 100409000	Polylijn	249474,10	608182,40	249511,85	608339,17	5,98
Rail E	26072000 - 26077000	Polylijn	245719,66	603944,88	245722,12	603949,24	1,96
Rail E	26077000 - 26089000	Polylijn	245722,12	603949,24	245728,03	603959,71	1,96
Rail E	26090000 - 26100000	Polylijn	245728,03	603959,71	245733,44	603969,31	1,96
Rail E	26102935 - 26118000	Polylijn	245733,44	603969,31	245742,52	603984,90	1,96
Rail E	26144000 - 26146000	Polylijn	245742,52	603984,90	245757,57	604008,57	1,97
Rail E	26169839 - 26177000	Polylijn	245757,57	604008,57	245775,41	604033,99	1,98
Rail E	26188122 - 26189000	Polylijn	245775,41	604033,99	245782,54	604043,67	1,98
Rail E	26211581 - 26218000	Polylijn	245782,54	604043,67	245800,52	604066,49	1,98
Rail E	26229556 - 26234000	Polylijn	245800,52	604066,49	245810,86	604078,74	1,98
Rail E	26275451 - 26277000	Polylijn	245810,86	604078,74	245839,97	604110,49	1,98
Rail E	26277000 - 26289000	Polylijn	245839,97	604110,49	245848,39	604119,07	1,98
Rail E	26328333 - 26330000	Polylijn	245848,39	604119,07	245878,10	604147,43	1,98
Rail E	26350021 - 26377000	Polylijn	245878,10	604147,43	245913,05	604178,99	1,98
Rail E	26377000 - 26389000	Polylijn	245913,05	604178,99	245922,01	604187,01	1,97
Rail E	26423417 - 26434000	Polylijn	245922,01	604187,01	245955,56	604217,13	1,96
Rail E	26515243 - 26534000	Polylijn	245955,56	604217,13	246030,16	604284,01	1,95
Rail E	26584866 - 26591000	Polylijn	246030,16	604284,01	246072,74	604322,07	1,97
Rail E	26591000 - 26618000	Polylijn	246072,74	604322,07	246092,86	604340,15	1,97
Rail E	26618000 - 26657999	Polylijn	246092,86	604340,15	246122,68	604366,93	1,95
Rail E	25049828 - 25090000	Polylijn	244806,10	603644,34	244877,20	603632,33	2,09
Rail E	25090000 - 25118000	Polylijn	244877,20	603632,33	244904,87	603627,72	2,06
Rail E	25144380 - 25190000	Polylijn	244904,87	603627,72	244975,98	603615,78	2,05
Rail E	25194696 - 25212000	Polylijn	244975,98	603615,78	244997,71	603612,11	1,99
Rail E	25212000 - 25218000	Polylijn	244997,71	603612,11	245003,63	603611,11	1,99
Rail E	25262496 - 25290000	Polylijn	245003,63	603611,11	245074,81	603599,58	1,99
Rail E	25299525 - 25318000	Polylijn	245074,81	603599,58	245102,61	603595,93	1,98
Rail E	25368617 - 25370000	Polylijn	245102,61	603595,93	245154,54	603592,22	1,98
Rail E	25432436 - 25445000	Polylijn	245154,54	603592,22	245229,42	603597,06	1,98
Rail E	25577073 - 25585000	Polylijn	245229,42	603597,06	245365,72	603629,07	1,98
Rail E	25608790 - 25618000	Polylijn	245365,72	603629,07	245396,71	603640,54	1,98
Rail E	25692406 - 25718000	Polylijn	245396,71	603640,54	245486,17	603685,31	1,99
Rail E	25956997 - 25977000	Polylijn	245486,17	603685,31	245672,07	603863,31	2,05
Rail E	25980558 - 25989000	Polylijn	245672,07	603863,31	245678,64	603873,37	2,00
Rail E	26002089 - 26018000	Polylijn	245678,64	603873,37	245693,71	603898,19	1,99
Rail E	26026048 - 26044000	Polylijn	245693,71	603898,19	245706,51	603920,87	1,97
Rail E	5037000 - 5043100	Polylijn	248555,84	608130,87	248559,61	608135,61	2,29
Rail E	5804100 - 5807000	Polylijn	248559,61	608135,61	249280,37	608061,12	2,30
Rail E	4839251 - 5001400	Polylijn	248270,32	607661,75	248536,35	608101,56	2,24

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	H-n	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M.
Rail E	4,49	4,60	4,60	--	4,49	4,49	9,09	9,09	4,60
Rail E	1,86	1,80	1,86	--	1,76	1,86	3,52	3,72	--
Rail E	4,59	5,53	4,63	--	4,59	7,86	9,22	16,00	--
Rail E	4,50	4,60	4,60	4,50	4,50	4,50	9,10	9,10	4,60
Rail E	4,54	4,60	4,60	--	4,54	4,54	9,14	9,14	4,60
Rail E	1,88	1,88	1,88	1,88	1,88	1,88	3,76	3,76	--
Rail E	1,81	1,88	1,81	--	1,81	1,85	3,62	3,70	--
Rail E	1,81	1,81	1,81	1,81	1,81	1,81	3,62	3,62	--
Rail E	1,81	1,81	1,81	1,81	1,81	1,81	3,62	3,62	--
Rail E	1,81	1,81	1,81	1,81	1,81	1,81	3,62	3,62	--
Rail E	4,54	4,60	4,60	--	4,54	4,57	9,14	9,17	4,60
Rail E	4,57	4,60	4,60	--	4,57	4,57	9,17	9,17	4,60
Rail E	4,54	4,60	4,60	--	4,54	4,57	9,14	9,17	4,60
Rail E	4,49	4,60	4,60	--	4,49	4,54	9,09	9,14	4,60
Rail E	1,85	1,88	1,85	--	1,85	1,88	3,70	3,76	--
Rail E	2,24	2,24	2,24	--	2,19	2,32	4,38	4,64	--
Rail E	4,54	4,60	4,60	4,54	4,54	4,54	9,14	9,14	4,60
Rail E	2,28	1,86	2,28	--	1,86	2,32	3,72	4,64	--
Rail E	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	4,56	4,56	--
Rail E	4,54	4,60	4,60	--	4,54	4,54	9,14	9,14	4,60
Rail E	4,51	4,60	4,60	--	4,51	4,53	9,11	9,13	4,60
Rail E	6,14	5,61	5,50	--	5,94	6,72	11,52	13,29	--
Rail E	5,32	5,50	5,50	--	5,32	5,85	10,82	11,35	5,50
Rail E	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	3,92	3,92	--
Rail E	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	3,92	3,92	--
Rail E	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	3,92	3,92	--
Rail E	1,97	1,96	1,97	--	1,96	1,97	3,92	3,94	--
Rail E	1,98	1,97	1,98	--	1,97	1,98	3,94	3,96	--
Rail E	1,98	1,98	1,99	1,98	1,98	1,98	3,97	3,97	--
Rail E	1,98	1,99	1,99	1,98	1,98	1,98	3,97	3,97	--
Rail E	1,98	1,99	1,99	1,98	1,98	1,98	3,97	3,97	--
Rail E	1,98	1,99	1,99	1,98	1,98	1,98	3,97	3,97	--
Rail E	1,98	1,99	1,99	1,98	1,98	1,98	3,97	3,97	--
Rail E	1,98	1,99	1,99	1,98	1,98	1,98	3,97	3,97	--
Rail E	1,97	1,99	1,98	--	1,97	1,98	3,95	3,97	--
Rail E	1,96	1,98	1,97	--	1,96	1,96	3,93	3,93	--
Rail E	1,95	1,97	1,95	--	1,95	1,95	3,90	3,90	--
Rail E	1,97	1,95	1,97	--	1,95	1,97	3,90	3,94	--
Rail E	1,97	1,97	1,97	--	1,97	1,98	3,94	3,96	--
Rail E	1,95	1,97	1,95	--	1,95	1,95	3,90	3,90	--
Rail E	1,91	1,95	1,91	--	1,91	1,91	3,82	3,82	--
Rail E	2,06	2,09	2,06	--	2,06	2,09	4,12	4,18	--
Rail E	2,05	2,06	2,05	--	2,05	2,05	4,10	4,10	--
Rail E	1,99	2,05	1,99	--	1,99	2,03	3,98	4,06	--
Rail E	1,99	1,99	1,99	1,99	1,99	1,99	3,98	3,98	--
Rail E	1,99	1,99	1,99	1,99	1,99	1,99	3,98	3,98	--
Rail E	1,98	1,99	1,98	--	1,98	1,98	3,96	3,96	--
Rail E	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	3,96	3,96	--
Rail E	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	3,96	3,96	--
Rail E	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	3,96	3,96	--
Rail E	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	3,96	3,96	--
Rail E	1,99	1,98	1,99	--	1,98	1,99	3,96	3,98	--
Rail E	2,05	1,99	2,05	--	1,99	2,05	3,98	4,10	--
Rail E	2,00	2,05	1,99	--	2,00	2,08	3,99	4,16	--
Rail E	1,99	1,99	1,99	--	1,99	2,00	3,98	3,99	--
Rail E	1,97	1,99	1,97	--	1,97	1,99	3,94	3,98	--
Rail E	1,96	1,97	1,96	--	1,96	1,96	3,92	3,93	--
Rail E	2,30	2,29	2,30	--	2,30	2,30	4,60	4,60	--
Rail E	5,72	2,30	5,28	--	2,31	5,72	4,62	11,01	--
Rail E	2,24	2,24	2,24	--	2,24	2,32	4,48	4,64	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Hdef.	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte	RRgebr
Rail E	Relatief	2	5,22	5,22	5,22	5,22	False
Rail E	Relatief	45	2178,07	2178,07	8,95	246,18	False
Rail E	Relatief	11	751,11	751,24	5,71	136,85	False
Rail E	Relatief	2	4,86	4,86	4,86	4,86	False
Rail E	Relatief	2	77,95	77,95	77,95	77,95	False
Rail E	Relatief	2	3,00	3,00	3,00	3,00	False
Rail E	Relatief	4	88,23	88,23	23,39	35,76	False
Rail E	Relatief	3	41,11	41,11	12,04	29,07	False
Rail E	Relatief	2	59,15	59,15	59,15	59,15	False
Rail E	Relatief	2	12,03	12,03	12,03	12,03	False
Rail E	Relatief	13	255,00	255,00	4,09	52,36	False
Rail E	Relatief	2	17,93	17,93	17,93	17,93	False
Rail E	Relatief	4	178,71	178,71	51,43	67,25	False
Rail E	Relatief	3	142,85	142,85	71,42	71,43	False
Rail E	Relatief	6	57,39	57,39	7,58	19,89	False
Rail E	Relatief	14	517,97	517,97	5,74	123,40	False
Rail E	Relatief	2	6,78	6,78	6,78	6,78	False
Rail E	Relatief	36	2178,27	2178,27	0,64	223,80	False
Rail E	Relatief	2	3,79	3,79	3,79	3,79	False
Rail E	Relatief	2	53,05	53,05	53,05	53,05	False
Rail E	Relatief	3	122,40	122,40	26,28	96,12	False
Rail E	Relatief	34	202,44	202,51	3,84	10,42	False
Rail E	Relatief	7	161,25	161,25	6,42	41,48	False
Rail E	Relatief	2	5,01	5,01	5,01	5,01	False
Rail E	Relatief	2	12,02	12,02	12,02	12,02	False
Rail E	Relatief	3	11,02	11,02	1,01	10,01	False
Rail E	Relatief	3	18,04	18,04	2,94	15,10	False
Rail E	Relatief	7	28,05	28,05	0,51	14,96	False
Rail E	Relatief	4	31,06	31,06	7,17	15,45	False
Rail E	Relatief	3	12,02	12,02	0,88	11,14	False
Rail E	Relatief	4	29,05	29,05	6,43	11,74	False
Rail E	Relatief	4	16,03	16,03	4,06	7,51	False
Rail E	Relatief	6	43,08	43,08	1,55	14,12	False
Rail E	Relatief	2	12,02	12,02	12,02	12,02	False
Rail E	Relatief	5	41,08	41,08	0,55	27,62	False
Rail E	Relatief	3	47,09	47,09	20,06	27,03	False
Rail E	Relatief	2	12,03	12,03	12,03	12,03	False
Rail E	Relatief	3	45,09	45,09	10,61	34,48	False
Rail E	Relatief	4	100,19	100,19	18,79	59,73	False
Rail E	Relatief	4	57,11	57,11	5,90	45,06	False
Rail E	Relatief	2	27,05	27,05	27,05	27,05	False
Rail E	Relatief	2	40,08	40,08	40,08	40,08	False
Rail E	Relatief	4	72,11	72,11	0,85	40,23	False
Rail E	Relatief	2	28,05	28,05	28,05	28,05	False
Rail E	Relatief	3	72,11	72,11	26,42	45,69	False
Rail E	Relatief	3	22,04	22,04	4,71	17,33	False
Rail E	Relatief	2	6,00	6,00	6,00	6,00	False
Rail E	Relatief	4	72,11	72,11	17,51	27,55	False
Rail E	Relatief	3	28,04	28,04	9,54	18,50	False
Rail E	Relatief	6	52,08	52,08	1,38	20,93	False
Rail E	Relatief	7	75,12	75,12	5,53	19,43	False
Rail E	Relatief	9	140,21	140,21	5,96	28,89	False
Rail E	Relatief	4	33,05	33,05	8,91	14,91	False
Rail E	Relatief	8	100,15	100,16	5,93	25,63	False
Rail E	Relatief	17	259,40	259,40	1,39	25,74	False
Rail E	Relatief	3	12,02	12,02	3,56	8,46	False
Rail E	Relatief	4	29,04	29,04	1,00	15,93	False
Rail E	Relatief	3	26,04	26,04	8,06	17,99	False
Rail E	Relatief	2	6,06	6,06	6,06	6,06	False
Rail E	Relatief	41	758,93	759,06	2,65	154,25	False
Rail E	Relatief	5	514,01	514,01	91,89	166,93	False

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	RuwheidID	Brugtype	BrugID	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	bb	m	Lwissel	Straal	C(boog)
Rail E	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	2 - Voegenspoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	2 - Voegenspoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	2 - Voegenspoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	2 - Voegenspoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,060
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,060
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,060
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,730
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,730
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,730
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,730
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,730
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,730
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,730
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,730
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,060
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,060
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Trein 2	Profiel2
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,400	1,000	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,400	1,000	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,400	1,000	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	47	47	47	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	45	45	45	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	45	45	45	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	42	42	42	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	42	42	42	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	42	42	42	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,400	1,000	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,400	1,000	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Trein 3
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	-40	-40	-40	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	-40	-40	-40	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	-40	-40	-40	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	40	40	40	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	40	40	40	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,680	0,270	1,160	0,000	-58	-58	-58	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,270	1,160	0,000	-58	-58	-58	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,270	1,160	0,000	-58	-58	-58	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	-58	-58	-58	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	-54	-54	-54	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	-46	-46	-46	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	-46	-46	-46	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	-46	-46	-46	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	-41	-41	-41	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	-41	-41	-41	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	-41	-41	-41	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	40	40	40	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	40	40	40	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	40	40	40	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	40	40	40	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	40	40	40	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	40	40	40	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	-40	-40	-40	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,700	0,270	1,160	0,000	52	52	52	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,700	0,270	1,160	0,000	52	52	52	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,700	0,270	1,160	0,000	54	54	54	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,700	0,270	1,160	0,000	54	54	54	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,700	0,270	1,160	0,000	54	54	54	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,700	0,270	1,160	0,000	55	55	55	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,700	0,270	1,160	0,000	55	55	55	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,700	0,270	1,160	0,000	57	57	57	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,270	1,160	0,000	57	57	57	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,270	1,160	0,000	59	59	59	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,270	1,160	0,000	60	60	60	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,270	1,160	0,000	61	61	61	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,270	1,160	0,000	62	62	62	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,270	1,160	0,000	62	62	62	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,270	1,160	0,000	62	62	62	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,270	1,160	0,000	-60	-60	-60	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	47	47	47	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	45	45	45	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	45	45	45	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	42	42	42	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	42	42	42	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	42	42	42	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	-40	-40	-40
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	-40	-40	-40
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	-40	-40	-40
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	40	40	40
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	40	40	40
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	-58	-58	-58
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	-58	-58	-58
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	-58	-58	-58
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	-58	-58	-58
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	-54	-54	-54
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	-46	-46	-46
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	-46	-46	-46
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	-46	-46	-46
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	-41	-41	-41
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	-41	-41	-41
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	-41	-41	-41
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	40	40	40
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	40	40	40
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	40	40	40
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	40	40	40
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	40	40	40
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	40	40	40
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	-40	-40	-40
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	52	52	52
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	52	52	52
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	54	54	54
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	54	54	54
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	54	54	54
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	55	55	55
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	55	55	55
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	57	57	57
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	57	57	57
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	59	59	59
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	60	60	60
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	61	61	61
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	62	62	62
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	62	62	62
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	62	62	62
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	-60	-60	-60
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(P4) 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	40	40	40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	40	40	40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	40	40	40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	40	40	40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	40	40	40
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	65	65	65
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	65	65	65
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	65	65	65
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	59	59	59
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	59	59	59
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	59	59	59
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	52	52	52
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	44	44	44
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	40	40	40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	40	40	40
Rail E	0	DH-2	Doorgaand	0,380	0,000	0,000	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Doorgaand	0,380	0,000	0,000	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Doorgaand	0,380	0,000	0,000	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Doorgaand	0,380	0,000	0,000	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Doorgaand	0,380	0,000	0,000	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Doorgaand	0,380	0,000	0,000	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Doorgaand	0,380	0,000	0,000	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(P4) 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	40	40	40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-40	-40	-40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-40	-40	-40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-40	-40	-40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-40	-40	-40
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-65	-65	-65
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-65	-65	-65
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-61	-61	-61
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-61	-61	-61
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-61	-61	-61
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-55	-55	-55
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-55	-55	-55
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-50	-50	-50
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-50	-50	-50
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-50	-50	-50
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-50	-50	-50
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-45	-45	-45
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-41	-41	-41
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-41	-41	-41
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	40	40	40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	40	40	40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	40	40	40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	40	40	40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	40	40	40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	40	40	40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,740	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,740	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,740	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,740	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,740	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,740	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-67	-67	-67
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-67	-67	-67
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(P4) 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	40	40
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	40	40
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	40	40
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	40	40
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	40	40
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	65	65
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	65	65
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	65	65
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	59	59
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	59	59
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	59	59
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	52	52
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	44	44
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	40	40
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	40	40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	70	70
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:    6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
          RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:    (hoofdgroep)
          Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	V(N) 7	V(P4) 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	40
Rail E	40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-40
Rail E	40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-40
Rail E	40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-40
Rail E	40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-40
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-65
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-65
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-61
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-61
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-61
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-55
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-55
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-50
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-50
Rail E	65	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-50
Rail E	65	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-50
Rail E	65	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-45
Rail E	59	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-41
Rail E	59	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-41
Rail E	59	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	40
Rail E	52	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	40
Rail E	44	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	40
Rail E	40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	40
Rail E	40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	40
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,040	0,000	0,000	0,000	70
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,040	0,000	0,000	0,000	70
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,040	0,000	0,000	0,000	70
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,040	0,000	0,000	0,000	70
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,040	0,000	0,000	0,000	70
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,040	0,000	0,000	0,000	70
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,040	0,000	0,000	0,000	70
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	70
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	70
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	70
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	70
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	70
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	70
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-67
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-67
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	-65	-65	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-65	-65	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-61	-61	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-61	-61	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-61	-61	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-55	-55	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-55	-55	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-50	-50	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-50	-50	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-50	-50	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-50	-50	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-45	-45	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-41	-41	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-41	-41	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	70	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,540	0,580	0,300	0,000
Rail E	70	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,540	0,580	0,300	0,000
Rail E	70	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,540	0,580	0,300	0,000
Rail E	70	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,540	0,580	0,300	0,000
Rail E	70	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,540	0,580	0,300	0,000
Rail E	70	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,540	0,580	0,300	0,000
Rail E	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-67	-67	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-67	-67	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	65	65	65	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	65	65	65	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	65	65	65	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	59	59	59	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	59	59	59	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	59	59	59	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	52	52	52	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	44	44	44	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	70	70	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280
Rail E	70	70	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280
Rail E	70	70	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280
Rail E	70	70	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280
Rail E	70	70	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280
Rail E	70	70	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280
Rail E	70	70	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-40	-40	-40	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-40	-40	-40	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-40	-40	-40	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-40	-40	-40	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-65	-65	-65	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-65	-65	-65	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-61	-61	-61	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-61	-61	-61	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-61	-61	-61	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-55	-55	-55	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-55	-55	-55	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-50	-50	-50	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-50	-50	-50	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-50	-50	-50	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-50	-50	-50	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-45	-45	-45	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-41	-41	-41	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-41	-41	-41	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420
Rail E	0,000	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420
Rail E	0,000	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420
Rail E	0,000	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420
Rail E	0,000	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420
Rail E	0,000	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420
Rail E	0,000	70	70	70	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	70	70	70	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	70	70	70	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	70	70	70	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	70	70	70	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	70	70	70	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-67	-67	-67	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-67	-67	-67	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,270	0,000	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930
Rail E	0,270	0,000	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930
Rail E	0,270	0,000	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930
Rail E	0,270	0,000	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930
Rail E	0,270	0,000	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930
Rail E	0,270	0,000	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930
Rail E	0,270	0,000	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930
Rail E	0,270	0,000	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Trein 13	Profiel13
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,420	0,270	0,000	70	70	70	0	0	Doorgaand
Rail E	0,420	0,270	0,000	70	70	70	0	0	Doorgaand
Rail E	0,420	0,270	0,000	70	70	70	0	0	Doorgaand
Rail E	0,420	0,270	0,000	70	70	70	0	0	Doorgaand
Rail E	0,420	0,270	0,000	70	70	70	0	0	Doorgaand
Rail E	0,420	0,270	0,000	70	70	70	0	0	Doorgaand
Rail E	0,420	0,270	0,000	70	70	70	0	0	Doorgaand
Rail E	0,420	0,270	0,000	70	70	70	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Trein 14
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	V(P4) 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(N) 16	V(P4) 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(D) 18	V(A) 18	V(N) 18	V(P4) 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Trein 22	Profiel22
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Trein 23
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	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
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(P4) 24	Trein 25	Profiel25	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(N) 25	V(P4) 25	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28	V(N) 28	V(P4) 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	LE(D)0.0 63
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	--
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	38,81
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	35,80
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	35,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	35,46
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	63,44
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	63,44
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	63,44
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	63,44
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	63,44
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	34,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	35,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	34,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	34,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	--
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	35,80
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	--
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	38,81
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	40,23
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	35,46
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	34,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	35,80
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	35,80
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	65,43
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	65,43
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	65,28
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	65,28
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	65,25
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	65,06
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	65,06
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,92
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,89
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,66
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,66
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,51
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,15
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,15
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,12
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	63,87
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	63,58
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	63,44
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	63,44
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	65,63
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	65,62
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	65,63
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	65,61
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,61
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,62
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,61
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,62
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,61
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,62
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,63
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,64
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,64
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,64
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,53
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	64,52
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	40,23
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	38,81
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	35,80

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	58,78	75,78	76,01	73,83	70,45	68,82	57,61
Rail E	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44	65,81	54,60
Rail E	55,01	72,01	76,24	71,06	66,67	65,05	53,84
Rail E	60,69	76,23	78,65	73,06	67,67	67,05	56,84
Rail E	78,36	95,13	101,95	95,46	92,20	87,38	79,03
Rail E	78,36	95,13	101,95	95,46	92,20	87,38	79,03
Rail E	78,36	95,13	101,95	95,46	92,20	87,38	79,03
Rail E	78,36	95,13	101,95	95,46	92,20	87,38	79,03
Rail E	78,36	95,13	101,95	95,46	92,20	87,38	79,03
Rail E	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67	64,05	52,84
Rail E	55,01	72,01	76,24	71,06	66,67	65,05	53,84
Rail E	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67	64,05	52,84
Rail E	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67	64,05	52,84
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44	65,81	54,60
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	58,78	75,78	76,01	73,83	70,45	68,82	57,61
Rail E	65,46	81,00	83,42	77,83	72,45	71,82	61,61
Rail E	60,69	76,23	78,65	73,06	67,67	67,05	56,84
Rail E	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67	64,05	52,84
Rail E	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44	65,81	54,60
Rail E	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44	65,81	54,60
Rail E	80,05	95,69	103,00	99,07	96,31	91,34	83,23
Rail E	80,05	95,69	103,00	99,07	96,31	91,34	83,23
Rail E	79,89	95,66	102,92	98,88	96,09	91,11	82,95
Rail E	79,89	95,66	102,92	98,88	96,09	91,11	82,95
Rail E	79,89	95,66	102,88	98,78	95,98	91,01	82,92
Rail E	79,70	95,60	102,74	98,25	95,38	90,57	82,61
Rail E	79,70	95,60	102,74	98,25	95,38	90,57	82,61
Rail E	79,62	95,55	102,67	98,07	95,20	90,35	82,38
Rail E	79,62	95,55	102,62	97,96	95,10	90,23	82,34
Rail E	79,36	95,50	102,51	97,62	94,66	89,77	81,79
Rail E	79,36	95,50	102,51	97,62	94,66	89,77	81,79
Rail E	79,26	95,45	102,44	97,42	94,46	89,54	81,53
Rail E	78,81	95,35	102,27	96,62	93,46	88,83	80,75
Rail E	78,81	95,35	102,27	96,62	93,46	88,83	80,75
Rail E	78,79	95,34	102,25	96,58	93,41	88,78	80,69
Rail E	78,64	95,26	102,15	96,17	92,95	88,25	80,08
Rail E	78,46	95,18	102,02	95,70	92,44	87,66	79,38
Rail E	78,36	95,13	101,95	95,46	92,20	87,38	79,03
Rail E	78,36	95,13	101,95	95,46	92,20	87,38	79,03
Rail E	80,27	95,77	103,11	99,31	96,58	91,67	83,61
Rail E	80,27	95,76	103,09	99,27	96,55	91,63	83,60
Rail E	80,27	95,77	103,11	99,32	96,59	91,67	83,61
Rail E	80,27	95,76	103,08	99,27	96,55	91,61	83,59
Rail E	79,27	94,76	98,08	97,27	95,55	90,61	82,59
Rail E	79,27	94,76	98,09	97,29	95,57	90,64	82,60
Rail E	79,27	94,76	98,07	97,26	95,54	90,60	82,59
Rail E	79,27	94,76	98,09	97,31	95,59	90,65	82,60
Rail E	79,25	94,74	98,08	97,29	95,58	90,62	82,59
Rail E	79,25	94,74	98,09	97,33	95,63	90,67	82,61
Rail E	79,25	94,74	98,10	97,36	95,66	90,70	82,61
Rail E	79,26	94,74	98,11	97,39	95,69	90,72	82,62
Rail E	79,26	94,74	98,12	97,41	95,72	90,75	82,62
Rail E	79,26	94,74	98,12	97,41	95,72	90,75	82,62
Rail E	79,13	94,71	98,07	97,27	95,55	90,57	82,40
Rail E	79,13	94,71	98,05	97,22	95,49	90,51	82,39
Rail E	65,46	81,00	83,42	77,83	72,45	71,82	61,61
Rail E	58,78	75,78	76,01	73,83	70,45	68,82	57,61
Rail E	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44	65,81	54,60

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(D)0.0 Totaal	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
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	80,86	38,81	58,78	75,78	76,01	73,83	70,45
Rail E	77,85	35,80	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44
Rail E	78,98	35,04	55,01	72,01	76,24	71,06	66,67
Rail E	81,70	35,46	60,69	76,23	78,65	73,06	67,67
Rail E	103,94	63,74	79,97	94,73	98,78	94,28	94,51
Rail E	103,94	63,75	79,98	94,74	98,79	94,30	94,52
Rail E	103,94	63,75	79,98	94,74	98,79	94,30	94,52
Rail E	103,94	63,75	79,97	94,73	98,45	92,61	93,67
Rail E	103,94	63,75	79,97	94,73	98,45	92,61	93,67
Rail E	76,09	34,04	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67
Rail E	78,98	35,04	55,01	72,01	76,24	71,06	66,67
Rail E	76,09	34,04	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67
Rail E	76,09	34,04	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	77,85	35,80	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	80,86	38,81	58,78	75,78	76,01	73,83	70,45
Rail E	86,47	40,23	65,46	81,00	83,42	77,83	72,45
Rail E	81,70	35,46	60,69	76,23	78,65	73,06	67,67
Rail E	76,09	34,04	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67
Rail E	77,85	35,80	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44
Rail E	77,85	35,80	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44
Rail E	105,76	63,23	80,10	95,65	100,21	97,85	98,25
Rail E	105,76	63,23	80,10	95,65	100,21	97,85	98,25
Rail E	105,64	63,23	79,93	95,52	100,15	97,74	98,15
Rail E	105,64	63,23	79,93	95,52	100,15	97,74	98,15
Rail E	105,58	63,19	79,93	95,52	100,04	97,33	97,86
Rail E	105,31	63,17	79,86	95,37	99,78	96,34	97,27
Rail E	105,31	63,17	79,86	95,37	99,78	96,34	97,27
Rail E	105,21	63,23	79,94	95,36	99,69	96,25	97,03
Rail E	105,14	63,19	79,94	95,36	99,54	95,75	96,75
Rail E	104,95	63,18	79,67	95,16	99,46	95,49	96,55
Rail E	104,95	63,18	79,67	95,16	99,46	95,49	96,55
Rail E	104,84	63,27	79,78	95,14	99,36	95,38	96,29
Rail E	104,48	63,39	79,53	94,79	98,93	93,35	95,46
Rail E	104,48	63,39	79,53	94,79	98,93	93,35	95,46
Rail E	104,46	63,40	79,55	94,77	98,90	93,30	95,39
Rail E	104,27	63,48	79,66	94,75	98,72	93,04	94,76
Rail E	104,05	63,63	79,84	94,73	98,53	92,74	94,03
Rail E	103,94	63,73	79,96	94,71	98,43	92,59	93,66
Rail E	103,94	63,74	79,97	94,73	98,78	94,28	94,51
Rail E	105,93	63,22	80,32	95,81	99,94	96,12	97,21
Rail E	105,90	63,20	80,32	95,81	99,90	96,04	97,18
Rail E	105,93	63,22	80,32	95,81	99,94	96,13	97,21
Rail E	105,89	63,19	80,32	95,81	99,88	96,03	97,17
Rail E	102,96	62,68	79,94	95,37	96,35	94,49	96,89
Rail E	102,97	62,68	79,94	95,37	96,37	94,54	96,91
Rail E	102,95	62,67	79,94	95,37	96,34	94,48	96,89
Rail E	102,98	62,69	79,94	95,37	96,37	94,57	96,93
Rail E	102,97	62,67	79,93	95,35	96,34	94,53	96,92
Rail E	102,99	62,69	79,93	95,35	96,37	94,62	96,96
Rail E	103,01	62,70	79,93	95,35	96,38	94,67	96,97
Rail E	103,03	62,71	79,93	95,35	96,40	94,72	96,99
Rail E	103,05	62,72	79,93	95,35	96,41	94,77	97,01
Rail E	103,05	62,72	79,93	95,35	96,41	94,77	97,01
Rail E	102,94	62,76	79,81	95,26	96,39	94,65	96,93
Rail E	102,91	62,75	79,81	95,27	97,20	97,19	98,22
Rail E	86,47	40,23	65,46	81,00	83,42	77,83	72,45
Rail E	80,86	38,81	58,78	75,78	76,01	73,83	70,45
Rail E	77,85	35,80	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)0.5 Totaal	LE(D)1.0 63	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	68,82	57,61	80,86	--	--	--	--
Rail E	65,81	54,60	77,85	--	--	--	--
Rail E	65,05	53,84	78,98	--	--	--	--
Rail E	67,05	56,84	81,70	--	--	--	--
Rail E	91,69	81,60	102,49	--	--	--	--
Rail E	91,70	81,61	102,50	--	--	--	--
Rail E	91,70	81,61	102,50	--	--	--	--
Rail E	85,92	76,17	101,66	--	--	--	--
Rail E	85,92	76,17	101,66	--	--	--	--
Rail E	64,05	52,84	76,09	--	--	--	--
Rail E	65,05	53,84	78,98	--	--	--	--
Rail E	64,05	52,84	76,09	--	--	--	--
Rail E	64,05	52,84	76,09	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	65,81	54,60	77,85	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	68,82	57,61	80,86	--	--	--	--
Rail E	71,82	61,61	86,47	--	--	--	--
Rail E	67,05	56,84	81,70	--	--	--	--
Rail E	64,05	52,84	76,09	--	--	--	--
Rail E	65,81	54,60	77,85	--	--	--	--
Rail E	65,81	54,60	77,85	--	--	--	--
Rail E	95,22	84,49	104,87	--	--	--	--
Rail E	95,22	84,49	104,87	--	--	--	--
Rail E	95,14	84,38	104,78	--	--	--	--
Rail E	95,14	84,38	104,78	--	--	--	--
Rail E	94,67	84,11	104,54	--	--	--	--
Rail E	93,58	83,43	104,01	--	--	--	--
Rail E	93,58	83,43	104,01	--	--	--	--
Rail E	93,51	83,33	103,90	--	--	--	--
Rail E	92,82	82,94	103,64	--	--	--	--
Rail E	92,61	82,67	103,48	--	--	--	--
Rail E	92,61	82,67	103,48	--	--	--	--
Rail E	92,53	82,57	103,36	--	--	--	--
Rail E	87,35	77,85	102,36	--	--	--	--
Rail E	87,35	77,85	102,36	--	--	--	--
Rail E	87,29	77,78	102,32	--	--	--	--
Rail E	86,73	77,14	102,06	--	--	--	--
Rail E	86,15	76,46	101,78	--	--	--	--
Rail E	85,90	76,14	101,64	--	--	--	--
Rail E	91,69	81,60	102,49	--	--	--	--
Rail E	90,50	80,93	103,87	--	--	--	--
Rail E	90,45	80,91	103,83	--	--	--	--
Rail E	90,51	80,93	103,87	--	--	--	--
Rail E	90,43	80,90	103,82	--	--	--	--
Rail E	89,91	80,33	102,21	--	--	--	--
Rail E	89,93	80,34	102,23	--	--	--	--
Rail E	89,89	80,32	102,21	--	--	--	--
Rail E	89,95	80,34	102,25	--	--	--	--
Rail E	89,92	80,32	102,22	--	--	--	--
Rail E	89,98	80,34	102,26	--	--	--	--
Rail E	90,00	80,35	102,28	--	--	--	--
Rail E	90,03	80,36	102,30	--	--	--	--
Rail E	90,06	80,38	102,32	--	--	--	--
Rail E	90,06	80,38	102,32	--	--	--	--
Rail E	89,87	80,16	102,24	--	--	--	--
Rail E	95,32	84,45	103,85	--	--	--	--
Rail E	71,82	61,61	86,47	--	--	--	--
Rail E	68,82	57,61	80,86	--	--	--	--
Rail E	65,81	54,60	77,85	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)1.0 Totaal	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k	LE(D)2.0 Totaal
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	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
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(D)5.0 8k	LE(D)5.0 Totaal	LE(D)Br 63	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(D)Br Totaal	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	47,05	67,02	84,02	84,25
Rail E	--	--	--	44,04	64,01	81,01	81,24
Rail E	--	--	--	42,03	62,00	79,00	83,22
Rail E	--	--	--	42,44	67,68	83,22	85,64
Rail E	--	--	--	60,92	74,99	91,72	99,24
Rail E	--	--	--	60,92	74,99	91,72	99,24
Rail E	--	--	--	60,92	74,99	91,72	99,24
Rail E	--	--	--	60,92	74,99	91,72	99,24
Rail E	--	--	--	60,92	74,99	91,72	99,24
Rail E	--	--	--	41,03	61,00	78,00	78,22
Rail E	--	--	--	42,03	62,00	79,00	83,22
Rail E	--	--	--	41,03	61,00	78,00	78,22
Rail E	--	--	--	41,03	61,00	78,00	78,22
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	44,04	64,01	81,01	81,24
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	47,05	67,02	84,02	84,25
Rail E	--	--	--	48,47	73,70	89,24	91,66
Rail E	--	--	--	42,44	67,68	83,22	85,64
Rail E	--	--	--	41,03	61,00	78,00	78,22
Rail E	--	--	--	44,04	64,01	81,01	81,24
Rail E	--	--	--	44,04	64,01	81,01	81,24
Rail E	--	--	--	63,21	77,25	92,69	100,54
Rail E	--	--	--	63,21	77,25	92,69	100,54
Rail E	--	--	--	63,04	77,07	92,65	100,46
Rail E	--	--	--	62,96	76,86	92,35	100,27
Rail E	--	--	--	62,95	76,86	92,35	100,25
Rail E	--	--	--	62,76	76,62	92,28	100,14
Rail E	--	--	--	62,76	76,62	92,28	100,14
Rail E	--	--	--	62,60	76,52	92,22	100,06
Rail E	--	--	--	62,58	76,52	92,22	100,04
Rail E	--	--	--	62,34	76,23	92,16	99,92
Rail E	--	--	--	62,34	76,23	92,16	99,92
Rail E	--	--	--	62,17	76,10	92,10	99,83
Rail E	--	--	--	61,76	75,58	91,97	99,63
Rail E	--	--	--	61,76	75,58	91,97	99,63
Rail E	--	--	--	61,73	75,55	91,96	99,61
Rail E	--	--	--	61,43	75,36	91,87	99,49
Rail E	--	--	--	61,09	75,12	91,77	99,32
Rail E	--	--	--	60,92	74,99	91,72	99,24
Rail E	--	--	--	60,92	74,99	91,72	99,24
Rail E	--	--	--	63,39	77,49	92,74	100,61
Rail E	--	--	--	63,39	77,49	92,74	100,60
Rail E	--	--	--	63,40	77,49	92,74	100,62
Rail E	--	--	--	63,40	77,49	92,74	100,62
Rail E	--	--	--	62,40	76,49	91,74	95,62
Rail E	--	--	--	62,40	76,49	91,74	95,62
Rail E	--	--	--	62,40	76,49	91,74	95,62
Rail E	--	--	--	62,41	76,49	91,74	95,63
Rail E	--	--	--	62,41	76,49	91,74	95,63
Rail E	--	--	--	62,42	76,49	91,74	95,65
Rail E	--	--	--	62,42	76,49	91,74	95,65
Rail E	--	--	--	62,43	76,49	91,74	95,66
Rail E	--	--	--	62,43	76,49	91,74	95,67
Rail E	--	--	--	62,43	76,49	91,74	95,67
Rail E	--	--	--	62,31	76,35	91,71	95,61
Rail E	--	--	--	62,30	76,35	91,71	95,59
Rail E	--	--	--	48,47	73,70	89,24	91,66
Rail E	--	--	--	47,05	67,02	84,02	84,25
Rail E	--	--	--	44,04	64,01	81,01	81,24

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(A)0.0 1k	LE(A)0.0 2k	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.0 Totaal	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	82,07	78,68	77,06	65,85	89,10	47,05	67,02
Rail E	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09	44,04	64,01
Rail E	78,05	73,66	72,04	60,83	85,97	42,03	62,00
Rail E	80,05	74,66	74,04	63,83	88,69	42,44	67,68
Rail E	92,32	89,07	83,36	75,79	101,03	60,92	76,62
Rail E	92,32	89,07	83,36	75,79	101,03	60,94	76,63
Rail E	92,32	89,07	83,36	75,79	101,03	60,94	76,63
Rail E	92,32	89,07	83,36	75,79	101,03	60,94	76,63
Rail E	92,32	89,07	83,36	75,79	101,03	60,94	76,63
Rail E	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08	41,03	61,00
Rail E	78,05	73,66	72,04	60,83	85,97	42,03	62,00
Rail E	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08	41,03	61,00
Rail E	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08	41,03	61,00
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09	44,04	64,01
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	82,07	78,68	77,06	65,85	89,10	47,05	67,02
Rail E	86,07	80,68	80,06	69,85	94,71	48,47	73,70
Rail E	80,05	74,66	74,04	63,83	88,69	42,44	67,68
Rail E	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08	41,03	61,00
Rail E	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09	44,04	64,01
Rail E	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09	44,04	64,01
Rail E	96,53	93,73	88,49	80,55	103,20	60,56	77,01
Rail E	96,53	93,73	88,49	80,55	103,20	60,56	77,01
Rail E	96,31	93,48	88,21	80,24	103,07	60,56	76,80
Rail E	96,08	93,28	87,90	80,11	102,86	60,39	76,56
Rail E	96,04	93,23	87,85	80,10	102,83	60,38	76,56
Rail E	95,56	92,67	87,44	79,78	102,59	60,40	76,47
Rail E	95,56	92,67	87,44	79,78	102,59	60,40	76,47
Rail E	95,34	92,45	87,16	79,50	102,46	60,46	76,57
Rail E	95,29	92,41	87,10	79,49	102,44	60,44	76,57
Rail E	94,91	91,93	86,56	78,92	102,23	60,42	76,26
Rail E	94,91	91,93	86,56	78,92	102,23	60,42	76,26
Rail E	94,67	91,69	86,25	78,61	102,09	60,51	76,39
Rail E	93,77	90,59	85,37	77,74	101,68	60,62	76,13
Rail E	93,77	90,59	85,37	77,74	101,68	60,62	76,13
Rail E	93,72	90,54	85,30	77,67	101,65	60,63	76,15
Rail E	93,21	89,98	84,59	76,99	101,43	60,69	76,28
Rail E	92,62	89,37	83,77	76,19	101,16	60,82	76,48
Rail E	92,32	89,07	83,36	75,79	101,03	60,92	76,61
Rail E	92,32	89,07	83,36	75,79	101,03	60,92	76,62
Rail E	96,71	93,97	88,76	80,94	103,33	60,51	77,26
Rail E	96,71	93,97	88,76	80,94	103,32	60,50	77,26
Rail E	96,74	94,00	88,79	80,95	103,34	60,52	77,26
Rail E	96,74	93,99	88,79	80,95	103,34	60,52	77,26
Rail E	94,74	92,99	87,79	79,95	100,36	60,01	76,95
Rail E	94,75	93,01	87,80	79,95	100,36	60,01	76,95
Rail E	94,75	93,01	87,80	79,95	100,36	60,01	76,95
Rail E	94,78	93,04	87,84	79,96	100,38	60,03	76,95
Rail E	94,78	93,04	87,84	79,96	100,38	60,03	76,95
Rail E	94,82	93,08	87,87	79,97	100,41	60,04	76,95
Rail E	94,84	93,10	87,89	79,97	100,42	60,04	76,95
Rail E	94,86	93,12	87,91	79,98	100,43	60,05	76,95
Rail E	94,87	93,14	87,93	79,98	100,44	60,06	76,96
Rail E	94,87	93,14	87,93	79,98	100,44	60,06	76,96
Rail E	94,71	92,95	87,71	79,74	100,33	60,10	76,81
Rail E	94,67	92,90	87,67	79,73	100,30	60,09	76,81
Rail E	86,07	80,68	80,06	69,85	94,71	48,47	73,70
Rail E	82,07	78,68	77,06	65,85	89,10	47,05	67,02
Rail E	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09	44,04	64,01

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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)0.5 Totaal
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	84,02	84,25	82,07	78,68	77,06	65,85	89,10
Rail E	81,01	81,24	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09
Rail E	79,00	83,22	78,05	73,66	72,04	60,83	85,97
Rail E	83,22	85,64	80,05	74,66	74,04	63,83	88,69
Rail E	90,75	94,67	89,22	91,00	85,55	75,84	98,23
Rail E	90,78	94,69	89,26	91,01	85,56	75,86	98,26
Rail E	90,78	94,69	89,26	91,01	85,56	75,86	98,26
Rail E	90,77	94,50	88,14	90,62	80,78	71,96	97,78
Rail E	90,77	94,50	88,14	90,62	80,78	71,96	97,78
Rail E	78,00	78,22	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08
Rail E	79,00	83,22	78,05	73,66	72,04	60,83	85,97
Rail E	78,00	78,22	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08
Rail E	78,00	78,22	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	81,01	81,24	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	84,02	84,25	82,07	78,68	77,06	65,85	89,10
Rail E	89,24	91,66	86,07	80,68	80,06	69,85	94,71
Rail E	83,22	85,64	80,05	74,66	74,04	63,83	88,69
Rail E	78,00	78,22	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08
Rail E	81,01	81,24	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09
Rail E	81,01	81,24	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09
Rail E	92,31	96,91	94,37	95,24	91,46	80,93	101,54
Rail E	92,31	96,91	94,37	95,24	91,46	80,93	101,54
Rail E	92,14	96,83	94,22	95,11	91,35	80,77	101,42
Rail E	91,80	96,23	93,10	94,56	89,62	79,40	100,67
Rail E	91,80	96,17	92,84	94,42	89,25	79,21	100,54
Rail E	91,59	96,00	92,05	94,07	88,32	78,63	100,16
Rail E	91,59	96,00	92,05	94,07	88,32	78,63	100,16
Rail E	91,57	95,86	91,89	93,76	88,16	78,44	99,99
Rail E	91,57	95,78	91,60	93,64	87,65	78,17	99,86
Rail E	91,32	95,66	91,20	93,41	87,26	77,74	99,63
Rail E	91,32	95,66	91,20	93,41	87,26	77,74	99,63
Rail E	91,30	95,52	91,02	93,08	87,09	77,55	99,46
Rail E	90,85	95,18	89,34	92,53	83,09	74,20	98,71
Rail E	90,85	95,18	89,34	92,53	83,09	74,20	98,71
Rail E	90,82	95,13	89,25	92,45	83,00	74,10	98,65
Rail E	90,79	94,89	88,83	91,78	82,14	73,28	98,31
Rail E	90,76	94,62	88,34	91,00	81,19	72,35	97,94
Rail E	90,74	94,48	88,10	90,60	80,75	71,91	97,76
Rail E	90,75	94,67	89,22	91,00	85,55	75,84	98,23
Rail E	92,49	96,57	92,75	94,42	87,19	77,96	100,65
Rail E	92,49	96,57	92,75	94,41	87,19	77,96	100,64
Rail E	92,49	96,60	92,82	94,44	87,23	77,97	100,68
Rail E	92,49	96,60	92,81	94,44	87,23	77,97	100,67
Rail E	92,15	93,30	91,36	94,19	86,78	77,44	99,22
Rail E	92,15	93,31	91,39	94,20	86,80	77,45	99,23
Rail E	92,15	93,31	91,39	94,20	86,80	77,45	99,23
Rail E	92,15	93,33	91,46	94,23	86,84	77,46	99,26
Rail E	92,15	93,33	91,46	94,23	86,84	77,46	99,26
Rail E	92,15	93,36	91,53	94,26	86,89	77,48	99,29
Rail E	92,15	93,37	91,57	94,27	86,91	77,49	99,30
Rail E	92,15	93,38	91,61	94,28	86,93	77,49	99,32
Rail E	92,15	93,39	91,65	94,30	86,96	77,50	99,34
Rail E	92,15	93,39	91,65	94,30	86,96	77,50	99,34
Rail E	92,04	93,36	91,50	94,21	86,71	77,26	99,24
Rail E	92,05	94,02	93,68	95,20	91,57	80,89	100,56
Rail E	89,24	91,66	86,07	80,68	80,06	69,85	94,71
Rail E	84,02	84,25	82,07	78,68	77,06	65,85	89,10
Rail E	81,01	81,24	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125	LE(A)1.0 250	LE(A)1.0 500	LE(A)1.0 1k	LE(A)1.0 2k	LE(A)1.0 4k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(A)1.0 8k	LE(A)1.0 Totaal	LE(A)2.0 63	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250	LE(A)2.0 500	LE(A)2.0 1k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)2.0 Totaal	LE(A)5.0 63	LE(A)5.0 125	LE(A)5.0 250
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	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)5.0 Totaal	LE(A)Br 63
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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(A)Br Totaal
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	51,03	71,00	88,00	88,22	86,05	82,66	81,04
Rail E	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04	79,65	78,03
Rail E	46,01	65,98	82,98	87,20	82,03	77,64	76,02
Rail E	46,42	71,66	87,20	89,62	84,03	78,64	78,02
Rail E	60,17	76,96	93,85	99,54	93,54	89,74	86,48
Rail E	60,17	76,96	93,85	99,54	93,54	89,74	86,48
Rail E	60,17	76,96	93,85	99,54	93,54	89,74	86,48
Rail E	60,17	76,96	93,85	99,54	93,54	89,74	86,48
Rail E	60,17	76,96	93,85	99,54	93,54	89,74	86,48
Rail E	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03	76,64	75,02
Rail E	46,01	65,98	82,98	87,20	82,03	77,64	76,02
Rail E	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03	76,64	75,02
Rail E	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03	76,64	75,02
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04	79,65	78,03
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	51,03	71,00	88,00	88,22	86,05	82,66	81,04
Rail E	52,44	77,68	93,22	95,64	90,05	84,66	84,04
Rail E	46,42	71,66	87,20	89,62	84,03	78,64	78,02
Rail E	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03	76,64	75,02
Rail E	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04	79,65	78,03
Rail E	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04	79,65	78,03
Rail E	62,27	78,18	94,52	100,92	96,98	93,80	89,74
Rail E	62,27	78,18	94,52	100,92	96,98	93,80	89,74
Rail E	62,15	78,10	94,51	100,87	96,87	93,66	89,63
Rail E	61,95	77,74	94,09	100,55	96,55	93,36	89,24
Rail E	61,87	77,74	94,09	100,45	96,28	93,05	89,00
Rail E	61,59	77,63	94,06	100,19	95,55	92,20	88,37
Rail E	61,59	77,63	94,06	100,19	95,55	92,20	88,37
Rail E	61,47	77,58	94,04	100,14	95,43	92,07	88,25
Rail E	61,37	77,58	94,04	100,00	95,13	91,76	87,95
Rail E	61,19	77,45	94,01	99,94	94,90	91,44	87,70
Rail E	61,19	77,45	94,01	99,94	94,90	91,44	87,70
Rail E	61,07	77,40	93,99	99,89	94,77	91,29	87,57
Rail E	60,75	77,18	93,95	99,75	94,23	90,56	87,15
Rail E	60,75	77,18	93,95	99,75	94,23	90,56	87,15
Rail E	60,73	77,17	93,94	99,74	94,21	90,53	87,13
Rail E	60,52	77,09	93,91	99,67	93,95	90,22	86,87
Rail E	60,28	77,01	93,87	99,58	93,67	89,90	86,60
Rail E	60,17	76,96	93,85	99,54	93,54	89,74	86,48
Rail E	60,17	76,96	93,85	99,54	93,54	89,74	86,48
Rail E	62,42	78,29	94,54	101,00	97,07	93,88	89,89
Rail E	62,38	78,29	94,54	100,94	96,96	93,77	89,79
Rail E	62,42	78,29	94,54	101,00	97,09	93,90	89,90
Rail E	62,36	78,29	94,54	100,91	96,94	93,76	89,75
Rail E	61,36	77,29	93,54	95,91	94,94	92,76	88,75
Rail E	61,38	77,29	93,54	95,94	95,00	92,83	88,81
Rail E	61,34	77,29	93,54	95,89	94,91	92,75	88,71
Rail E	61,39	77,29	93,54	95,94	95,05	92,90	88,84
Rail E	61,39	77,29	93,54	95,94	95,05	92,90	88,84
Rail E	61,43	77,29	93,54	95,99	95,19	93,06	88,96
Rail E	61,45	77,29	93,54	96,02	95,26	93,15	89,02
Rail E	61,47	77,30	93,55	96,05	95,33	93,23	89,08
Rail E	61,49	77,30	93,55	96,08	95,40	93,32	89,14
Rail E	61,49	77,30	93,55	96,08	95,40	93,32	89,14
Rail E	61,41	77,23	93,53	96,05	95,32	93,22	89,05
Rail E	61,36	77,23	93,53	95,99	95,18	93,04	88,93
Rail E	52,44	77,68	93,22	95,64	90,05	84,66	84,04
Rail E	51,03	71,00	88,00	88,22	86,05	82,66	81,04
Rail E	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04	79,65	78,03

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.0 Totaal	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	69,83	93,08	51,03	71,00	88,00	88,22	86,05
Rail E	66,82	90,07	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04
Rail E	64,81	89,95	46,01	65,98	82,98	87,20	82,03
Rail E	67,81	92,67	46,42	71,66	87,20	89,62	84,03
Rail E	76,70	101,81	60,28	77,74	93,61	98,23	94,69
Rail E	76,70	101,81	60,29	77,74	93,62	98,23	94,70
Rail E	76,70	101,81	60,29	77,74	93,62	98,23	94,70
Rail E	76,70	101,81	60,28	77,72	93,59	97,64	92,17
Rail E	76,70	101,81	60,28	77,72	93,59	97,64	92,17
Rail E	63,81	87,06	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03
Rail E	64,81	89,95	46,01	65,98	82,98	87,20	82,03
Rail E	63,81	87,06	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03
Rail E	63,81	87,06	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	66,82	90,07	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	69,83	93,08	51,03	71,00	88,00	88,22	86,05
Rail E	73,83	98,69	52,44	77,68	93,22	95,64	90,05
Rail E	67,81	92,67	46,42	71,66	87,20	89,62	84,03
Rail E	63,81	87,06	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03
Rail E	66,82	90,07	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04
Rail E	66,82	90,07	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04
Rail E	80,06	103,75	60,69	78,19	94,45	100,00	98,59
Rail E	80,06	103,75	60,69	78,19	94,45	100,00	98,59
Rail E	79,87	103,68	60,69	78,10	94,40	99,98	98,56
Rail E	79,62	103,34	60,38	77,71	93,95	99,51	98,04
Rail E	79,52	103,19	60,26	77,71	93,95	99,31	97,45
Rail E	79,15	102,80	60,07	77,67	93,88	98,89	96,16
Rail E	79,15	102,80	60,07	77,67	93,88	98,89	96,16
Rail E	78,97	102,73	60,11	77,72	93,88	98,85	96,13
Rail E	78,85	102,57	59,98	77,72	93,88	98,59	95,33
Rail E	78,47	102,45	59,96	77,58	93,79	98,55	95,23
Rail E	78,47	102,45	59,96	77,58	93,79	98,55	95,23
Rail E	78,28	102,38	60,02	77,64	93,79	98,51	95,19
Rail E	77,73	102,13	60,06	77,50	93,62	97,84	92,48
Rail E	77,73	102,13	60,06	77,50	93,62	97,84	92,48
Rail E	77,69	102,12	60,06	77,51	93,61	97,83	92,45
Rail E	77,31	102,00	60,11	77,57	93,60	97,75	92,34
Rail E	76,89	101,87	60,20	77,66	93,59	97,67	92,22
Rail E	76,70	101,81	60,27	77,72	93,59	97,63	92,16
Rail E	76,70	101,81	60,28	77,74	93,61	98,23	94,69
Rail E	80,34	103,82	60,67	78,27	94,49	99,36	95,42
Rail E	80,29	103,75	60,62	78,27	94,49	99,27	95,27
Rail E	80,34	103,83	60,67	78,27	94,49	99,35	95,45
Rail E	80,27	103,73	60,59	78,27	94,49	99,23	95,23
Rail E	79,27	100,81	59,91	77,63	93,76	94,87	93,43
Rail E	79,29	100,85	59,94	77,62	93,76	94,90	93,52
Rail E	79,25	100,79	59,89	77,63	93,76	94,83	93,39
Rail E	79,30	100,88	59,95	77,63	93,76	94,91	93,58
Rail E	79,30	100,88	59,95	77,63	93,76	94,91	93,58
Rail E	79,34	100,96	60,01	77,63	93,76	94,98	93,77
Rail E	79,36	101,01	60,03	77,63	93,76	95,01	93,87
Rail E	79,38	101,06	60,06	77,63	93,76	95,04	93,97
Rail E	79,41	101,11	60,09	77,63	93,77	95,08	94,06
Rail E	79,41	101,11	60,09	77,63	93,77	95,08	94,06
Rail E	79,25	101,05	60,11	77,57	93,72	95,07	94,02
Rail E	79,20	100,95	60,08	77,58	93,75	96,76	98,12
Rail E	73,83	98,69	52,44	77,68	93,22	95,64	90,05
Rail E	69,83	93,08	51,03	71,00	88,00	88,22	86,05
Rail E	66,82	90,07	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)0.5 Totaal	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	82,66	81,04	69,83	93,08	--	--	--
Rail E	79,65	78,03	66,82	90,07	--	--	--
Rail E	77,64	76,02	64,81	89,95	--	--	--
Rail E	78,64	78,02	67,81	92,67	--	--	--
Rail E	92,81	93,05	82,76	102,06	--	--	--
Rail E	92,81	93,06	82,76	102,06	--	--	--
Rail E	92,81	93,06	82,76	102,06	--	--	--
Rail E	90,65	85,90	75,24	100,56	--	--	--
Rail E	90,65	85,90	75,24	100,56	--	--	--
Rail E	76,64	75,02	63,81	87,06	--	--	--
Rail E	77,64	76,02	64,81	89,95	--	--	--
Rail E	76,64	75,02	63,81	87,06	--	--	--
Rail E	76,64	75,02	63,81	87,06	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	79,65	78,03	66,82	90,07	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	82,66	81,04	69,83	93,08	--	--	--
Rail E	84,66	84,04	73,83	98,69	--	--	--
Rail E	78,64	78,02	67,81	92,67	--	--	--
Rail E	76,64	75,02	63,81	87,06	--	--	--
Rail E	79,65	78,03	66,82	90,07	--	--	--
Rail E	79,65	78,03	66,82	90,07	--	--	--
Rail E	97,28	96,74	85,50	104,84	--	--	--
Rail E	97,28	96,74	85,50	104,84	--	--	--
Rail E	97,24	96,72	85,47	104,81	--	--	--
Rail E	96,81	96,19	84,95	104,33	--	--	--
Rail E	96,21	95,62	84,60	103,94	--	--	--
Rail E	94,98	94,37	83,79	103,12	--	--	--
Rail E	94,98	94,37	83,79	103,12	--	--	--
Rail E	94,84	94,35	83,76	103,07	--	--	--
Rail E	94,13	93,49	83,21	102,59	--	--	--
Rail E	94,01	93,43	83,14	102,52	--	--	--
Rail E	94,01	93,43	83,14	102,52	--	--	--
Rail E	93,86	93,41	83,11	102,48	--	--	--
Rail E	91,86	86,41	75,98	100,87	--	--	--
Rail E	91,86	86,41	75,98	100,87	--	--	--
Rail E	91,82	86,39	75,94	100,85	--	--	--
Rail E	91,37	86,17	75,65	100,73	--	--	--
Rail E	90,88	85,97	75,35	100,61	--	--	--
Rail E	90,64	85,89	75,23	100,56	--	--	--
Rail E	92,81	93,05	82,76	102,06	--	--	--
Rail E	94,23	89,27	78,56	102,69	--	--	--
Rail E	94,12	89,15	78,50	102,59	--	--	--
Rail E	94,25	89,28	78,56	102,69	--	--	--
Rail E	94,11	89,11	78,47	102,57	--	--	--
Rail E	93,62	88,32	77,72	100,31	--	--	--
Rail E	93,68	88,39	77,75	100,36	--	--	--
Rail E	93,60	88,28	77,69	100,29	--	--	--
Rail E	93,74	88,42	77,75	100,39	--	--	--
Rail E	93,74	88,42	77,75	100,39	--	--	--
Rail E	93,87	88,55	77,81	100,48	--	--	--
Rail E	93,93	88,62	77,84	100,53	--	--	--
Rail E	94,00	88,69	77,87	100,58	--	--	--
Rail E	94,07	88,75	77,91	100,63	--	--	--
Rail E	94,07	88,75	77,91	100,63	--	--	--
Rail E	94,02	88,67	77,78	100,60	--	--	--
Rail E	97,35	96,89	85,54	103,86	--	--	--
Rail E	84,66	84,04	73,83	98,69	--	--	--
Rail E	82,66	81,04	69,83	93,08	--	--	--
Rail E	79,65	78,03	66,82	90,07	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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)1.0 Totaal	LE(N)2.0 63
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(N)2.0 Totaal	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500	LE(N)5.0 1k	LE(N)5.0 2k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)5.0 4k	LE(N)5.0 8k	LE(N)5.0 Totaal	LE(N)Br 63	LE(N)Br 125	LE(N)Br 250	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(N)Br Totaal	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	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)0.0 Totaal	LE(P4)0.5 63
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(P4)0.5 Totaal	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125	LE(P4)1.0 250	LE(P4)1.0 500	LE(P4)1.0 1k	LE(P4)1.0 2k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(P4)1.0 4k	LE(P4)1.0 8k	LE(P4)1.0 Totaal	LE(P4)2.0 63	LE(P4)2.0 125	LE(P4)2.0 250	LE(P4)2.0 500
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(P4)2.0 1k	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)2.0 Totaal	LE(P4)5.0 63	LE(P4)5.0 125
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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)5.0 Totaal
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:    6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
          RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:    (hoofdgroep)
          Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep    LE(P4)Br 8k  LE(P4)Br Totaal
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --

Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --

Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --

Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --

Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --

Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --

Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --

Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --

Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --

Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --

Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --
Rail E           --               --

Rail E           --               --
```

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam
Rail E	3455239	31	17:54, 22 sep 2023	-135294	2	815_a|912B
Rail E	3455244	31	17:54, 22 sep 2023	-135300	2	815_a|913|
Rail E	3455290	31	17:54, 22 sep 2023	-135306	2	200__|229|
Rail E	3455291	31	17:54, 22 sep 2023	-135312	2	815_a|251|
Rail E	3455292	31	17:54, 22 sep 2023	-135318	2	815_a|251|
Rail E	3455293	31	17:54, 22 sep 2023	-135324	2	815_a|251|
Rail E	3455294	31	17:54, 22 sep 2023	-135330	2	815_a|251|
Rail E	3455295	31	17:54, 22 sep 2023	-135336	2	815_a|251|
Rail E	3455296	31	17:54, 22 sep 2023	-135342	2	815_a|251|
Rail E	3455297	31	17:54, 22 sep 2023	-135348	2	815_a|251|
Rail E	3455298	31	17:54, 22 sep 2023	-135354	2	815_a|251|
Rail E	3455299	31	17:54, 22 sep 2023	-135360	2	815_a|251|
Rail E	3455300	31	17:54, 22 sep 2023	-135366	2	815_a|251|
Rail E	3455301	31	17:54, 22 sep 2023	-135372	2	815_a|251|
Rail E	3455302	31	17:54, 22 sep 2023	-135378	2	815_a|251|
Rail E	3455303	31	17:54, 22 sep 2023	-135384	2	815_a|251|
Rail E	3455304	31	17:54, 22 sep 2023	-135390	2	815_a|251|
Rail E	3455305	31	17:54, 22 sep 2023	-135396	2	815_a|251|
Rail E	3455306	31	17:54, 22 sep 2023	-135402	2	815_a|251|
Rail E	3455307	31	17:54, 22 sep 2023	-135408	2	815_a|251|
Rail E	3455308	31	17:54, 22 sep 2023	-135414	2	815_a|251|
Rail E	3455330	31	17:54, 22 sep 2023	-135420	2	200__|229|
Rail E	3455331	31	17:54, 22 sep 2023	-135426	2	200__|229|
Rail E	3455332	31	17:54, 22 sep 2023	-135432	2	200__|229|
Rail E	3455333	31	17:54, 22 sep 2023	-135438	2	200__|221|
Rail E	3455334	31	17:54, 22 sep 2023	-135444	NVT	200__|233|
Rail E	3455335	31	17:54, 22 sep 2023	-135450	2	200__|233|
Rail E	3455336	31	17:54, 22 sep 2023	-135456	2	200__|229|
Rail E	3455337	31	17:54, 22 sep 2023	-135462	2	815_a|912A
Rail E	3455338	31	17:54, 22 sep 2023	-135468	2	815_a|912A
Rail E	3455339	31	17:54, 22 sep 2023	-135474	2	815_a|912B
Rail E	3455340	31	17:54, 22 sep 2023	-135480	2	815_a|912B
Rail E	3455341	31	17:54, 22 sep 2023	-135486	2	815_a|913|
Rail E	3455342	31	17:54, 22 sep 2023	-135492	2	815_a|913|
Rail E	3455343	31	17:54, 22 sep 2023	-135498	2	815_a|913|
Rail E	3455344	31	17:54, 22 sep 2023	-135504	NVT	815_a|914|
Rail E	3455345	31	17:54, 22 sep 2023	-135510	2	815_a|914|
Rail E	3455346	31	17:54, 22 sep 2023	-135516	2	815_a|913|
Rail E	3455347	31	17:54, 22 sep 2023	-135522	NVT	815_a|915|
Rail E	3455348	31	17:54, 22 sep 2023	-135528	2	815_a|915|
Rail E	3455349	31	17:54, 22 sep 2023	-135534	2	815_a|924|
Rail E	3455350	31	17:54, 22 sep 2023	-135540	2	815_a|916|
Rail E	3455351	31	17:54, 22 sep 2023	-135546	NVT	815_a|916|
Rail E	3455352	31	17:54, 22 sep 2023	-135552	2	815_a|916|
Rail E	3455353	31	17:54, 22 sep 2023	-135558	2	815_a|915|
Rail E	3455354	31	17:54, 22 sep 2023	-135564	NVT	815_a|916|
Rail E	3455355	31	17:54, 22 sep 2023	-135570	2	815_a|917|
Rail E	3455356	31	17:54, 22 sep 2023	-135576	2	200__|229|
Rail E	3455357	31	17:54, 22 sep 2023	-135582	2	815_a|912B
Rail E	3455358	31	17:54, 22 sep 2023	-135588	2	815_a|912B
Rail E	3455359	31	17:54, 22 sep 2023	-135594	2	815_a|920|
Rail E	3455360	31	17:54, 22 sep 2023	-135600	2	815_a|913|
Rail E	3455361	31	17:54, 22 sep 2023	-135606	NVT	815_a|920|
Rail E	3455362	31	17:54, 22 sep 2023	-135612	2	815_a|914|
Rail E	3455363	31	17:54, 22 sep 2023	-135618	2	815_a|924|
Rail E	3455364	31	17:54, 22 sep 2023	-135624	NVT	815_a|924|
Rail E	3455365	31	17:54, 22 sep 2023	-135630	2	815_a|916|
Rail E	3455366	31	17:54, 22 sep 2023	-135636	2	815_a|913|
Rail E	3455367	31	17:54, 22 sep 2023	-135642	NVT	815_a|924|
Rail E	3455368	31	17:54, 22 sep 2023	-135648	2	815_a|920|
Rail E	3455369	31	17:54, 22 sep 2023	-135654	2	815_a|926|

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1
Rail E	5001400 - 5005000	Polylijn	248536,35	608101,56	248538,23	608104,67	2,24
Rail E	6612000 - 6688000	Polylijn	250064,46	607871,90	250138,99	607853,93	4,50
Rail E	26169084 - 26197999	Polylijn	245718,09	603945,74	245777,60	604058,53	1,96
Rail E	201565830 - 201566000	Polylijn	249541,86	609257,33	249583,69	609297,04	6,55
Rail E	202497666 - 202498000	Polylijn	249583,69	609297,04	250436,81	609184,87	6,55
Rail E	202562674 - 202563000	Polylijn	250436,81	609184,87	250497,33	609161,17	6,30
Rail E	202614707 - 202615000	Polylijn	250497,33	609161,17	250545,75	609142,21	6,26
Rail E	202647710 - 202648000	Polylijn	250545,75	609142,21	250576,36	609129,90	6,22
Rail E	202732836 - 202733000	Polylijn	250576,36	609129,90	250654,18	609095,76	6,19
Rail E	202804600 - 202805000	Polylijn	250654,18	609095,76	250720,63	609068,07	6,13
Rail E	202829606 - 202830000	Polylijn	250720,63	609068,07	250743,90	609058,96	6,10
Rail E	202923626 - 202924000	Polylijn	250743,90	609058,96	250831,43	609024,72	6,10
Rail E	203015647 - 203016000	Polylijn	250831,43	609024,72	250917,09	608991,22	6,10
Rail E	201148812 - 201149000	Polylijn	248554,54	608131,75	249281,42	609009,63	2,29
Rail E	201240801 - 201241000	Polylijn	249281,42	609009,63	249347,92	609073,22	6,55
Rail E	201245801 - 201246000	Polylijn	249347,92	609073,22	249351,54	609076,66	6,55
Rail E	201298904 - 201299000	Polylijn	249351,54	609076,66	249389,98	609113,17	6,55
Rail E	201312901 - 201313000	Polylijn	249389,98	609113,17	249400,14	609122,81	6,55
Rail E	201373884 - 201374000	Polylijn	249400,14	609122,81	249444,39	609164,82	6,55
Rail E	201469860 - 201470000	Polylijn	249444,39	609164,82	249514,04	609230,92	6,55
Rail E	201507852 - 201508320	Polylijn	249514,04	609230,92	249541,83	609257,31	6,55
Rail E	26058000 - 26072000	Polylijn	245712,69	603933,09	245718,09	603945,74	1,96
Rail E	26058000 - 26060000	Polylijn	245712,69	603933,09	245713,69	603934,77	1,96
Rail E	26060000 - 26072000	Polylijn	245713,69	603934,77	245719,66	603944,88	1,96
Rail E	26044000 - 26058000	Polylijn	245706,51	603920,87	245712,69	603933,09	1,96
Rail E	26672000 - 26686000	Polylijn	246132,71	604376,36	246142,11	604386,45	1,90
Rail E	26672000 - 26686000	Polylijn	246132,71	604376,36	246143,39	604385,15	1,90
Rail E	26658000 - 26672000	Polylijn	246122,68	604366,93	246132,71	604376,36	1,91
Rail E	5028952 - 5037000	Polylijn	248546,42	608118,27	248555,84	608130,87	2,27
Rail E	5028952 - 5037000	Polylijn	248546,42	608118,27	248554,54	608131,75	2,27
Rail E	5012908 - 5020855	Polylijn	248538,23	608104,67	248546,42	608118,27	2,24
Rail E	5012903 - 5020855	Polylijn	248536,77	608105,65	248546,42	608118,27	2,24
Rail E	6701500 - 6715000	Polylijn	250151,95	607850,28	250165,16	607847,57	4,54
Rail E	6701500 - 6715000	Polylijn	250151,95	607850,28	250164,66	607845,70	4,54
Rail E	6688000 - 6701500	Polylijn	250138,99	607853,93	250151,95	607850,28	4,52
Rail E	6745000 - 6757000	Polylijn	250194,63	607840,91	250206,86	607839,22	4,58
Rail E	6745000 - 6757000	Polylijn	250194,63	607840,91	250206,45	607837,64	4,58
Rail E	6733000 - 6745000	Polylijn	250182,60	607843,40	250194,63	607840,91	4,57
Rail E	6974500 - 6987000	Polylijn	250418,33	607786,81	250430,50	607784,96	4,54
Rail E	6974500 - 6987000	Polylijn	250418,33	607786,81	250430,14	607783,44	4,54
Rail E	6962000 - 6974500	Polylijn	250406,33	607789,43	250418,33	607786,81	4,54
Rail E	7139000 - 7151000	Polylijn	250576,95	607743,85	250589,01	607741,41	4,49
Rail E	7139000 - 7151000	Polylijn	250577,38	607745,59	250589,01	607741,41	4,49
Rail E	7151000 - 7163000	Polylijn	250589,01	607741,41	250600,85	607738,11	4,49
Rail E	7109000 - 7121000	Polylijn	250549,12	607754,70	250560,91	607751,45	4,51
Rail E	7121000 - 7133000	Polylijn	250560,91	607751,45	250572,53	607747,52	4,50
Rail E	7121000 - 7133000	Polylijn	250560,91	607751,45	250572,86	607748,87	4,50
Rail E	4464000 - 4477500	Polylijn	248256,30	607638,80	248262,93	607650,50	2,28
Rail E	4477500 - 4491000	Polylijn	248262,93	607650,50	248270,32	607661,75	2,26
Rail E	4477500 - 4491000	Polylijn	248262,93	607650,50	248268,80	607662,66	2,26
Rail E	6585000 - 6598500	Polylijn	250038,33	607878,28	250051,49	607875,48	4,59
Rail E	6598500 - 6612000	Polylijn	250051,49	607875,48	250064,46	607871,90	4,54
Rail E	6585000 - 6598500	Polylijn	250038,71	607879,84	250051,49	607875,48	4,59
Rail E	6935000 - 6948500	Polylijn	250380,16	607795,67	250393,15	607792,12	4,54
Rail E	6948500 - 6962000	Polylijn	250393,15	607792,12	250406,33	607789,43	4,54
Rail E	6948500 - 6962000	Polylijn	250393,15	607792,12	250405,94	607787,71	4,54
Rail E	6982500 - 6996000	Polylijn	250425,09	607780,93	250438,10	607777,40	4,54
Rail E	6969000 - 6982500	Polylijn	250411,86	607783,52	250425,09	607780,93	4,54
Rail E	6969000 - 6982500	Polylijn	250412,31	607785,38	250425,09	607780,93	4,54
Rail E	5821000 - 5835000	Polylijn	249294,37	608058,26	249308,19	608054,52	5,81
Rail E	5821000 - 5835000	Polylijn	249294,37	608058,26	249308,53	608056,30	5,81

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	H-n	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M.
Rail E	2,24	2,24	2,24	2,24	2,24	2,24	4,48	4,48	--
Rail E	4,52	4,62	4,60	--	4,52	4,52	9,12	9,12	--
Rail E	1,80	1,96	1,80	--	1,80	1,95	3,60	3,90	--
Rail E	6,55	7,07	7,09	6,55	6,55	6,55	13,62	13,64	--
Rail E	6,30	7,09	7,07	--	6,30	6,55	11,85	13,65	--
Rail E	6,26	7,07	7,01	--	6,26	6,30	13,27	13,37	--
Rail E	6,22	7,01	6,96	--	6,22	6,26	13,18	13,27	--
Rail E	6,19	6,96	6,88	--	6,19	6,22	13,07	13,18	--
Rail E	6,13	6,88	6,22	--	6,13	6,19	12,35	13,07	--
Rail E	6,10	6,22	5,88	--	6,10	6,13	11,98	12,34	--
Rail E	6,10	5,88	5,86	6,10	6,10	6,10	11,96	11,98	--
Rail E	6,10	5,86	5,78	6,10	6,10	6,10	11,88	11,96	--
Rail E	6,10	5,78	5,70	6,10	6,10	6,10	11,80	11,88	--
Rail E	6,55	2,29	6,92	--	2,32	7,97	4,61	13,92	--
Rail E	6,55	6,92	6,99	6,55	6,55	6,55	13,47	13,54	--
Rail E	6,55	6,99	6,99	6,55	6,55	6,55	13,54	13,54	--
Rail E	6,55	6,99	7,01	6,55	6,55	6,55	13,54	13,56	--
Rail E	6,55	7,01	7,01	6,55	6,55	6,55	13,56	13,56	--
Rail E	6,55	7,01	7,03	6,55	6,55	6,55	13,56	13,58	--
Rail E	6,55	7,03	7,06	6,55	6,55	6,55	13,58	13,61	--
Rail E	6,55	7,06	7,07	6,55	6,55	6,55	13,61	13,62	--
Rail E	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	3,92	3,92	1,96
Rail E	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	3,92	3,92	--
Rail E	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	3,92	3,92	--
Rail E	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	3,92	3,92	1,96
Rail E	1,88	1,90	1,88	--	1,88	1,88	3,76	3,76	--
Rail E	1,88	1,90	1,88	--	1,88	1,88	3,76	3,76	--
Rail E	1,90	1,91	1,90	--	1,90	1,90	3,80	3,80	--
Rail E	2,29	2,27	2,29	--	2,28	2,29	4,56	4,58	--
Rail E	2,29	2,27	2,29	--	2,28	2,29	4,56	4,58	--
Rail E	2,27	2,24	2,27	--	2,26	2,27	4,52	4,54	--
Rail E	2,27	2,24	2,27	--	2,26	2,27	4,52	4,54	--
Rail E	4,55	4,60	4,60	--	4,55	4,55	9,15	9,15	4,60
Rail E	4,55	4,60	4,60	--	4,55	4,55	9,15	9,15	4,60
Rail E	4,54	4,60	4,60	--	4,54	4,54	9,14	9,14	4,60
Rail E	4,59	4,60	4,60	--	4,59	4,59	9,19	9,19	4,60
Rail E	4,59	4,60	4,60	--	4,59	4,59	9,19	9,19	4,60
Rail E	4,58	4,60	4,60	--	4,58	4,58	9,18	9,18	4,60
Rail E	4,54	4,60	4,60	4,54	4,54	4,54	9,14	9,14	4,60
Rail E	4,54	4,60	4,60	4,54	4,54	4,54	9,14	9,14	4,60
Rail E	4,54	4,60	4,60	4,54	4,54	4,54	9,14	9,14	4,60
Rail E	4,49	4,60	4,60	4,49	4,49	4,49	9,09	9,09	4,60
Rail E	4,49	4,60	4,60	4,49	4,49	4,49	9,09	9,09	4,60
Rail E	4,49	4,60	4,60	4,49	4,49	4,49	9,09	9,09	4,60
Rail E	4,50	4,60	4,60	--	4,50	4,50	9,10	9,10	4,60
Rail E	4,50	4,60	4,60	4,50	4,50	4,50	9,10	9,10	4,60
Rail E	4,50	4,60	4,60	4,50	4,50	4,50	9,10	9,10	4,60
Rail E	2,26	2,28	2,26	--	2,26	2,26	4,52	4,52	--
Rail E	2,24	2,26	2,24	--	2,24	2,24	4,48	4,48	--
Rail E	2,24	2,26	2,24	--	2,24	2,24	4,48	4,48	--
Rail E	4,54	4,63	4,63	--	4,54	4,54	9,17	9,17	--
Rail E	4,50	4,63	4,62	--	4,50	4,50	9,12	9,12	--
Rail E	4,54	4,64	4,63	--	4,54	4,54	9,17	9,17	--
Rail E	4,54	4,60	4,60	4,54	4,54	4,54	9,14	9,14	4,60
Rail E	4,54	4,60	4,60	4,54	4,54	4,54	9,14	9,14	4,60
Rail E	4,54	4,60	4,60	4,54	4,54	4,54	9,14	9,14	4,60
Rail E	4,54	4,60	4,60	4,54	4,54	4,54	9,14	9,14	4,60
Rail E	4,54	4,60	4,60	4,54	4,54	4,54	9,14	9,14	4,60
Rail E	5,89	5,70	5,53	--	5,89	5,89	11,42	11,42	--
Rail E	5,89	5,70	5,61	--	5,89	5,89	11,50	11,50	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Hdef.	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte	RRgebr
Rail E	Relatief	2	3,63	3,63	3,63	3,63	False
Rail E	Relatief	2	76,67	76,67	76,67	76,67	False
Rail E	Relatief	8	127,64	127,64	6,25	48,45	False
Rail E	Relatief	60	57,68	57,68	0,18	1,00	False
Rail E	Relatief	935	931,87	931,92	0,23	1,01	False
Rail E	Relatief	67	65,00	65,00	0,32	1,01	False
Rail E	Relatief	55	52,00	52,00	0,03	1,01	False
Rail E	Relatief	35	32,99	32,99	0,29	1,01	False
Rail E	Relatief	88	84,98	84,99	0,11	1,01	False
Rail E	Relatief	74	71,99	72,00	0,40	1,01	False
Rail E	Relatief	28	24,99	24,99	0,39	1,01	False
Rail E	Relatief	102	93,99	93,99	0,37	1,01	False
Rail E	Relatief	94	91,98	91,98	0,35	1,01	False
Rail E	Relatief	1153	1148,53	1151,33	0,06	1,64	False
Rail E	Relatief	94	92,01	92,01	0,21	1,01	False
Rail E	Relatief	7	4,99	4,99	0,20	1,00	False
Rail E	Relatief	56	53,02	53,02	0,10	1,00	False
Rail E	Relatief	16	14,01	14,01	0,11	1,00	False
Rail E	Relatief	63	61,02	61,02	0,11	1,00	False
Rail E	Relatief	98	96,02	96,02	0,14	1,00	False
Rail E	Relatief	40	38,32	38,32	0,46	1,00	False
Rail E	Relatief	2	13,75	13,75	13,75	13,75	False
Rail E	Relatief	2	1,96	1,96	1,96	1,96	False
Rail E	Relatief	2	11,74	11,74	11,74	11,74	False
Rail E	Relatief	2	13,69	13,69	13,69	13,69	False
Rail E	Relatief	2	13,79	13,79	13,79	13,79	False
Rail E	Relatief	2	13,83	13,83	13,83	13,83	False
Rail E	Relatief	2	13,77	13,77	13,77	13,77	False
Rail E	Relatief	3	15,76	15,76	7,85	7,90	False
Rail E	Relatief	3	15,76	15,76	7,85	7,91	False
Rail E	Relatief	3	15,90	15,90	7,93	7,97	False
Rail E	Relatief	3	15,91	15,91	7,94	7,97	False
Rail E	Relatief	2	13,49	13,49	13,49	13,49	False
Rail E	Relatief	2	13,51	13,51	13,51	13,51	False
Rail E	Relatief	2	13,46	13,46	13,46	13,46	False
Rail E	Relatief	2	12,35	12,35	12,35	12,35	False
Rail E	Relatief	2	12,26	12,26	12,26	12,26	False
Rail E	Relatief	2	12,28	12,28	12,28	12,28	False
Rail E	Relatief	2	12,31	12,31	12,31	12,31	False
Rail E	Relatief	2	12,28	12,28	12,28	12,28	False
Rail E	Relatief	2	12,28	12,28	12,28	12,28	False
Rail E	Relatief	2	12,30	12,30	12,30	12,30	False
Rail E	Relatief	2	12,36	12,36	12,36	12,36	False
Rail E	Relatief	2	12,29	12,29	12,29	12,29	False
Rail E	Relatief	2	12,23	12,23	12,23	12,23	False
Rail E	Relatief	2	12,27	12,27	12,27	12,27	False
Rail E	Relatief	2	12,23	12,23	12,23	12,23	False
Rail E	Relatief	2	13,45	13,45	13,45	13,45	False
Rail E	Relatief	2	13,46	13,46	13,46	13,46	False
Rail E	Relatief	2	13,50	13,50	13,50	13,50	False
Rail E	Relatief	2	13,45	13,45	13,45	13,45	False
Rail E	Relatief	2	13,46	13,46	13,46	13,46	False
Rail E	Relatief	2	13,50	13,50	13,50	13,50	False
Rail E	Relatief	2	13,47	13,47	13,47	13,47	False
Rail E	Relatief	2	13,45	13,45	13,45	13,45	False
Rail E	Relatief	2	13,53	13,53	13,53	13,53	False
Rail E	Relatief	2	13,48	13,48	13,48	13,48	False
Rail E	Relatief	2	13,48	13,48	13,48	13,48	False
Rail E	Relatief	2	13,53	13,53	13,53	13,53	False
Rail E	Relatief	2	14,32	14,32	14,32	14,32	False
Rail E	Relatief	2	14,30	14,30	14,30	14,30	False

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	RuwheidID	Brugtype	BrugID	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	bb	m	Lwissel	Straal	C(boog)
Rail E	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	2 - Voegenspoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	4 - niet-voegloze wissel	32	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	32	R > 500m	0,0
Rail E	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	4 - niet-voegloze wissel	32	R > 500m	0,0
Rail E	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	4 - niet-voegloze wissel	32	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	24	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	24	R > 500m	0,0
Rail E	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	4 - niet-voegloze wissel	24	R > 500m	0,0
Rail E	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	24	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	24	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	24	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	24	R > 500m	0,0
Rail E	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	24	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	24	R > 500m	0,0
Rail E	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	4 - niet-voegloze wissel	24	R > 500m	0,0
Rail E	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	24	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	24	R > 500m	0,0
Rail E	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	4 - niet-voegloze wissel	28	R > 500m	0,0
Rail E	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	4 - niet-voegloze wissel	28	R > 500m	0,0
Rail E	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	4 - niet-voegloze wissel	28	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	4 - niet-voegloze wissel	28	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,060
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GTW-R-DMU	Doorgaand	1,460
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GTW-R-DMU	Doorgaand	1,460
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GTW-R-DMU	Doorgaand	1,460
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GTW-R-DMU	Doorgaand	1,460
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GTW-R-DMU	Doorgaand	1,460
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GTW-R-DMU	Doorgaand	1,460
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GTW-R-DMU	Doorgaand	1,460
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GTW-R-DMU	Doorgaand	1,460
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GTW-R-DMU	Doorgaand	1,460
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GTW-R-DMU	Doorgaand	1,460
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GTW-R-DMU	Doorgaand	1,460
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GTW-R-DMU	Doorgaand	1,460
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GTW-R-DMU	Doorgaand	1,460
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GTW-R-DMU	Doorgaand	1,460
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,060
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,720
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,060
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GTW-R-DMU	Doorgaand	1,460
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,060
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,020
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Trein 2	Profiel2
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,400	1,000	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	64	64	64	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	60	60	60	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	60	60	60	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	60	60	60	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	56	56	56	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	46	46	46	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	40	40	40	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	40	40	40	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	40	40	40	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	80	80	80	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	80	80	80	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	80	80	80	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	78	78	78	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	75	75	75	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	75	75	75	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	70	70	70	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	64	64	64	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,400	1,000	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,030	1,230	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,000	1,050	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
Rail E	0,400	1,000	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,060	0,000	0,000	80	80	80	0	GTW-R-DMU	Doorgaand
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,400	1,000	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,100	0,250	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Trein 3
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	60	60	60	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	60	60	60	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	-55	-55	-55	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	-45	-45	-45	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	40	40	40	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	40	40	40	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	40	40	40	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	40	40	40	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	-40	-40	-40	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	40	40	40	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	80	80	80	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	-75	-75	-75	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	-65	-65	-65	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	-65	-65	-65	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	-65	-65	-65	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	60	60	60	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	60	60	60	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	60	60	60	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,680	0,270	1,160	0,000	-60	-60	-60	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,270	1,160	0,000	-58	-58	-58	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,270	1,160	0,000	-60	-60	-60	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	-40	-40	-40	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,680	0,150	1,020	0,000	-40	-40	-40	0	DE-LOC-6400
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	1,460	0,060	0,000	0,000	80	80	80	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	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
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,070	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,040	0,000	0,050	0,000	40	40	40	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	-60	-60	-60
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	-58	-58	-58
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,020	0,060	0,000	-60	-60	-60
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	-40	-40	-40
Rail E	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,010	0,050	0,000	-40	-40	-40
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	V(P4) 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	70	70	70
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	40	40	40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	2,120	1,120	0,660	0,000	40	40	40
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(P4) 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-67	-67	-67
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-65	-65	-65
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	-67	-67	-67
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	40	40	40
Rail E	0	DH-2	Stoppend	1,940	1,160	0,640	0,000	40	40	40
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(P4) 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	70	70
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	40	40
Rail E	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,580	0,580	0,300	0,000	40	40
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(N) 7	V(P4) 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-67
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-65
Rail E	70	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	-67
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	40
Rail E	40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,560	0,580	0,280	0,000	40
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	-67	-67	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-65	-65	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	-67	-67	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,900	0,420	0,270	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	70	70	70	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,930	0,420	0,270
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-67	-67	-67	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-65	-65	-65	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	-67	-67	-67	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Trein 13	Profiel13
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Trein 14
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	V(P4) 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(N) 16	V(P4) 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	V(D) 18	V(A) 18	V(N) 18	V(P4) 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Trein 22	Profiel22
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Trein 23
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(P4) 24	Trein 25	Profiel25	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(N) 25	V(P4) 25	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28	V(N) 28	V(P4) 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV   22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	LE(D)0.0 63
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	37,22
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	35,80
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	38,81
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	61,54
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	61,33
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	61,05
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	60,49
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	60,20
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	59,92
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	59,16
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	58,68
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	58,68
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	58,68
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	63,20
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	63,00
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	62,58
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	62,48
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	62,34
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	62,11
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	61,86
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	61,54
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	39,81
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	65,52
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	65,43
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	65,52
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	--
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	62,44
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	63,44
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	40,89
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	63,20
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	37,88
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	37,88
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	34,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	34,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	35,80
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	--
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	34,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	36,42
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	--
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	34,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	34,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	34,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	--
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	34,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	36,42
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	--
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	34,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	41,02
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	38,01
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	38,01
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	35,80
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	35,80
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	--
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	34,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	34,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	--
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	34,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	34,04
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	--
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	38,01
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	35,80

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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
Rail E	62,45	77,99	80,41	74,82	69,44	68,81	58,60
Rail E	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44	65,81	54,60
Rail E	58,78	75,78	76,01	73,83	70,45	68,82	57,61
Rail E	74,62	90,65	95,41	92,71	88,85	83,89	72,71
Rail E	74,54	90,65	95,32	92,44	88,44	83,55	72,44
Rail E	74,45	90,65	95,21	92,09	87,95	83,14	72,09
Rail E	74,24	90,65	94,96	91,41	87,04	82,35	71,41
Rail E	74,13	90,65	94,83	91,08	86,64	81,98	71,08
Rail E	74,04	90,65	94,73	90,70	86,02	81,50	70,70
Rail E	73,82	90,65	94,45	89,71	84,44	80,26	69,71
Rail E	73,66	90,65	94,27	89,09	83,51	79,50	69,09
Rail E	73,66	90,65	94,27	89,09	83,51	79,50	69,09
Rail E	73,66	90,65	94,27	89,09	83,51	79,50	69,09
Rail E	75,17	90,65	96,07	94,81	91,94	86,42	74,81
Rail E	75,10	90,65	95,99	94,55	91,57	86,11	74,55
Rail E	74,95	90,65	95,81	94,04	90,86	85,51	74,04
Rail E	74,92	90,65	95,78	93,92	90,66	85,36	73,92
Rail E	74,88	90,65	95,72	93,73	90,37	85,12	73,73
Rail E	74,79	90,65	95,62	93,46	90,01	84,81	73,46
Rail E	74,72	90,65	95,53	93,12	89,48	84,39	73,12
Rail E	74,62	90,65	95,41	92,71	88,85	83,89	72,71
Rail E	59,78	76,78	81,01	75,83	71,45	69,82	58,61
Rail E	80,13	95,71	103,05	99,22	96,49	91,51	83,39
Rail E	80,05	95,69	103,00	99,07	96,31	91,34	83,23
Rail E	80,13	95,71	103,05	99,22	96,49	91,51	83,39
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	77,36	94,13	96,95	93,46	91,20	86,38	78,03
Rail E	78,36	95,13	101,95	95,46	92,20	87,38	79,03
Rail E	68,55	83,37	84,08	77,83	72,45	71,82	61,61
Rail E	75,17	90,65	96,07	94,81	91,94	86,42	74,81
Rail E	65,54	80,36	81,07	74,82	69,44	68,81	58,60
Rail E	65,54	80,36	81,07	74,82	69,44	68,81	58,60
Rail E	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67	64,05	52,84
Rail E	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67	64,05	52,84
Rail E	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44	65,81	54,60
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67	64,05	52,84
Rail E	64,79	79,45	79,62	73,06	67,67	67,05	56,84
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67	64,05	52,84
Rail E	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67	64,05	52,84
Rail E	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67	64,05	52,84
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67	64,05	52,84
Rail E	64,79	79,45	79,62	73,06	67,67	67,05	56,84
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67	64,05	52,84
Rail E	69,01	83,75	84,22	77,83	72,45	71,82	61,61
Rail E	66,00	80,74	81,21	74,82	69,44	68,81	58,60
Rail E	66,00	80,74	81,21	74,82	69,44	68,81	58,60
Rail E	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44	65,81	54,60
Rail E	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44	65,81	54,60
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67	64,05	52,84
Rail E	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67	64,05	52,84
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67	64,05	52,84
Rail E	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67	64,05	52,84
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	66,00	80,74	81,21	74,82	69,44	68,81	58,60
Rail E	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44	65,81	54,60

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(D)0.0 Totaal	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
Rail E	83,46	37,22	62,45	77,99	80,41	74,82	69,44
Rail E	77,85	35,80	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44
Rail E	80,86	38,81	58,78	75,78	76,01	73,83	70,45
Rail E	98,79	55,54	68,62	84,65	89,41	86,71	82,85
Rail E	98,63	55,33	68,54	84,65	89,32	86,44	82,44
Rail E	98,43	55,15	68,56	84,76	89,32	86,19	82,04
Rail E	98,06	54,57	68,34	84,76	89,06	85,49	81,10
Rail E	97,88	54,20	68,13	84,65	88,83	85,08	80,64
Rail E	97,70	53,92	68,04	84,65	88,73	84,70	80,02
Rail E	97,24	53,16	67,82	84,65	88,45	83,71	78,44
Rail E	96,98	52,68	67,66	84,65	88,27	83,09	77,51
Rail E	96,98	52,79	67,77	84,76	88,37	83,20	77,62
Rail E	96,98	52,68	67,66	84,65	88,27	83,09	77,51
Rail E	100,13	57,20	69,17	84,65	90,07	88,81	85,94
Rail E	99,95	57,10	69,21	84,76	90,09	88,66	85,66
Rail E	99,61	56,67	69,05	84,76	89,91	88,13	84,94
Rail E	99,53	56,57	69,02	84,76	89,88	88,01	84,74
Rail E	99,41	56,43	68,98	84,76	89,82	87,82	84,46
Rail E	99,24	56,11	68,79	84,65	89,62	87,46	84,01
Rail E	99,03	55,86	68,72	84,65	89,53	87,12	83,48
Rail E	98,79	55,54	68,62	84,65	89,41	86,71	82,85
Rail E	83,75	39,81	59,78	76,78	81,01	75,83	71,45
Rail E	105,85	63,25	80,19	95,71	100,29	98,11	98,44
Rail E	105,76	63,23	80,10	95,65	100,21	97,85	98,25
Rail E	105,85	63,25	80,19	95,71	100,29	98,11	98,44
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	100,66	63,46	79,65	94,20	95,24	93,24	94,29
Rail E	103,94	63,74	79,97	94,73	98,78	94,28	94,51
Rail E	87,60	40,89	68,55	83,37	84,08	77,83	72,45
Rail E	100,13	57,20	69,17	84,65	90,07	88,81	85,94
Rail E	84,59	37,88	65,54	80,36	81,07	74,82	69,44
Rail E	84,59	37,88	65,54	80,36	81,07	74,82	69,44
Rail E	76,09	34,04	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67
Rail E	76,09	34,04	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67
Rail E	77,85	35,80	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,09	34,04	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67
Rail E	83,31	36,42	64,79	79,45	79,62	73,06	67,67
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,09	34,04	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67
Rail E	76,09	34,04	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67
Rail E	76,09	34,04	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,09	34,04	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67
Rail E	83,31	36,42	64,79	79,45	79,62	73,06	67,67
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,09	34,04	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67
Rail E	87,81	41,02	69,01	83,75	84,22	77,83	72,45
Rail E	84,80	38,01	66,00	80,74	81,21	74,82	69,44
Rail E	84,80	38,01	66,00	80,74	81,21	74,82	69,44
Rail E	77,85	35,80	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44
Rail E	77,85	35,80	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,09	34,04	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67
Rail E	76,09	34,04	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,09	34,04	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67
Rail E	76,09	34,04	54,01	71,01	71,24	69,06	65,67
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	84,80	38,01	66,00	80,74	81,21	74,82	69,44
Rail E	77,85	35,80	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)0.5 Totaal	LE(D)1.0 63	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500
Rail E	68,81	58,60	83,46	--	--	--	--
Rail E	65,81	54,60	77,85	--	--	--	--
Rail E	68,82	57,61	80,86	--	--	--	--
Rail E	77,89	66,71	92,79	--	--	--	--
Rail E	77,55	66,44	92,63	--	--	--	--
Rail E	77,24	66,19	92,54	--	--	--	--
Rail E	76,42	65,49	92,15	--	--	--	--
Rail E	75,98	65,08	91,88	--	--	--	--
Rail E	75,50	64,70	91,70	--	--	--	--
Rail E	74,26	63,71	91,24	--	--	--	--
Rail E	73,50	63,09	90,98	--	--	--	--
Rail E	73,61	63,20	91,09	--	--	--	--
Rail E	73,50	63,09	90,98	--	--	--	--
Rail E	80,42	68,81	94,13	--	--	--	--
Rail E	80,21	68,66	94,06	--	--	--	--
Rail E	79,59	68,13	93,70	--	--	--	--
Rail E	79,44	68,01	93,63	--	--	--	--
Rail E	79,21	67,82	93,50	--	--	--	--
Rail E	78,81	67,46	93,24	--	--	--	--
Rail E	78,39	67,12	93,03	--	--	--	--
Rail E	77,89	66,71	92,79	--	--	--	--
Rail E	69,82	58,61	83,75	--	--	--	--
Rail E	95,48	84,68	105,02	--	--	--	--
Rail E	95,22	84,49	104,87	--	--	--	--
Rail E	95,48	84,68	105,02	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	91,51	81,40	100,94	--	--	--	--
Rail E	91,69	81,60	102,49	--	--	--	--
Rail E	71,82	61,61	87,60	--	--	--	--
Rail E	80,42	68,81	94,13	--	--	--	--
Rail E	68,81	58,60	84,59	--	--	--	--
Rail E	68,81	58,60	84,59	--	--	--	--
Rail E	64,05	52,84	76,09	--	--	--	--
Rail E	64,05	52,84	76,09	--	--	--	--
Rail E	65,81	54,60	77,85	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	64,05	52,84	76,09	--	--	--	--
Rail E	67,05	56,84	83,31	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	64,05	52,84	76,09	--	--	--	--
Rail E	64,05	52,84	76,09	--	--	--	--
Rail E	64,05	52,84	76,09	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	64,05	52,84	76,09	--	--	--	--
Rail E	67,05	56,84	83,31	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	64,05	52,84	76,09	--	--	--	--
Rail E	71,82	61,61	87,81	--	--	--	--
Rail E	68,81	58,60	84,80	--	--	--	--
Rail E	68,81	58,60	84,80	--	--	--	--
Rail E	65,81	54,60	77,85	--	--	--	--
Rail E	65,81	54,60	77,85	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	64,05	52,84	76,09	--	--	--	--
Rail E	64,05	52,84	76,09	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	64,05	52,84	76,09	--	--	--	--
Rail E	64,05	52,84	76,09	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	68,81	58,60	84,80	--	--	--	--
Rail E	65,81	54,60	77,85	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)1.0 Totaal	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k	LE(D)2.0 Totaal
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	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
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(D)5.0 8k	LE(D)5.0 Totaal	LE(D)Br 63	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV   22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(D)Br Totaal	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500
Rail E	--	--	--	45,46	70,69	86,23	88,65
Rail E	--	--	--	44,04	64,01	81,01	81,24
Rail E	--	--	--	47,05	67,02	84,02	84,25
Rail E	--	--	--	47,68	60,75	76,79	81,55
Rail E	--	--	--	47,46	60,68	76,79	81,46
Rail E	--	--	--	47,19	60,59	76,79	81,35
Rail E	--	--	--	46,63	60,38	76,79	81,10
Rail E	--	--	--	46,34	60,26	76,79	80,96
Rail E	--	--	--	46,06	60,18	76,79	80,86
Rail E	--	--	--	45,30	59,96	76,79	80,59
Rail E	--	--	--	44,82	59,80	76,79	80,40
Rail E	--	--	--	44,82	59,80	76,79	80,40
Rail E	--	--	--	44,82	59,80	76,79	80,40
Rail E	--	--	--	49,34	61,31	76,79	82,21
Rail E	--	--	--	49,13	61,24	76,79	82,13
Rail E	--	--	--	48,71	61,09	76,79	81,95
Rail E	--	--	--	48,62	61,06	76,79	81,91
Rail E	--	--	--	48,48	61,01	76,79	81,86
Rail E	--	--	--	48,25	60,93	76,79	81,76
Rail E	--	--	--	48,00	60,85	76,79	81,67
Rail E	--	--	--	47,68	60,75	76,79	81,55
Rail E	--	--	--	48,05	68,02	85,02	89,25
Rail E	--	--	--	63,30	77,35	92,71	100,59
Rail E	--	--	--	63,21	77,25	92,69	100,54
Rail E	--	--	--	63,30	77,35	92,71	100,59
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	59,92	73,99	90,72	94,24
Rail E	--	--	--	60,92	74,99	91,72	99,24
Rail E	--	--	--	49,13	76,79	91,61	92,32
Rail E	--	--	--	49,34	61,31	76,79	82,21
Rail E	--	--	--	46,12	73,78	88,60	89,31
Rail E	--	--	--	46,12	73,78	88,60	89,31
Rail E	--	--	--	41,03	61,00	78,00	78,22
Rail E	--	--	--	41,03	61,00	78,00	78,22
Rail E	--	--	--	44,04	64,01	81,01	81,24
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	41,03	61,00	78,00	78,22
Rail E	--	--	--	43,41	71,78	86,44	86,61
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	41,03	61,00	78,00	78,22
Rail E	--	--	--	41,03	61,00	78,00	78,22
Rail E	--	--	--	41,03	61,00	78,00	78,22
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	41,03	61,00	78,00	78,22
Rail E	--	--	--	43,41	71,78	86,44	86,61
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	41,03	61,00	78,00	78,22
Rail E	--	--	--	49,26	77,25	91,99	92,46
Rail E	--	--	--	46,25	74,24	88,98	89,45
Rail E	--	--	--	46,25	74,24	88,98	89,45
Rail E	--	--	--	44,04	64,01	81,01	81,24
Rail E	--	--	--	44,04	64,01	81,01	81,24
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	41,03	61,00	78,00	78,22
Rail E	--	--	--	41,03	61,00	78,00	78,22
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	41,03	61,00	78,00	78,22
Rail E	--	--	--	41,03	61,00	78,00	78,22
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	46,25	74,24	88,98	89,45
Rail E	--	--	--	44,04	64,01	81,01	81,24

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(A)0.0 1k	LE(A)0.0 2k	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.0 Totaal	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125
Rail E	83,06	77,67	77,05	66,84	91,70	45,46	70,69
Rail E	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09	44,04	64,01
Rail E	82,07	78,68	77,06	65,85	89,10	47,05	67,02
Rail E	78,85	74,99	70,02	58,85	84,93	41,68	54,75
Rail E	78,58	74,58	69,69	58,58	84,77	41,46	54,68
Rail E	78,23	74,08	69,28	58,23	84,57	41,29	54,69
Rail E	77,55	73,17	68,49	57,55	84,20	40,71	54,48
Rail E	77,22	72,78	68,12	57,22	84,02	40,34	54,26
Rail E	76,84	72,16	67,64	56,84	83,83	40,06	54,18
Rail E	75,85	70,58	66,39	55,85	83,38	39,30	53,96
Rail E	75,23	69,65	65,64	55,23	83,12	38,82	53,80
Rail E	75,23	69,65	65,64	55,23	83,12	38,93	53,91
Rail E	75,23	69,65	65,64	55,23	83,12	38,82	53,80
Rail E	80,95	78,08	72,56	60,95	86,27	43,34	55,31
Rail E	80,69	77,70	72,25	60,69	86,09	43,24	55,34
Rail E	80,18	77,00	71,65	60,18	85,75	42,81	55,19
Rail E	80,05	76,80	71,49	60,05	85,66	42,71	55,16
Rail E	79,87	76,51	71,26	59,87	85,55	42,57	55,12
Rail E	79,59	76,15	70,95	59,59	85,37	42,25	54,93
Rail E	79,26	75,62	70,53	59,26	85,17	42,00	54,85
Rail E	78,85	74,99	70,02	58,85	84,93	41,68	54,75
Rail E	84,07	79,68	78,06	66,85	91,99	48,05	68,02
Rail E	96,67	93,90	88,67	80,73	103,29	60,59	77,12
Rail E	96,53	93,73	88,49	80,55	103,20	60,56	77,01
Rail E	96,67	93,90	88,67	80,73	103,29	60,59	77,12
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	90,32	88,07	82,36	74,79	97,62	60,68	76,42
Rail E	92,32	89,07	83,36	75,79	101,03	60,92	76,62
Rail E	86,07	80,68	80,06	69,85	95,84	49,13	76,79
Rail E	80,95	78,08	72,56	60,95	86,27	43,34	55,31
Rail E	83,06	77,67	77,05	66,84	92,83	46,12	73,78
Rail E	83,06	77,67	77,05	66,84	92,83	46,12	73,78
Rail E	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08	41,03	61,00
Rail E	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08	41,03	61,00
Rail E	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09	44,04	64,01
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08	41,03	61,00
Rail E	80,05	74,66	74,04	63,83	90,30	43,41	71,78
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08	41,03	61,00
Rail E	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08	41,03	61,00
Rail E	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08	41,03	61,00
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08	41,03	61,00
Rail E	80,05	74,66	74,04	63,83	90,30	43,41	71,78
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08	41,03	61,00
Rail E	86,07	80,68	80,06	69,85	96,05	49,26	77,25
Rail E	83,06	77,67	77,05	66,84	93,04	46,25	74,24
Rail E	83,06	77,67	77,05	66,84	93,04	46,25	74,24
Rail E	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09	44,04	64,01
Rail E	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09	44,04	64,01
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08	41,03	61,00
Rail E	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08	41,03	61,00
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08	41,03	61,00
Rail E	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08	41,03	61,00
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	83,06	77,67	77,05	66,84	93,04	46,25	74,24
Rail E	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09	44,04	64,01

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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)0.5 Totaal
Rail E	86,23	88,65	83,06	77,67	77,05	66,84	91,70
Rail E	81,01	81,24	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09
Rail E	84,02	84,25	82,07	78,68	77,06	65,85	89,10
Rail E	70,79	75,55	72,85	68,99	64,02	52,85	78,93
Rail E	70,79	75,46	72,58	68,58	63,69	52,58	78,77
Rail E	70,90	75,45	72,33	68,18	63,37	52,33	78,68
Rail E	70,90	75,20	71,63	67,24	62,56	51,63	78,29
Rail E	70,79	74,96	71,22	66,78	62,12	51,22	78,02
Rail E	70,79	74,86	70,84	66,16	61,64	50,84	77,83
Rail E	70,79	74,59	69,85	64,58	60,39	49,85	77,38
Rail E	70,79	74,40	69,23	63,65	59,64	49,23	77,12
Rail E	70,90	74,51	69,34	63,76	59,75	49,34	77,23
Rail E	70,79	74,40	69,23	63,65	59,64	49,23	77,12
Rail E	70,79	76,21	74,95	72,08	66,56	54,95	80,27
Rail E	70,90	76,23	74,79	71,80	66,35	54,79	80,19
Rail E	70,90	76,05	74,26	71,07	65,73	54,26	79,84
Rail E	70,90	76,02	74,14	70,88	65,58	54,14	79,76
Rail E	70,90	75,96	73,96	70,60	65,35	53,96	79,64
Rail E	70,79	75,76	73,59	70,15	64,95	53,59	79,37
Rail E	70,79	75,67	73,26	69,62	64,53	53,26	79,17
Rail E	70,79	75,55	72,85	68,99	64,02	52,85	78,93
Rail E	85,02	89,25	84,07	79,68	78,06	66,85	91,99
Rail E	92,39	96,99	94,63	95,41	91,73	81,13	101,70
Rail E	92,31	96,91	94,37	95,24	91,46	80,93	101,54
Rail E	92,39	96,99	94,63	95,41	91,73	81,13	101,70
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	90,39	91,23	88,14	90,84	85,36	75,58	96,73
Rail E	90,75	94,67	89,22	91,00	85,55	75,84	98,23
Rail E	91,61	92,32	86,07	80,68	80,06	69,85	95,84
Rail E	70,79	76,21	74,95	72,08	66,56	54,95	80,27
Rail E	88,60	89,31	83,06	77,67	77,05	66,84	92,83
Rail E	88,60	89,31	83,06	77,67	77,05	66,84	92,83
Rail E	78,00	78,22	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08
Rail E	78,00	78,22	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08
Rail E	81,01	81,24	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	78,00	78,22	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08
Rail E	86,44	86,61	80,05	74,66	74,04	63,83	90,30
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	78,00	78,22	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08
Rail E	78,00	78,22	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08
Rail E	78,00	78,22	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	78,00	78,22	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08
Rail E	86,44	86,61	80,05	74,66	74,04	63,83	90,30
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	78,00	78,22	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08
Rail E	91,99	92,46	86,07	80,68	80,06	69,85	96,05
Rail E	88,98	89,45	83,06	77,67	77,05	66,84	93,04
Rail E	88,98	89,45	83,06	77,67	77,05	66,84	93,04
Rail E	81,01	81,24	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09
Rail E	81,01	81,24	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	78,00	78,22	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08
Rail E	78,00	78,22	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	78,00	78,22	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08
Rail E	78,00	78,22	76,05	72,66	71,04	59,83	83,08
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	88,98	89,45	83,06	77,67	77,05	66,84	93,04
Rail E	81,01	81,24	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125	LE(A)1.0 250	LE(A)1.0 500	LE(A)1.0 1k	LE(A)1.0 2k	LE(A)1.0 4k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(A)1.0 8k	LE(A)1.0 Totaal	LE(A)2.0 63	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250	LE(A)2.0 500	LE(A)2.0 1k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)2.0 Totaal	LE(A)5.0 63	LE(A)5.0 125	LE(A)5.0 250
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	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)5.0 Totaal	LE(A)Br 63
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	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(A)Br Totaal
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k
Rail E	49,43	74,67	90,21	92,63	87,04	81,65	81,03
Rail E	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04	79,65	78,03
Rail E	51,03	71,00	88,00	88,22	86,05	82,66	81,04
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	52,03	72,00	89,00	93,22	88,05	83,66	82,04
Rail E	62,36	78,23	94,53	100,99	97,18	94,04	89,93
Rail E	62,27	78,18	94,52	100,92	96,98	93,80	89,74
Rail E	62,36	78,23	94,53	100,99	97,18	94,04	89,93
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	59,17	75,96	92,85	94,54	91,54	88,74	85,48
Rail E	60,17	76,96	93,85	99,54	93,54	89,74	86,48
Rail E	53,11	80,77	95,59	96,30	90,05	84,66	84,04
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	50,10	77,76	92,58	93,29	87,04	81,65	81,03
Rail E	50,10	77,76	92,58	93,29	87,04	81,65	81,03
Rail E	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03	76,64	75,02
Rail E	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03	76,64	75,02
Rail E	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04	79,65	78,03
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03	76,64	75,02
Rail E	47,39	75,76	90,42	90,59	84,03	78,64	78,02
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03	76,64	75,02
Rail E	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03	76,64	75,02
Rail E	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03	76,64	75,02
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03	76,64	75,02
Rail E	47,39	75,76	90,42	90,59	84,03	78,64	78,02
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03	76,64	75,02
Rail E	53,24	81,23	95,97	96,44	90,05	84,66	84,04
Rail E	50,23	78,22	92,96	93,42	87,04	81,65	81,03
Rail E	50,23	78,22	92,96	93,42	87,04	81,65	81,03
Rail E	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04	79,65	78,03
Rail E	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04	79,65	78,03
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03	76,64	75,02
Rail E	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03	76,64	75,02
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03	76,64	75,02
Rail E	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03	76,64	75,02
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	50,23	78,22	92,96	93,42	87,04	81,65	81,03
Rail E	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04	79,65	78,03

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.0 Totaal	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k
Rail E	70,82	95,68	49,43	74,67	90,21	92,63	87,04
Rail E	66,82	90,07	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04
Rail E	69,83	93,08	51,03	71,00	88,00	88,22	86,05
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	70,83	95,97	52,03	72,00	89,00	93,22	88,05
Rail E	80,20	103,86	60,76	78,23	94,48	100,11	98,89
Rail E	80,06	103,75	60,69	78,19	94,45	100,00	98,59
Rail E	80,20	103,86	60,76	78,23	94,48	100,11	98,89
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	75,70	98,68	59,83	77,14	92,83	94,59	93,75
Rail E	76,70	101,81	60,28	77,74	93,61	98,23	94,69
Rail E	73,83	99,82	53,11	80,77	95,59	96,30	90,05
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	70,82	96,81	50,10	77,76	92,58	93,29	87,04
Rail E	70,82	96,81	50,10	77,76	92,58	93,29	87,04
Rail E	63,81	87,06	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03
Rail E	63,81	87,06	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03
Rail E	66,82	90,07	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	63,81	87,06	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03
Rail E	67,81	94,28	47,39	75,76	90,42	90,59	84,03
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	63,81	87,06	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03
Rail E	63,81	87,06	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03
Rail E	63,81	87,06	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	63,81	87,06	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03
Rail E	67,81	94,28	47,39	75,76	90,42	90,59	84,03
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	63,81	87,06	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03
Rail E	73,83	100,03	53,24	81,23	95,97	96,44	90,05
Rail E	70,82	97,02	50,23	78,22	92,96	93,42	87,04
Rail E	70,82	97,02	50,23	78,22	92,96	93,42	87,04
Rail E	66,82	90,07	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04
Rail E	66,82	90,07	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	63,81	87,06	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03
Rail E	63,81	87,06	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	63,81	87,06	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03
Rail E	63,81	87,06	45,01	64,98	81,98	82,20	80,03
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	70,82	97,02	50,23	78,22	92,96	93,42	87,04
Rail E	66,82	90,07	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)0.5 Totaal	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250
Rail E	81,65	81,03	70,82	95,68	--	--	--
Rail E	79,65	78,03	66,82	90,07	--	--	--
Rail E	82,66	81,04	69,83	93,08	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	83,66	82,04	70,83	95,97	--	--	--
Rail E	97,60	97,02	85,68	105,06	--	--	--
Rail E	97,28	96,74	85,50	104,84	--	--	--
Rail E	97,60	97,02	85,68	105,06	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	92,52	92,89	82,61	100,47	--	--	--
Rail E	92,81	93,05	82,76	102,06	--	--	--
Rail E	84,66	84,04	73,83	99,82	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	81,65	81,03	70,82	96,81	--	--	--
Rail E	81,65	81,03	70,82	96,81	--	--	--
Rail E	76,64	75,02	63,81	87,06	--	--	--
Rail E	76,64	75,02	63,81	87,06	--	--	--
Rail E	79,65	78,03	66,82	90,07	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,64	75,02	63,81	87,06	--	--	--
Rail E	78,64	78,02	67,81	94,28	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,64	75,02	63,81	87,06	--	--	--
Rail E	76,64	75,02	63,81	87,06	--	--	--
Rail E	76,64	75,02	63,81	87,06	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,64	75,02	63,81	87,06	--	--	--
Rail E	78,64	78,02	67,81	94,28	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,64	75,02	63,81	87,06	--	--	--
Rail E	84,66	84,04	73,83	100,03	--	--	--
Rail E	81,65	81,03	70,82	97,02	--	--	--
Rail E	81,65	81,03	70,82	97,02	--	--	--
Rail E	79,65	78,03	66,82	90,07	--	--	--
Rail E	79,65	78,03	66,82	90,07	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,64	75,02	63,81	87,06	--	--	--
Rail E	76,64	75,02	63,81	87,06	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	76,64	75,02	63,81	87,06	--	--	--
Rail E	76,64	75,02	63,81	87,06	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	81,65	81,03	70,82	97,02	--	--	--
Rail E	79,65	78,03	66,82	90,07	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	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)1.0 Totaal	LE(N)2.0 63
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV   22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(N)2.0 Totaal	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500	LE(N)5.0 1k	LE(N)5.0 2k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(N)5.0 4k	LE(N)5.0 8k	LE(N)5.0 Totaal	LE(N)Br 63	LE(N)Br 125	LE(N)Br 250	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(N)Br Totaal	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	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)0.0 Totaal	LE(P4)0.5 63
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(P4)0.5 Totaal	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125	LE(P4)1.0 250	LE(P4)1.0 500	LE(P4)1.0 1k	LE(P4)1.0 2k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(P4)1.0 4k	LE(P4)1.0 8k	LE(P4)1.0 Totaal	LE(P4)2.0 63	LE(P4)2.0 125	LE(P4)2.0 250	LE(P4)2.0 500
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(P4)2.0 1k	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)2.0 Totaal	LE(P4)5.0 63	LE(P4)5.0 125
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	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)5.0 Totaal
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(P4)Br 8k	LE(P4)Br Totaal
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 22-11-2023 15:01:13 uur

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam
Rail E	3455370	31	17:54, 22 sep 2023	-135660	2	815_a|912A
Rail E	3455371	31	17:54, 22 sep 2023	-135666	2	815_a|926|
Rail E	3455372	31	17:54, 22 sep 2023	-135672	2	815_b|927|
Rail E	3455373	31	17:54, 22 sep 2023	-135678	NVT	815_b|927|

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1
Rail E	5807000 - 5821000	Polylijn	249280,37	608061,12	249294,37	608058,26	5,72
Rail E	100220000 - 100234000	Polylijn	249466,56	608155,96	249470,78	608169,02	6,14
Rail E	100234000 - 100248000	Polylijn	249470,78	608169,02	249474,10	608182,40	6,06
Rail E	100234000 - 100248000	Polylijn	249470,78	608169,02	249475,89	608181,77	6,06

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	H-n	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M.
Rail E	5,81	5,28	5,70	--	5,81	5,81	11,51	11,51	--
Rail E	6,06	5,50	5,50	--	6,06	6,06	11,56	11,56	5,50
Rail E	5,98	5,50	5,50	--	5,98	5,98	11,48	11,48	5,50
Rail E	5,98	5,50	5,50	--	5,98	5,98	11,48	11,48	5,50

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Hdef.	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte	RRgebr
Rail E	Relatief	2	14,29	14,30	14,29	14,29	False
Rail E	Relatief	2	13,72	13,73	13,72	13,72	False
Rail E	Relatief	2	13,79	13,79	13,79	13,79	False
Rail E	Relatief	2	13,74	13,74	13,74	13,74	False

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	RuwheidID	Brugtype	BrugID	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	1,5
Rail E		Geen		0,20	Intensiteit	False	0,0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	bb	m	Lwissel	Straal	C(boog)
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	4 - niet-voegloze wissel	28	R > 500m	0,0
Rail E	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0
Rail E	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	R > 500m	0,0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:    6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
          RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:    (hoofdgroep)
          Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,060
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,030
Rail E	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Trein 2	Profiel2
Rail E	0,400	1,000	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,200	0,500	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Trein 3
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:    6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
          RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:    (hoofdgroep)
          Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	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
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(P4) 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(P4) 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(P4) 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(N) 7	V(P4) 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:    6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
          RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:    (hoofdgroep)
          Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Trein 13	Profiel13
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Trein 14
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(P4) 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(N) 16	V(P4) 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(D) 18	V(A) 18	V(N) 18	V(P4) 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Trein 22	Profiel22
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Trein 23
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
Rail E	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
Rail E	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
Rail E	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(P4) 24	Trein 25	Profiel25	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
Rail E	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(N) 25	V(P4) 25	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
Rail E	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
Rail E	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:    6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
          RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:    (hoofdgroep)
          Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28	V(N) 28	V(P4) 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
Rail E	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
Rail E	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	LE(D)0.0 63
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	38,81
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	38,01
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	35,80
Rail E	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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
Rail E	58,78	75,78	76,01	73,83	70,45	68,82	57,61
Rail E	66,00	80,74	81,21	74,82	69,44	68,81	58,60
Rail E	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44	65,81	54,60
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(D)0.0 Totaal	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
Rail E	80,86	38,81	58,78	75,78	76,01	73,83	70,45
Rail E	84,80	38,01	66,00	80,74	81,21	74,82	69,44
Rail E	77,85	35,80	55,77	72,77	73,00	70,82	67,44
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)0.5 Totaal	LE(D)1.0 63	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500
Rail E	68,82	57,61	80,86	--	--	--	--
Rail E	68,81	58,60	84,80	--	--	--	--
Rail E	65,81	54,60	77,85	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)1.0 Totaal	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k	LE(D)2.0 Totaal
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:    6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
          RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:    (hoofdgroep)
          Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	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
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(D)5.0 8k	LE(D)5.0 Totaal	LE(D)Br 63	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(D)Br Totaal	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500
Rail E	--	--	--	47,05	67,02	84,02	84,25
Rail E	--	--	--	46,25	74,24	88,98	89,45
Rail E	--	--	--	44,04	64,01	81,01	81,24
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(A)0.0 1k	LE(A)0.0 2k	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.0 Totaal	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125
Rail E	82,07	78,68	77,06	65,85	89,10	47,05	67,02
Rail E	83,06	77,67	77,05	66,84	93,04	46,25	74,24
Rail E	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09	44,04	64,01
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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)0.5 Totaal
Rail E	84,02	84,25	82,07	78,68	77,06	65,85	89,10
Rail E	88,98	89,45	83,06	77,67	77,05	66,84	93,04
Rail E	81,01	81,24	79,06	75,67	74,05	62,84	86,09
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125	LE(A)1.0 250	LE(A)1.0 500	LE(A)1.0 1k	LE(A)1.0 2k	LE(A)1.0 4k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:    6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
          RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:    (hoofdgroep)
          Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(A)1.0 8k	LE(A)1.0 Totaal	LE(A)2.0 63	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250	LE(A)2.0 500	LE(A)2.0 1k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)2.0 Totaal	LE(A)5.0 63	LE(A)5.0 125	LE(A)5.0 250
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:    6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
          RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:    (hoofdgroep)
          Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	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)5.0 Totaal	LE(A)Br 63
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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(A)Br Totaal
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k
Rail E	51,03	71,00	88,00	88,22	86,05	82,66	81,04
Rail E	50,23	78,22	92,96	93,42	87,04	81,65	81,03
Rail E	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04	79,65	78,03
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.0 Totaal	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k
Rail E	69,83	93,08	51,03	71,00	88,00	88,22	86,05
Rail E	70,82	97,02	50,23	78,22	92,96	93,42	87,04
Rail E	66,82	90,07	48,02	67,99	84,99	85,21	83,04
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)0.5 Totaal	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250
Rail E	82,66	81,04	69,83	93,08	--	--	--
Rail E	81,65	81,03	70,82	97,02	--	--	--
Rail E	79,65	78,03	66,82	90,07	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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)1.0 Totaal	LE(N)2.0 63
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:    6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
          RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:    (hoofdgroep)
          Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(N)2.0 Totaal	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500	LE(N)5.0 1k	LE(N)5.0 2k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)5.0 4k	LE(N)5.0 8k	LE(N)5.0 Totaal	LE(N)Br 63	LE(N)Br 125	LE(N)Br 250	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(N)Br Totaal	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:    6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
          RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:    (hoofdgroep)
          Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	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)0.0 Totaal	LE(P4)0.5 63
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:    6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
          RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:    (hoofdgroep)
          Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(P4)0.5 Totaal	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125	LE(P4)1.0 250	LE(P4)1.0 500	LE(P4)1.0 1k	LE(P4)1.0 2k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(P4)1.0 4k	LE(P4)1.0 8k	LE(P4)1.0 Totaal	LE(P4)2.0 63	LE(P4)2.0 125	LE(P4)2.0 250	LE(P4)2.0 500
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(P4)2.0 1k	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)2.0 Totaal	LE(P4)5.0 63	LE(P4)5.0 125
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

Model: 6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	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)5.0 Totaal
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:    6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
          RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:    (hoofdgroep)
          Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--
Rail E	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens railverkeer referentiesituatie (overig correctie in dB)

```
Model:   6918 RL 0 = ref berek 2023-09-22
         RL ref sit (0) - 3 RL - 6918
Groep:   (hoofdgroep)
         Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer
```

Groep	LE(P4)Br 8k	LE(P4)Br Totaal
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--
Rail E	--	--

Invoergegevens scheepvaart referentiesituatie

Model: 6918 SL 0 = ref berek 2023-09-27
SL ref sit (0) - 5 SL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n
30	Gemideld schip (haven)	Zee haven	251208,11	607663,55	251362,04	610357,40
18	Gemiddeld schip	Zee Eems oost	262930,33	593427,34	260593,95	599297,19
19	Gemiddeld schip	Zee Eems oost	260593,95	599297,19	254955,00	607901,87
20	Gemiddeld schip	Zee Eems oost	254955,00	607901,87	251345,08	610364,88
10	Gemideld schip	Zee Eems west	245798,84	615968,20	216887,33	625809,46
09	Gemideld schip	Zee Eems west	251362,04	610357,40	245798,84	615968,20

Invoergegevens scheepvaart referentiesituatie

Model: 6918 SL 0 = ref berek 2023-09-27
SL ref sit (0) - 5 SL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Max.afst.	Aant.puntbr	Hdef.	M-1	M-n	H-1	H-n	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125
30	50,00	55	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	86,70	93,40	98,10
18	50,00	131	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	91,70	98,40	103,10
19	50,00	209	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	91,70	98,40	103,10
20	50,00	89	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	91,70	98,40	103,10
10	50,00	642	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	91,70	98,40	103,10
09	50,00	163	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	91,70	98,40	103,10

Invoergegevens scheepvaart referentiesituatie

Model: 6918 SL 0 = ref berek 2023-09-27
SL ref sit (0) - 5 SL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Lengte3D	Gem.snelheid
30	102,00	104,40	105,50	100,10	93,40	83,20	110,03	2719,71	5
18	107,00	109,40	110,50	105,10	98,40	88,20	115,03	6514,87	15
19	107,00	109,40	110,50	105,10	98,40	88,20	115,03	10419,81	15
20	107,00	109,40	110,50	105,10	98,40	88,20	115,03	4409,13	15
10	107,00	109,40	110,50	105,10	98,40	88,20	115,03	32072,65	15
09	107,00	109,40	110,50	105,10	98,40	88,20	115,03	8137,44	15

Invoergegevens scheepvaart referentiesituatie

Model: 6918 SL 0 = ref berek 2023-09-27
SL ref sit (0) - 5 SL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
30	26	6	8	16,69	18,29	20,05
18	13	3	4	24,45	26,04	27,80
19	13	3	4	24,44	26,03	27,79
20	13	3	4	24,46	26,06	27,82
10	13	3	4	24,43	26,02	27,79
09	13	3	4	24,43	26,03	27,79

Invoergegevens scheepvaart plansituatie

Model: 6918 SL 2P natuur = plan berek 2023-10-11
SL plansit (2P) - 5 SL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n
30	Gemideld schip (haven)	Zee haven	251208,11	607663,55	251362,04	610357,40
18	Gemiddeld schip	Zee Eems oost	262930,33	593427,34	260593,95	599297,19
19	Gemiddeld schip	Zee Eems oost	260593,95	599297,19	254955,00	607901,87
20	Gemiddeld schip	Zee Eems oost	254955,00	607901,87	251345,08	610364,88
10	Gemideld schip	Zee Eems west	245798,84	615968,20	216887,33	625809,46
09	Gemideld schip	Zee Eems west	251362,04	610357,40	245798,84	615968,20

Invoergegevens scheepvaart plansituatie

Model: 6918 SL 2P natuur = plan berek 2023-10-11
SL plansit (2P) - 5 SL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Max.afst.	Aant.puntbr	Hdef.	M-1	M-n	H-1	H-n	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125
30	50,00	55	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	86,70	93,40	98,10
18	50,00	131	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	91,70	98,40	103,10
19	50,00	209	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	91,70	98,40	103,10
20	50,00	89	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	91,70	98,40	103,10
10	50,00	642	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	91,70	98,40	103,10
09	50,00	163	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	91,70	98,40	103,10

Invoergegevens scheepvaart plansituatie

Model: 6918 SL 2P natuur = plan berek 2023-10-11
SL plansit (2P) - 5 SL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Lengte3D	Gem.snelheid
30	102,00	104,40	105,50	100,10	93,40	83,20	110,03	2719,71	5
18	107,00	109,40	110,50	105,10	98,40	88,20	115,03	6514,87	15
19	107,00	109,40	110,50	105,10	98,40	88,20	115,03	10419,81	15
20	107,00	109,40	110,50	105,10	98,40	88,20	115,03	4409,13	15
10	107,00	109,40	110,50	105,10	98,40	88,20	115,03	32072,65	15
09	107,00	109,40	110,50	105,10	98,40	88,20	115,03	8137,44	15

Invoergegevens scheepvaart plansituatie

Model: 6918 SL 2P natuur = plan berek 2023-10-11
SL plansit (2P) - 5 SL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
30	28	6	9	16,37	18,29	19,54
18	14	3	5	24,13	26,04	26,84
19	14	3	5	24,11	26,03	26,82
20	14	3	5	24,14	26,06	26,85
10	14	3	5	24,11	26,02	26,82
09	14	3	5	24,11	26,03	26,82

Invoergegevens scheepvaart plancumulatieve situatie

Model: 6918 SL 3P = plan-cum berek 2023-10-11
SL plancum sit (3P) - 5 SL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n
30	Gemideld schip (haven)	Zee haven	251208,11	607663,55	251362,04	610357,40
18	Gemiddeld schip	Zee Eems oost	262930,33	593427,34	260593,95	599297,19
19	Gemiddeld schip	Zee Eems oost	260593,95	599297,19	254955,00	607901,87
20	Gemiddeld schip	Zee Eems oost	254955,00	607901,87	251345,08	610364,88
10	Gemideld schip	Zee Eems west	245798,84	615968,20	216887,33	625809,46
09	Gemideld schip	Zee Eems west	251362,04	610357,40	245798,84	615968,20

Invoergegevens scheepvaart plancumulatieve situatie

Model: 6918 SL 3P = plan-cum berek 2023-10-11
SL plancum sit (3P) - 5 SL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Max.afst.	Aant.puntbr	Hdef.	M-1	M-n	H-1	H-n	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125
30	50,00	55	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	86,70	93,40	98,10
18	50,00	131	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	91,70	98,40	103,10
19	50,00	209	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	91,70	98,40	103,10
20	50,00	89	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	91,70	98,40	103,10
10	50,00	642	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	91,70	98,40	103,10
09	50,00	163	Relatief	0,00	0,00	15,00	15,00	91,70	98,40	103,10

Invoergegevens scheepvaart plancumulatieve situatie

Model: 6918 SL 3P = plan-cum berek 2023-10-11
SL plancum sit (3P) - 5 SL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Lengte3D	Gem.snelheid
30	102,00	104,40	105,50	100,10	93,40	83,20	110,03	2719,71	5
18	107,00	109,40	110,50	105,10	98,40	88,20	115,03	6514,87	15
19	107,00	109,40	110,50	105,10	98,40	88,20	115,03	10419,81	15
20	107,00	109,40	110,50	105,10	98,40	88,20	115,03	4409,13	15
10	107,00	109,40	110,50	105,10	98,40	88,20	115,03	32072,65	15
09	107,00	109,40	110,50	105,10	98,40	88,20	115,03	8137,44	15

Invoergegevens scheepvaart plancumulatieve situatie

Model: 6918 SL 3P = plan-cum berek 2023-10-11
SL plancum sit (3P) - 5 SL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
30	35	8	11	15,40	17,04	18,67
18	17	4	6	23,28	24,79	26,04
19	17	4	6	23,27	24,78	26,03
20	17	4	6	23,30	24,81	26,06
10	17	4	6	23,26	24,77	26,02
09	17	4	6	23,27	24,78	26,03

Invoergegevens luchtvaart referentiesituatie

Model: 6918 LL 0 = ref berek 2023-09-27
LL ref sit (0) - 6 LL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Max.afst.
h 3 west	heliport Eemshaven	h 3 west	246599,27	614854,81	248250,22	610542,07	100,00
h 1 west	heliport Eemshaven	h 1 west	249178,69	609446,98	249786,09	609230,88	100,00
h 2 oost	heliport Eemshaven	h 2 oost	250261,47	609651,20	250454,67	611197,29	100,00
h 3 oost	heliport Eemshaven	h 3 oost	250454,67	611197,29	246950,29	615216,82	100,00
h 2 west	heliport Eemshaven	h 2 west	248250,22	610542,07	249178,52	609447,78	100,00
h1 oost	heliport Eemshaven	h1 oost	249786,09	609230,88	250261,47	609651,20	100,00

Invoergegevens luchtvaart referentiesituatie

Model: 6918 LL 0 = ref berek 2023-09-27
LL ref sit (0) - 6 LL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Aant.puntbr	Hdef.	M-1	M-n	H-1	H-n	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
h 3 west	49	Relatief	0,00	0,00	50,00	50,00	94,00	107,00	113,00	117,00
h 1 west	7	Relatief	0,00	5,50	5,00	5,00	102,00	115,00	121,00	125,00
h 2 oost	16	Relatief	0,00	0,00	25,00	25,00	97,00	110,00	116,00	120,00
h 3 oost	56	Relatief	0,00	0,00	50,00	50,00	94,00	107,00	113,00	117,00
h 2 west	15	Relatief	0,00	0,00	25,00	25,00	97,00	110,00	116,00	120,00
h1 oost	7	Relatief	5,50	0,00	5,00	5,00	102,00	115,00	121,00	125,00

Invoergegevens luchtvaart referentiesituatie

Model: 6918 LL 0 = ref berek 2023-09-27
LL ref sit (0) - 6 LL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Lengte3D	Gem.snelheid	Aantal(D)
h 3 west	119,00	119,00	119,00	117,00	115,00	125,97	4844,43	100	7
h 1 west	127,00	127,00	127,00	125,00	123,00	133,97	672,42	10	7
h 2 oost	122,00	122,00	122,00	120,00	118,00	128,97	1577,06	40	7
h 3 oost	119,00	119,00	119,00	117,00	115,00	125,97	5528,69	100	7
h 2 west	122,00	122,00	122,00	120,00	118,00	128,97	1454,57	40	7
h1 oost	127,00	127,00	127,00	125,00	123,00	133,97	674,83	10	7

Invoergegevens luchtvaart referentiesituatie

Model: 6918 LL 0 = ref berek 2023-09-27
LL ref sit (0) - 6 LL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
h 3 west	--	--	32,39	--	--
h 1 west	--	--	22,52	--	--
h 2 oost	--	--	28,42	--	--
h 3 oost	--	--	32,40	--	--
h 2 west	--	--	28,49	--	--
h1 oost	--	--	22,50	--	--

Invoergegevens luchtvaart plansituatie

Model: 6918 LL 2P = plan berek 2023-09-27
LL plansit (2P) - 6 LL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Max.afst.
h 3 west	heliport Eemshaven	h 3 west	246599,27	614854,81	248250,22	610542,07	100,00
h 1 west	heliport Eemshaven	h 1 west	249178,69	609446,98	249786,09	609230,88	100,00
h 2 oost	heliport Eemshaven	h 2 oost	250261,47	609651,20	250454,67	611197,29	100,00
h 3 oost	heliport Eemshaven	h 3 oost	250454,67	611197,29	246950,29	615216,82	100,00
h 2 west	heliport Eemshaven	h 2 west	248250,22	610542,07	249178,52	609447,78	100,00
h1 oost	heliport Eemshaven	h1 oost	249786,09	609230,88	250261,47	609651,20	100,00

Invoergegevens luchtvaart plansituatie

Model: 6918 LL 2P = plan berek 2023-09-27
LL plansit (2P) - 6 LL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Aant.puntbr	Hdef.	M-1	M-n	H-1	H-n	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
h 3 west	49	Relatief	0,00	0,00	50,00	50,00	94,00	107,00	113,00	117,00
h 1 west	7	Relatief	0,00	5,50	5,00	5,00	102,00	115,00	121,00	125,00
h 2 oost	16	Relatief	0,00	0,00	25,00	25,00	97,00	110,00	116,00	120,00
h 3 oost	56	Relatief	0,00	0,00	50,00	50,00	94,00	107,00	113,00	117,00
h 2 west	15	Relatief	0,00	0,00	25,00	25,00	97,00	110,00	116,00	120,00
h1 oost	7	Relatief	5,50	0,00	5,00	5,00	102,00	115,00	121,00	125,00

Invoergegevens luchtvaart plansituatie

Model: 6918 LL 2P = plan berek 2023-09-27
LL plansit (2P) - 6 LL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Lengte3D	Gem.snelheid	Aantal(D)
h 3 west	119,00	119,00	119,00	117,00	115,00	125,97	4844,43	100	7
h 1 west	127,00	127,00	127,00	125,00	123,00	133,97	672,42	10	7
h 2 oost	122,00	122,00	122,00	120,00	118,00	128,97	1577,06	40	7
h 3 oost	119,00	119,00	119,00	117,00	115,00	125,97	5528,69	100	7
h 2 west	122,00	122,00	122,00	120,00	118,00	128,97	1454,57	40	7
h1 oost	127,00	127,00	127,00	125,00	123,00	133,97	674,83	10	7

Invoergegevens luchtvaart plansituatie

Model: 6918 LL 2P = plan berek 2023-09-27
LL plansit (2P) - 6 LL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
h 3 west	--	--	32,39	--	--
h 1 west	--	--	22,52	--	--
h 2 oost	--	--	28,42	--	--
h 3 oost	--	--	32,40	--	--
h 2 west	--	--	28,49	--	--
h1 oost	--	--	22,50	--	--

Invoergegevens luchtvaart plancumulatieve situatie

Model: 6918 LL 3P = plan-cum berek 2023-09-27
LL plancum sit (3P) - 6 LL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Max.afst.
h 3 west	heliport Eemshaven	h 3 west	246599,27	614854,81	248250,22	610542,07	100,00
h 1 west	heliport Eemshaven	h 1 west	249178,69	609446,98	249786,09	609230,88	100,00
h 2 oost	heliport Eemshaven	h 2 oost	250261,47	609651,20	250454,67	611197,29	100,00
h 3 oost	heliport Eemshaven	h 3 oost	250454,67	611197,29	246950,29	615216,82	100,00
h 2 west	heliport Eemshaven	h 2 west	248250,22	610542,07	249178,52	609447,78	100,00
h1 oost	heliport Eemshaven	h1 oost	249786,09	609230,88	250261,47	609651,20	100,00

Invoergegevens luchtvaart plancumulatieve situatie

Model: 6918 LL 3P = plan-cum berek 2023-09-27
LL plancum sit (3P) - 6 LL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Aant.puntbr	Hdef.	M-1	M-n	H-1	H-n	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
h 3 west	49	Relatief	0,00	0,00	50,00	50,00	94,00	107,00	113,00	117,00
h 1 west	7	Relatief	0,00	5,50	5,00	5,00	102,00	115,00	121,00	125,00
h 2 oost	16	Relatief	0,00	0,00	25,00	25,00	97,00	110,00	116,00	120,00
h 3 oost	56	Relatief	0,00	0,00	50,00	50,00	94,00	107,00	113,00	117,00
h 2 west	15	Relatief	0,00	0,00	25,00	25,00	97,00	110,00	116,00	120,00
h1 oost	7	Relatief	5,50	0,00	5,00	5,00	102,00	115,00	121,00	125,00

Invoergegevens luchtvaart plancumulatieve situatie

Model: 6918 LL 3P = plan-cum berek 2023-09-27
LL plancum sit (3P) - 6 LL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Lengte3D	Gem.snelheid	Aantal(D)
h 3 west	119,00	119,00	119,00	117,00	115,00	125,97	4844,43	100	15
h 1 west	127,00	127,00	127,00	125,00	123,00	133,97	672,42	10	15
h 2 oost	122,00	122,00	122,00	120,00	118,00	128,97	1577,06	40	15
h 3 oost	119,00	119,00	119,00	117,00	115,00	125,97	5528,69	100	15
h 2 west	122,00	122,00	122,00	120,00	118,00	128,97	1454,57	40	15
h1 oost	127,00	127,00	127,00	125,00	123,00	133,97	674,83	10	15

Invoergegevens luchtvaart plancumulatieve situatie

Model: 6918 LL 3P = plan-cum berek 2023-09-27
LL plancum sit (3P) - 6 LL - 6918
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
h 3 west	--	--	29,08	--	--
h 1 west	--	--	19,21	--	--
h 2 oost	--	--	25,11	--	--
h 3 oost	--	--	29,09	--	--
h 2 west	--	--	25,19	--	--
h1 oost	--	--	19,19	--	--

Industriegeluid

Situatie	Aantal woningen, bewoners en ernstig gehinderden per geluidbelastingsklasse											
GES-score	0	1	2	3	4	5	6	7	8	Totaal		
Klasse (dB(A))	< 45	45 tm 49		50 tm 54	55 tm 59	60 tm 64	65 tm 69	≥70				
Woningen												
Referentie	21	96		38	0	0	0	0		155		
Plansituatie	0	17		39	98	0	0	0		154		
Hoek 1 ruimt.variant 1	0	17		39	98	0	0	0		154		
Hoek 1 ruimt.variant 2	0	17		39	98	0	0	0		154		
Hoek 1 ruimt.variant 3	0	17		39	98	0	0	0		154		
Hoek 2 basisalternatief	0	17		39	98	0	0	0		154		
Hoek 2 ruimt.variant 1	0	17		39	98	0	0	0		154		
Hoek 2 ruimt.variant 2	0	17		39	98	0	0	0		154		
Hoek 2 ruimt.variant 3	0	17		39	98	0	0	0		154		
Voorkeursalternatief	0	17		39	98	0	0	0		154		

Bewoners												
Referentie	46,2	211,2		83,6	0,0	0,0	0,0	0,0				
Plansituatie	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				
Hoek 1 ruimt.variant 1	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				
Hoek 1 ruimt.variant 2	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				
Hoek 1 ruimt.variant 3	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				
Hoek 2 basisalternatief	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				
Hoek 2 ruimt.variant 1	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				
Hoek 2 ruimt.variant 2	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				
Hoek 2 ruimt.variant 3	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				
Voorkeursalternatief	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				

Dosis-response relatie												
Industriegeluid	1,0%	3,0%		5,5%	9,8%	15,3%	21,5%	25,0%				
Ernstig gehinderden										**Hinder score**	**Effect**	**Oordeel**
Referentie	0,5	6,3		4,6	0,0	0,0	0,0	0,0		11,4		
Plansituatie	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -
Hoek 1 ruimt.variant 1	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -
Hoek 1 ruimt.variant 2	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -
Hoek 1 ruimt.variant 3	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -
Hoek 2 basisalternatief	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -
Hoek 2 ruimt.variant 1	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -
Hoek 2 ruimt.variant 2	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -
Hoek 2 ruimt.variant 3	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -
Voorkeursalternatief	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -

Windturbinegeluid

Situatie	Aantal woningen, bewoners en ernstig gehinderden per geluidbelastingsklasse											
GES-score	0	0	1	2	3	4	5	6	7	Totaal		
Klasse (dB)	< 40	40 tm 45		45 tm 47		48 tm 50	51 tm 53	≥54				
Woningen												
Referentie	0	24		24		98	3	0		149		
Plansituatie	0	23		24		99	3	0		149		
Hoek 1 ruimt.variant 1	0	23		24		99	3	0		149		
Hoek 1 ruimt.variant 2	0	23		24		99	3	0		149		
Hoek 1 ruimt.variant 3	0	23		24		99	3	0		149		
Hoek 2 basisalternatief	0	23		24		99	3	0		149		
Hoek 2 ruimt.variant 1	0	23		24		99	3	0		149		
Hoek 2 ruimt.variant 2	0	23		24		99	3	0		149		
Hoek 2 ruimt.variant 3	0	23		24		99	3	0		149		
Voorkeursalternatief	0	23		24		99	3	0		149		

Bewoners												
Referentie	0,0	52,8		52,8		215,6	6,6	0,0				
Plansituatie	0,0	50,6		52,8		217,8	6,6	0,0				
Hoek 1 ruimt.variant 1	0,0	50,6		52,8		217,8	6,6	0,0				
Hoek 1 ruimt.variant 2	0,0	50,6		52,8		217,8	6,6	0,0				
Hoek 1 ruimt.variant 3	0,0	50,6		52,8		217,8	6,6	0,0				
Hoek 2 basisalternatief	0,0	50,6		52,8		217,8	6,6	0,0				
Hoek 2 ruimt.variant 1	0,0	50,6		52,8		217,8	6,6	0,0				
Hoek 2 ruimt.variant 2	0,0	50,6		52,8		217,8	6,6	0,0				
Hoek 2 ruimt.variant 3	0,0	50,6		52,8		217,8	6,6	0,0				
Voorkeursalternatief	0,0	50,6		52,8		217,8	6,6	0,0				

Dosis-response relatie												
Windturbinegeluid	1,0%	3,5%		6,5%		11,0%	17,5%	24,0%				
Ernstig gehinderden										**Hinder score**	**Effect**	**Oordeel**
Referentie	0,0	1,8		3,4		23,7	1,2	0,0		30,2		
Plansituatie	0,0	1,8		3,4		24,0	1,2	0,0		30,3	0,2	0
Hoek 1 ruimt.variant 1	0,0	1,8		3,4		24,0	1,2	0,0		30,3	0,2	0
Hoek 1 ruimt.variant 2	0,0	1,8		3,4		24,0	1,2	0,0		30,3	0,2	0
Hoek 1 ruimt.variant 3	0,0	1,8		3,4		24,0	1,2	0,0		30,3	0,2	0
Hoek 2 basisalternatief	0,0	1,8		3,4		24,0	1,2	0,0		30,3	0,2	0
Hoek 2 ruimt.variant 1	0,0	1,8		3,4		24,0	1,2	0,0		30,3	0,2	0
Hoek 2 ruimt.variant 2	0,0	1,8		3,4		24,0	1,2	0,0		30,3	0,2	0
Hoek 2 ruimt.variant 3	0,0	1,8		3,4		24,0	1,2	0,0		30,3	0,2	0
Voorkeursalternatief	0,0	1,8		3,4		24,0	1,2	0,0		30,3	0,2	0

Wegverkeersgeluid

Situatie	Aantal woningen, bewoners en ernstig gehinderden per geluidbelastingsklasse											
GES-score	0	0	1	2	3	4	5	6	7	Totaal		
Klasse (dB)	< 43	43 tm 47	48 tm 52		53 tm 57	58 tm 62	63 tm 67	68 tm 72	≥73			
Woningen												
Referentie	123	19	11		1	1	0	0	0	155		
Plansituatie	27	88	21		16	0	2	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 1	27	88	21		16	0	2	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 2	27	88	21		16	0	2	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 3	27	88	21		16	0	2	0	0	154		
Hoek 2 basisalternatief	27	88	21		16	0	2	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 1	27	88	21		16	0	2	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 2	27	88	21		16	0	2	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 3	27	88	21		16	0	2	0	0	154		
Voorkeursalternatief	27	88	21		16	0	2	0	0	154		

Bewoners												
Referentie	270,6	41,8	24,2		2,2	2,2	0,0	0,0	0,0			
Plansituatie	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 1	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 2	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 3	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			
Hoek 2 basisalternatief	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 1	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 2	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 3	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			
Voorkeursalternatief	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			

Dosis-response relatie												
Wegverkeersgeluid	0,0%	1,5%	4,0%		7,0%	11,5%	17,5%	26,0%	31,0%			
Ernstig gehinderden										**Hinder score**	**Effect**	**Oordeel**
Referentie	0,0	0,6	1,0		0,2	0,3	0,0	0,0	0,0	2,0		
Plansituatie	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-
Hoek 1 ruimt.variant 1	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-
Hoek 1 ruimt.variant 2	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-
Hoek 1 ruimt.variant 3	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-
Hoek 2 basisalternatief	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-
Hoek 2 ruimt.variant 1	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-
Hoek 2 ruimt.variant 2	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-
Hoek 2 ruimt.variant 3	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-
Voorkeursalternatief	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-

Railverkeersgeluid

Situatie	Aantal woningen, bewoners en ernstig gehinderden per geluidbelastingsklasse											
GES-score	**0**	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**Totaal**		
Klasse (dB)	**< 48**	**48 tm 57**		**58 tm 62**			**63 tm 67**	**68 tm 72**	**≥73**			
Woningen												
Referentie	155	0		0			0	0	0	155		
Plansituatie	150	3		1			0	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 1	150	3		1			0	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 2	150	3		1			0	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 3	150	3		1			0	0	0	154		
Hoek 2 basisalternatief	150	3		1			0	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 1	150	3		1			0	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 2	150	3		1			0	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 3	150	3		1			0	0	0	154		
Voorkeursalternatief	150	3		1			0	0	0	154		

Bewoners												
Referentie	341,0	0,0		0,0			0,0	0,0	0,0			
Plansituatie	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 1	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 2	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 3	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			
Hoek 2 basisalternatief	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 1	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 2	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 3	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			
Voorkeursalternatief	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			

Dosis-response relatie												
Railverkeersgeluid	0,0%	2,5%		5,5%			9,5%	15,5%	19,0%			
Ernstig gehinderden										**Hinder score**	**Effect**	**Oordeel**
Referentie	0,0	0,0		0,0			0,0	0,0	0,0	0,0		
Plansituatie	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0
Hoek 1 ruimt.variant 1	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0
Hoek 1 ruimt.variant 2	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0
Hoek 1 ruimt.variant 3	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0
Hoek 2 basisalternatief	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0
Hoek 2 ruimt.variant 1	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0
Hoek 2 ruimt.variant 2	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0
Hoek 2 ruimt.variant 3	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0
Voorkeursalternatief	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0

Scheepvaartgeluid

Situatie	Aantal woningen, bewoners en ernstig gehinderden per geluidbelastingsklasse											
GES-score	0	0	1	2	3	4	5	6	7	Totaal		
Klasse (dB)	< 43	43 tm 47	48 tm 52		53 tm 57	58 tm 62	63 tm 67	68 tm 72	≥73			
Woningen												
Referentie	155	0	0		0	0	0	0	0	155		
Plansituatie	154	0	0		0	0	0	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 1	154	0	0		0	0	0	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 2	154	0	0		0	0	0	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 3	154	0	0		0	0	0	0	0	154		
Hoek 2 basisalternatief	154	0	0		0	0	0	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 1	154	0	0		0	0	0	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 2	154	0	0		0	0	0	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 3	154	0	0		0	0	0	0	0	154		
Voorkeursalternatief	154	0	0		0	0	0	0	0	154		

Bewoners												
Referentie	341,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Plansituatie	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 1	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 2	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 3	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Hoek 2 basisalternatief	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 1	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 2	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 3	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Voorkeursalternatief	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			

Dosis-response relatie												
Scheepvaartgeluid	0,0%	1,5%	4,0%		7,0%	11,5%	17,5%	26,0%	31,0%			
Ernstig gehinderden										**Hinder score**	**Effect**	**Oordeel**
Referentie	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Plansituatie	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Hoek 1 ruimt.variant 1	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Hoek 1 ruimt.variant 2	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Hoek 1 ruimt.variant 3	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Hoek 2 basisalternatief	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Hoek 2 ruimt.variant 1	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Hoek 2 ruimt.variant 2	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Hoek 2 ruimt.variant 3	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Voorkeursalternatief	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0

Cumulatief geluid

Situatie	Aantal woningen, bewoners en ernstig gehinderden per geluidbelastingsklasse											
GES-score	0	0	1	2	3	4	5	6	7	Totaal		
Klasse (dB)	< 43	43 tm 47	48 tm 52		53 tm 57	58 tm 62	63 tm 67	68 tm 72	≥73			
Woningen												
Referentie	0	2	9		26	113	5	0	0	155		
Plansituatie	0	0	1		24	78	51	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 1	1	0	1		24	78	51	0	0	155		
Hoek 1 ruimt.variant 2	1	0	1		24	78	51	0	0	155		
Hoek 1 ruimt.variant 3	1	0	1		24	78	51	0	0	155		
Hoek 2 basisalternatief	1	0	1		24	78	51	0	0	155		
Hoek 2 ruimt.variant 1	1	0	1		24	78	51	0	0	155		
Hoek 2 ruimt.variant 2	1	0	1		24	78	51	0	0	155		
Hoek 2 ruimt.variant 3	1	0	1		24	78	51	0	0	155		
Voorkeursalternatief	1	0	1		24	78	51	0	0	155		

Bewoners												
Referentie	0,0	4,4	19,8		57,2	248,6	11,0	0,0	0,0			
Plansituatie	0,0	0,0	2,2		52,8	171,6	112,2	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 1	2,2	0,0	2,2		52,8	171,6	112,2	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 2	2,2	0,0	2,2		52,8	171,6	112,2	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 3	2,2	0,0	2,2		52,8	171,6	112,2	0,0	0,0			
Hoek 2 basisalternatief	2,2	0,0	2,2		52,8	171,6	112,2	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 1	2,2	0,0	2,2		52,8	171,6	112,2	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 2	2,2	0,0	2,2		52,8	171,6	112,2	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 3	2,2	0,0	2,2		52,8	171,6	112,2	0,0	0,0			
Voorkeursalternatief	2,2	0,0	2,2		52,8	171,6	112,2	0,0	0,0			

Dosis-response relatie												
Cumulatief geluid	0,0%	1,5%	4,0%		7,0%	11,5%	17,5%	26,0%	31,0%			
Ernstig gehinderden										**Hinder score**	**Effect**	**Oordeel**
Referentie	0,0	0,1	0,8		4,0	28,6	1,9	0,0	0,0	35,4		
Plansituatie	0,0	0,0	0,1		3,7	19,7	19,6	0,0	0,0	43,2	7,8	-
Hoek 1 ruimt.variant 1	0,0	0,0	0,1		3,7	19,7	19,6	0,0	0,0	43,2	7,8	-
Hoek 1 ruimt.variant 2	0,0	0,0	0,1		3,7	19,7	19,6	0,0	0,0	43,2	7,8	-
Hoek 1 ruimt.variant 3	0,0	0,0	0,1		3,7	19,7	19,6	0,0	0,0	43,2	7,8	-
Hoek 2 basisalternatief	0,0	0,0	0,1		3,7	19,7	19,6	0,0	0,0	43,2	7,8	-
Hoek 2 ruimt.variant 1	0,0	0,0	0,1		3,7	19,7	19,6	0,0	0,0	43,2	7,8	-
Hoek 2 ruimt.variant 2	0,0	0,0	0,1		3,7	19,7	19,6	0,0	0,0	43,2	7,8	-
Hoek 2 ruimt.variant 3	0,0	0,0	0,1		3,7	19,7	19,6	0,0	0,0	43,2	7,8	-
Voorkeursalternatief	0,0	0,0	0,1		3,7	19,7	19,6	0,0	0,0	43,2	7,8	-

BIJLAGE 13 - TOETSING WEGVERKEERSGELUID AAN GPP

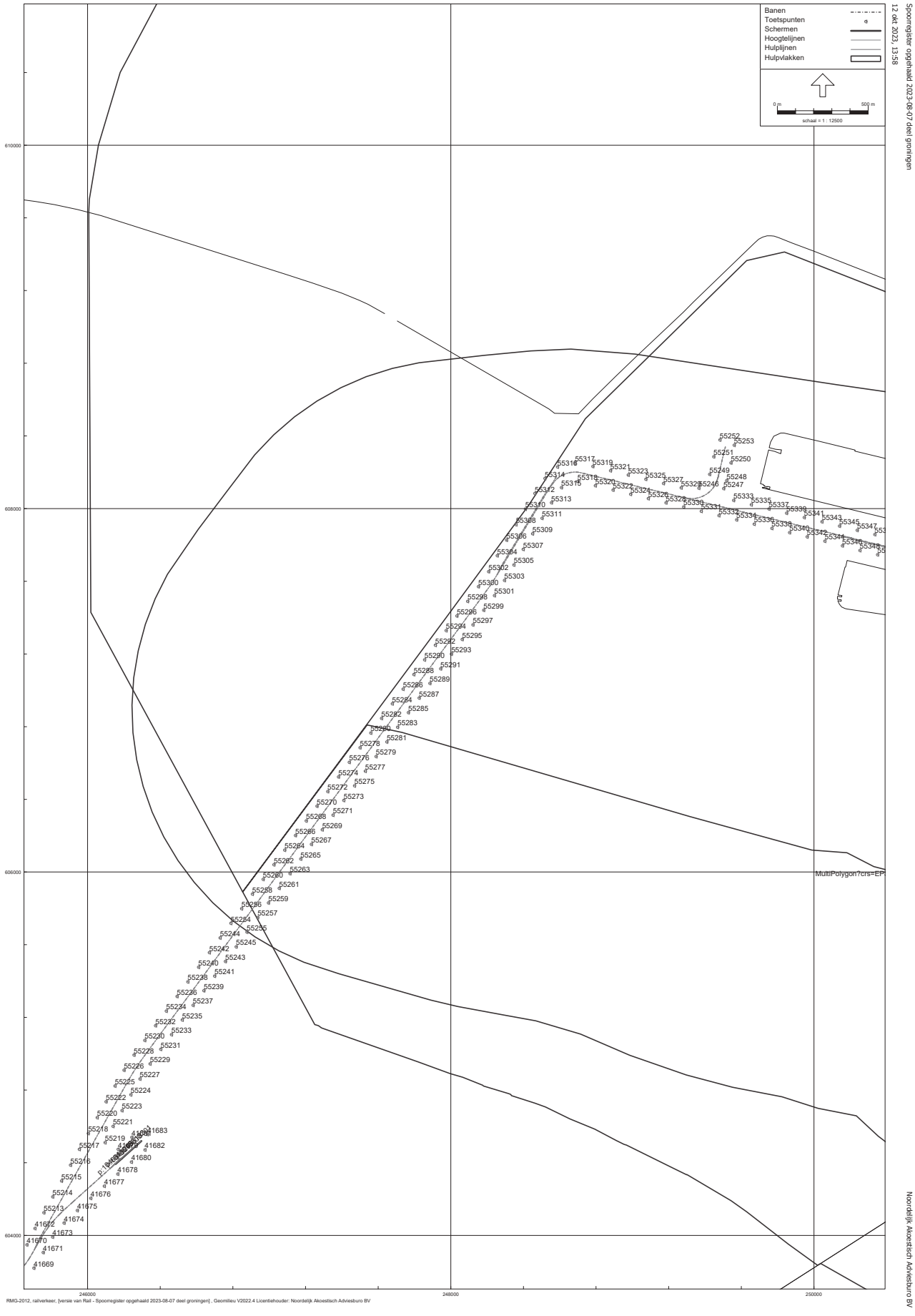
GPP punt	GPP Waarde	Lden in dB (per variant)			Verschil t.o.v. GPP			Verschil t.o.v. variant 0H		Plaats/richting
		0H	2P	3P	0H	2P	3P	2P	3P	
43506_A	55,60	53,27	59,07	60,51	-2,33	3,47	4,91	5,80	7,24	↑
43507_A	55,60	53,08	58,88	60,32	-2,52	3,28	4,72	5,80	7,24	↑
43508_A	55,70	53,08	58,88	60,32	-2,62	3,18	4,62	5,80	7,24	↑
43509_A	55,70	53,31	59,11	60,55	-2,39	3,41	4,85	5,80	7,24	↑
43510_A	55,70	53,30	59,10	60,54	-2,40	3,40	4,84	5,80	7,24	↑
43511_A	55,70	53,34	59,14	60,58	-2,36	3,44	4,88	5,80	7,24	↑
43512_A	55,70	53,36	59,16	60,60	-2,34	3,46	4,90	5,80	7,24	↑
43513_A	55,70	53,30	59,10	60,54	-2,40	3,40	4,84	5,80	7,24	↑
43514_A	55,70	53,25	59,06	60,49	-2,45	3,36	4,79	5,81	7,24	↑
43515_A	55,70	53,22	59,02	60,46	-2,48	3,32	4,76	5,80	7,24	↑
43516_A	56,00	53,43	59,28	60,72	-2,57	3,28	4,72	5,85	7,29	↑
43517_A	56,00	53,22	59,13	60,57	-2,78	3,13	4,57	5,91	7,35	↑
43518_A	55,80	53,07	58,95	60,40	-2,73	3,15	4,60	5,88	7,33	↑
43519_A	54,90	52,53	58,43	59,91	-2,37	3,53	5,01	5,90	7,38	↑
43520_A	55,50	53,31	59,25	60,73	-2,19	3,75	5,23	5,94	7,42	↑
43521_A	55,60	53,54	59,47	60,95	-2,06	3,87	5,35	5,93	7,41	↑
43522_A	55,30	53,29	59,23	60,71	-2,01	3,93	5,41	5,94	7,42	↑
43523_A	55,00	53,03	58,98	60,46	-1,97	3,98	5,46	5,95	7,43	↑
43524_A	55,00	53,03	58,99	60,47	-1,97	3,99	5,47	5,96	7,44	↑
43525_A	55,10	53,06	59,02	60,50	-2,04	3,92	5,40	5,96	7,44	↑
43526_A	55,10	53,13	59,09	60,56	-1,97	3,99	5,46	5,96	7,43	↑
43527_A	55,00	53,08	59,03	60,51	-1,92	4,03	5,51	5,95	7,43	↑
43528_A	55,10	53,11	59,07	60,55	-1,99	3,97	5,45	5,96	7,44	↑
43529_A	55,20	53,00	58,96	60,44	-2,20	3,76	5,24	5,96	7,44	↑
43530_A	55,20	53,04	59,00	60,48	-2,16	3,80	5,28	5,96	7,44	↑
43531_A	54,50	53,76	59,73	61,21	-0,74	5,23	6,71	5,97	7,45	↑
43532_A	55,20	53,11	59,08	60,55	-2,09	3,88	5,35	5,97	7,44	↑
43533_A	55,20	53,21	59,18	60,66	-1,99	3,98	5,46	5,97	7,45	↑
43534_A	55,30	53,05	59,03	60,51	-2,25	3,73	5,21	5,98	7,46	↑
43535_A	55,40	53,32	59,30	60,79	-2,08	3,90	5,39	5,98	7,47	↑
43536_A	55,60	53,67	59,65	61,14	-1,93	4,05	5,54	5,98	7,47	↑
43537_A	55,50	53,88	59,89	61,38	-1,62	4,39	5,88	6,01	7,50	↑
43538_A	55,20	53,21	59,47	60,96	-1,99	4,27	5,76	6,26	7,75	↑
43539_A	54,10	52,26	59,16	60,65	-1,84	5,06	6,55	6,90	8,39	Eemshaven rechts
43541_A	52,30	50,05	58,90	60,38	-2,25	6,60	8,08	8,85	10,33	Eemshaven links
43542_A	55,70	53,42	59,58	61,06	-2,28	3,88	5,36	6,16	7,64	↓
43543_A	55,80	53,85	59,88	61,36	-1,95	4,08	5,56	6,03	7,51	↓
43544_A	55,90	53,78	59,77	61,25	-2,12	3,87	5,35	5,99	7,47	↓
43545_A	54,70	53,94	59,92	61,41	-0,76	5,22	6,71	5,98	7,47	↓
43546_A	55,20	53,23	59,20	60,68	-1,97	4,00	5,48	5,97	7,45	↓
43547_A	55,20	53,28	59,25	60,73	-1,92	4,05	5,53	5,97	7,45	↓
43548_A	55,30	53,21	59,17	60,65	-2,09	3,87	5,35	5,96	7,44	↓
43549_A	55,10	53,51	59,47	60,95	-1,59	4,37	5,85	5,96	7,44	↓
43550_A	55,10	53,27	59,23	60,71	-1,83	4,13	5,61	5,96	7,44	↓
43551_A	55,10	53,18	59,14	60,62	-1,92	4,04	5,52	5,96	7,44	↓
43552_A	55,10	53,18	59,13	60,61	-1,92	4,03	5,51	5,95	7,43	↓
43553_A	55,30	53,26	59,22	60,69	-2,04	3,92	5,39	5,96	7,43	↓
43554_A	55,30	53,46	59,42	60,89	-1,84	4,12	5,59	5,96	7,43	↓
43555_A	55,40	53,49	59,44	60,93	-1,91	4,04	5,53	5,95	7,44	↓
43556_A	55,50	53,54	59,49	60,97	-1,96	3,99	5,47	5,95	7,43	↓
43557_A	55,50	53,49	59,45	60,93	-2,01	3,95	5,43	5,96	7,44	↓
43558_A	55,50	53,52	59,49	60,97	-1,98	3,99	5,47	5,97	7,45	↓
43559_A	55,40	53,37	59,31	60,79	-2,03	3,91	5,39	5,94	7,42	↓
43560_A	56,00	53,02	58,94	60,40	-2,98	2,94	4,40	5,92	7,38	↓
43561_A	55,90	53,44	59,19	60,63	-2,46	3,29	4,73	5,75	7,19	↓
43562_A	55,90	53,80	59,50	60,94	-2,10	3,60	5,04	5,70	7,14	↓
43563_A	55,90	53,50	59,28	60,71	-2,40	3,38	4,81	5,78	7,21	↓
43564_A	55,80	53,26	59,06	60,50	-2,54	3,26	4,70	5,80	7,24	↓
43565_A	55,60	53,32	59,12	60,56	-2,28	3,52	4,96	5,80	7,24	↓
43566_A	55,50	53,20	59,00	60,44	-2,30	3,50	4,94	5,80	7,24	↓
43567_A	55,50	53,12	58,92	60,36	-2,38	3,42	4,86	5,80	7,24	↓
43568_A	55,50	53,23	59,03	60,47	-2,27	3,53	4,97	5,80	7,24	↓
43569_A	55,60	53,33	59,13	60,57	-2,27	3,53	4,97	5,80	7,24	↓
43570_A	55,60	53,21	59,01	60,45	-2,39	3,41	4,85	5,80	7,24	↓
43571_A	55,50	53,16	58,96	60,40	-2,34	3,46	4,90	5,80	7,24	↓
43572_A	55,60	53,20	59,00	60,44	-2,40	3,40	4,84	5,80	7,24	↓
43573_A	55,60	53,28	59,09	60,53	-2,32	3,49	4,93	5,81	7,25	↓
Minimaal					-2,98	2,94	4,40	5,70	7,14	
Maximaal					-0,74	6,60	8,08	8,85	10,33	
Gemiddeld					-2,10	3,90	5,30	6,00	7,50	

BIJLAGE 13 - TOETSING WEGVERKEERSGELUID AAN GPP



Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer, [Grafisch - Toename variant 2040 2P tov GPP] , Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV

Toename variant 2040 2P tov GPP


Banen
Toetspunten
Schermen
Hoogtelijnen
Hulplijnen
Hulpvlakken
0 m
500 m
schaal = 1 : 12500
Spoorregister opgehaald 2023-08-07 deel groningen
12 okt 2023, 13:58
610000
608000
606000
604000
248000
250000
MultiPolygon?crs=EP
RMG-2012, railverkeer, [versie van Rail - Spoorregister opgehaald 2023-08-07 deel groningen] , Geomilieu V2022.4 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV
Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV

Baseline #Referentiepunt Id	13-7-2023 23:07 plafondwaarde	13-7-2023 geluidwaarde	CDL	gppset ingangsdatum	reden vaststelling	plafondsta	13-11-2023 geluidwaarde Oostpolder	ten opzichte GPP
55226	52	42,4	9,6	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	56,7	4,7
55227	52	43,1	8,9	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,4	5,4
55228	52	42,6	9,4	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	56,9	4,9
55229	52	43,2	8,8	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,5	5,5
55230	52	42,8	9,2	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,1	5,1
55231	52	43,1	8,9	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,4	5,4
55232	52	42,7	9,3	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,0	5,0
55233	52	43,1	8,9	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,4	5,4
55234	52	43,1	8,9	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,4	5,4
55235	52	43,2	8,8	9-7-2013	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,5	5,5
55236	52	43,6	8,4	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,9	5,9
55237	52	42,5	9,5	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	56,8	4,8
55238	52	43,6	8,4	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,9	5,9
55239	52	43,2	8,8	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,5	5,5
55240	52	43,5	8,5	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,8	5,8
55241	52	43	9	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,3	5,3
55242	52	43,3	8,7	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,6	5,6
55243	52	43	9	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,3	5,3
55244	52	43,3	8,7	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,6	5,6
55245	52	42,8	9,2	9-7-2013	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,1	5,1
55246	52	42,2	9,8	1-7-2012	Initiële vaststelling	Vigerend	56,5	4,5
55247	52	40,4	11,6	21-12-2022	Ambtshalve herstel	Vigerend	54,7	2,7
55248	52	41,4	10,6	1-7-2012	Initiële vaststelling	Vigerend	55,7	3,7
55249	52	39,9	12,1	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	54,2	2,2
55250	52	38,8	13,2	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	53,1	1,1
55251	52	39,1	12,9	21-12-2022	Ambtshalve herstel	Vigerend	53,4	1,4
55252	52	32,6	19,4	21-12-2022	Ambtshalve herstel	Vigerend	46,9	-5,1
55253	52	33,9	18,1	21-12-2022	Ambtshalve herstel	Vigerend	48,2	-3,8
55254	52	43,3	8,7	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,6	5,6
55255	52	43,3	8,7	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,6	5,6
55256	52	43,4	8,6	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,7	5,7
55257	52	43,3	8,7	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,6	5,6
55258	52	43,5	8,5	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,8	5,8
55259	52	43,5	8,5	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,8	5,8
55260	52	43,6	8,4	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,9	5,9
55261	52	43,6	8,4	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,9	5,9
55262	52	43,6	8,4	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,9	5,9
55263	52	43,8	8,2	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	58,1	6,1
55264	52	43,5	8,5	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,8	5,8
55265	52	43,3	8,7	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,6	5,6
55266	52	43,5	8,5	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,8	5,8
55267	52	43,4	8,6	1-7-2012	Initiële vaststelling	Vigerend	57,7	5,7
55268	52	43,2	8,8	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,5	5,5
55269	52	43,3	8,7	21-12-2022	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,6	5,6
55270	52	43,1	8,9	21-12-2022	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,4	5,4
55271	52	43,3	8,7	1-7-2012	Initiële vaststelling	Vigerend	57,6	5,6
55272	52	43,2	8,8	21-12-2022	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,5	5,5
55273	52	43,2	8,8	9-7-2013	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,5	5,5
55274	52	43,1	8,9	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,4	5,4
55275	52	42,9	9,1	9-7-2013	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,2	5,2
55276	52	43,1	8,9	9-7-2013	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,4	5,4
55277	52	42,7	9,3	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,0	5,0
55278	52	43,2	8,8	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,5	5,5
55279	52	42,9	9,1	9-7-2013	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,2	5,2
55280	52	42,9	9,1	21-12-2022	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,2	5,2
55281	52	42,9	9,1	9-7-2013	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,2	5,2
55282	52	41,9	10,1	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	56,2	4,2
55283	52	42,7	9,3	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,0	5,0
55284	52	43,3	8,7	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,6	5,6
55285	52	43,1	8,9	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,4	5,4
55286	52	43,4	8,6	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,7	5,7
55287	52	43,2	8,8	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,5	5,5
55288	52	43,2	8,8	21-12-2022	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,5	5,5
55289	52	42,3	9,7	21-12-2022	Ambtshalve herstel	Vigerend	56,6	4,6
55290	52	43,1	8,9	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,4	5,4
55291	52	42,1	9,9	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	56,4	4,4
55292	52	43,2	8,8	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,5	5,5
55293	52	42,6	9,4	9-7-2013	Ambtshalve herstel	Vigerend	56,9	4,9
55294	52	41,9	10,1	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	56,2	4,2

	55295	52	43	9	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,3	5,3
	55296	52	40,6	11,4	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	54,9	2,9
	55297	52	41,1	10,9	9-7-2013	Ambtshalve herstel	Vigerend	55,4	3,4
	55298	52	43,1	8,9	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,4	5,4
	55299	52	41,8	10,2	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	56,1	4,1
	55300	52	43,1	8,9	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,4	5,4
	55301	52	42,9	9,1	21-12-2022	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,2	5,2
	55302	52	45,4	6,6	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	59,7	7,7
	55303	52	45	7	9-7-2013	Ambtshalve herstel	Vigerend	59,3	7,3
	55304	52	40,9	11,1	21-12-2022	Ambtshalve herstel	Vigerend	55,2	3,2
	55305	52	40,4	11,6	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	54,7	2,7
	55306	52	40,3	11,7	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	54,6	2,6
	55307	52	42,3	9,7	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	56,6	4,6
	55308	52	40,2	11,8	1-7-2012	Initiële vaststelling	Vigerend	54,5	2,5
	55309	52	42,5	9,5	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	56,8	4,8
	55310	52	40,4	11,6	1-7-2012	Initiële vaststelling	Vigerend	54,7	2,7
	55311	52	42,6	9,4	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	56,9	4,9
	55312	52	40,2	11,8	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	54,5	2,5
	55313	52	43,5	8,5	24-6-2014	Ambtshalve herstel	Vigerend	57,8	5,8
max		52	45,4	19,4				59,7	7,7
min		52	32,6	6,6				46,9	-5,1
gem		52	42,5	9,5				56,8	4,8

					meetellen/status won (alg en in Lcum)															
					IL	WT	IL	WT	VL	RL	SV	LL		IL*	WT*	VL*	RL*	SV*	LL*	Lcum
Straat	Huisnr	Ltr.	Huis toev	Functie			etm dB(A)	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB		etm dB(A)	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden
Bruiningsweg	1			VBO (10)	1	1	52,50	45,44	52,95	39,49	30,63	32,23		52,50	54,93	52,95	36,12	29,16	38,62	58,44
Bruiningsweg	2			VBO (10)	1	1	51,58	44,36	62,85	38,10	30,14	31,25		51,58	53,14	62,85	34,80	28,69	37,66	63,59
Bruiningsweg	3			VBO (10)	1	1	54,55	47,14	53,23	39,81	31,28	32,96		54,55	57,73	53,23	36,42	29,80	39,33	60,42
Bruiningsweg	4			VBO (10)	1	1	54,14	46,78	54,08	39,44	31,20	33,16		54,14	57,14	54,08	36,07	29,72	39,53	60,20
Bruiningsweg	5			VBO (10)	1	1	55,88	48,16	53,44	39,88	31,64	33,56		55,88	59,41	53,44	36,49	30,15	39,92	61,75
Bruiningsweg	6			VBO (10)	1	1	56,93	48,86	55,13	40,10	32,11	33,94		56,93	60,57	55,13	36,70	30,61	40,29	62,96
Bruiningsweg	7			VBO (10)	1	1	56,23	48,24	53,60	40,01	31,77	33,68		56,23	59,55	53,60	36,61	30,28	40,04	61,95
Bruiningsweg	9			VBO (10)	1	1	56,54	48,51	53,90	40,08	31,91	33,77		56,54	59,99	53,90	36,68	30,41	40,12	62,33
Buitenweg	1			VBO (10)	1	1	52,91	44,92	40,10	33,82	31,36	29,56		52,91	54,07	40,10	30,73	29,88	36,00	56,69
Buitenweg	2			VBO (10)	1	1	51,93	43,93	39,78	33,26	30,85	29,38		51,93	52,43	39,78	30,20	29,38	35,82	55,40
Buitenweg	2	A		VBO (10)	1	1	52,54	45,66	40,15	31,33	30,82	28,66		52,54	55,29	40,15	28,36	29,35	35,12	57,26
Buitenweg	3			VBO (10)	1	1	57,44	49,09	42,70	34,17	33,16	30,98		57,44	60,95	42,70	31,06	31,63	37,39	62,61
Buitenweg	4			VBO (10)	1	1	55,05	47,10	40,87	33,07	31,97	29,90		55,05	57,67	40,87	30,02	30,47	36,33	59,65
Buitenweg	5			VBO (10)	1	1	57,64	49,14	42,51	32,87	32,85	30,53		57,64	61,03	42,51	29,83	31,33	36,95	62,73
Buitenweg	6			VBO (10)	1	1	56,50	48,36	41,81	33,04	33,01	30,43		56,50	59,74	41,81	29,99	31,48	36,85	61,50
Buitenweg	8			VBO (10)	1	1	57,89	49,39	42,87	32,89	33,11	30,67		57,89	61,44	42,87	29,85	31,58	37,09	63,09
Derk Luddesweg	3			VBO (10)	1	1	53,88	45,54	43,05	35,62	31,54	30,95		53,88	55,09	43,05	32,44	30,05	37,36	57,75
Derk Luddesweg	4			VBO (10)	1	1	50,02	41,81	41,75	34,20	29,73	29,12		50,02	48,94	41,75	31,09	28,29	35,57	52,99
Derk Luddesweg	5			VBO (10)	1	1	54,70	46,33	44,73	36,60	31,78	31,57		54,70	56,39	44,73	33,37	30,29	37,97	58,87
Derk Luddesweg	6			VBO (10)	1	1	52,60	44,37	41,54	34,66	30,95	30,19		52,60	53,16	41,54	31,53	29,48	36,62	56,13
Derk Luddesweg	8			VBO (10)	1	1	53,26	44,97	42,36	35,15	31,47	30,56		53,26	54,15	42,36	31,99	29,98	36,98	56,96
Derk Luddesweg	12			VBO (10)	1	1	53,72	45,44	42,72	35,55	31,57	31,24		53,72	54,93	42,72	32,37	30,08	37,65	57,59
Derk Luddesweg	14			VBO (10)	1	1	57,13	48,34	43,61	36,20	33,10	32,06		57,13	59,71	43,61	32,99	31,57	38,45	61,72
Derk Luddesweg	16			VBO (10)	1	1	57,35	48,49	43,57	35,66	33,07	32,03		57,35	59,96	43,57	32,48	31,54	38,42	61,95
Derk Luddesweg	18			VBO (10)	1	1	57,47	48,60	43,62	35,64	33,11	32,10		57,47	60,14	43,62	32,46	31,58	38,49	62,11
Derk Luddesweg	19			VBO (10)	1	1	58,11	49,14	44,16	36,38	33,34	32,32		58,11	61,03	44,16	33,16	31,81	38,70	62,91
Derk Luddesweg	20			VBO (10)	1	1	57,51	48,64	43,66	35,88	33,12	32,12		57,51	60,21	43,66	32,69	31,59	38,51	62,16
Derk Luddesweg	21			VBO (10)	1	1	58,24	49,21	44,30	36,28	33,42	32,32		58,24	61,15	44,30	33,07	31,88	38,70	63,03
Derk Luddesweg	22			VBO (10)	1	1	57,75	48,87	43,83	36,23	33,17	32,16		57,75	60,59	43,83	33,02	31,64	38,55	62,49
Derk Luddesweg	23			VBO (10)	1	1	58,53	49,33	44,40	36,23	33,62	32,33		58,53	61,34	44,40	33,02	32,08	38,71	63,25
Derk Luddesweg	24			VBO (10)	1	1	57,87	48,98	43,92	36,19	33,25	32,16		57,87	60,77	43,92	32,98	31,72	38,55	62,65
Derk Luddesweg	26			VBO (10)	1	1	58,18	49,20	44,09	35,99	33,41	32,25		58,18	61,13	44,09	32,79	31,87	38,64	62,99
Derk Luddesweg	30			VBO (10)	1	1	58,40	49,22	44,31	36,34	33,61	32,26		58,40	61,16	44,31	33,12	32,07	38,64	63,09
Derk Luddesweg	32			VBO (10)	1	1	58,54	49,40	44,44	36,41	33,71	32,41		58,54	61,46	44,44	33,19	32,17	38,79	63,33
Dijkweg	1			VBO (10)	1	1	58,20	49,49	43,24	32,54	33,10	30,52		58,20	61,61	43,24	29,51	31,57	36,94	63,30
Dijkweg	2			IEO	1	0	-200,00	0,00	-200,00	-200,00	-200,00	-200,00		-200,00	-20,05	-200,00	-191,40	-195,70	-188,97	-20,05
Dijkweg	3			VBO (10)	1	1	58,14	49,53	43,03	32,78	33,17	30,81		58,14	61,67	43,03	29,74	31,64	37,22	63,32
Dijkweg	7			VBO (10)	1	1	58,26	49,44	43,18	33,27	33,27	30,94		58,26	61,53	43,18	30,21	31,74	37,35	63,26
Dijkweg	9			VBO (10)	1	1	58,27	49,43	43,18	33,40	33,28	31,01		58,27	61,51	43,18	30,33	31,75	37,42	63,26
Dijkweg	11			VBO (10)	1	1	58,28	49,43	43,21	33,41	33,32	31,03		58,28	61,51	43,21	30,34	31,79	37,44	63,26
Dijkweg	17			VBO (10)	1	1	58,30	49,43	43,23	33,49	33,34	31,11		58,30	61,51	43,23	30,42	31,81	37,52	63,27
Dijkweg	19			VBO (10)	1	1	58,28	49,31	43,20	33,60	33,35	31,14		58,28	61,31	43,20	30,52	31,82	37,55	63,13
Dijkweg	21			VBO (10)	1	1	58,32	49,41	43,21	33,70	33,38	31,16		58,32	61,48	43,21	30,62	31,85	37,57	63,25
Dijkweg	25			VBO (10)	1	1	58,34	49,43	43,23	33,85	33,40	31,25		58,34	61,51	43,23	30,76	31,87	37,66	63,28
Dijkweg	27			VBO (10)	1	1	58,38	49,46	43,28	33,94	33,44	31,43		58,38	61,56	43,28	30,84	31,90	37,83	63,33

					meetellen/status won (alg en in Lcum)														
					IL	WT	IL	WT	VL	RL	SV	LL		IL*	WT*	VL*	RL*	SV*	LL*	Lcum
Straat	Huisnr	Ltr.	Huis toev	Functie			etm dB(A)	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB		etm dB(A)	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden
Dijkweg	29			VBO (10)	1	1	58,43	49,51	43,33	34,09	33,58	31,53		58,43	61,64	43,33	30,99	32,04	37,93	63,40
Dijkweg	31			VBO (10)	1	1	58,46	49,53	43,39	34,20	33,67	31,47		58,46	61,67	43,39	31,09	32,13	37,87	63,43
Dijkweg	35			VBO (10)	1	1	58,52	49,62	43,43	34,35	33,67	31,41		58,52	61,82	43,43	31,23	32,13	37,81	63,55
Dijkweg	39			VBO (10)	1	1	58,55	49,67	43,52	34,32	33,57	31,45		58,55	61,91	43,52	31,20	32,03	37,85	63,61
Dijkweg	41			VBO (10)	1	1	58,56	49,65	43,60	34,32	33,55	31,49		58,56	61,87	43,60	31,20	32,01	37,89	63,60
Dijkweg	43			VBO (10)	1	1	58,58	49,60	43,67	34,53	33,56	31,57		58,58	61,79	43,67	31,40	32,02	37,97	63,55
Dijkweg	45			VBO (10)	1	1	58,57	49,36	43,63	34,60	33,56	31,58		58,57	61,39	43,63	31,47	32,02	37,98	63,28
Dijkweg	51			VBO (10)	1	1	58,50	49,50	43,73	34,84	33,55	31,72		58,50	61,63	43,73	31,70	32,01	38,12	63,41
Dijkweg	53			VBO (10)	1	1	58,48	49,46	43,68	35,03	33,56	31,77		58,48	61,56	43,68	31,88	32,02	38,16	63,36
Dijkweg	59			VBO (10)	1	1	58,46	49,43	43,79	35,26	33,57	31,90		58,46	61,51	43,79	32,10	32,03	38,29	63,33
Dijkweg	63			VBO (10)	1	1	58,44	49,41	43,84	35,25	33,60	31,97		58,44	61,48	43,84	32,09	32,06	38,36	63,30
Dijkweg	79			VBO (10)	1	1	58,49	49,32	44,53	36,43	33,56	32,43		58,49	61,33	44,53	33,21	32,02	38,81	63,23
Dijkweg	81		of83	VBO (10)	1	1	58,47	49,29	44,60	36,25	33,53	32,48		58,47	61,28	44,60	33,04	31,99	38,86	63,19
Dijkweg	85			VBO (10)	1	1	58,48	49,28	44,60	36,46	33,52	32,52		58,48	61,26	44,60	33,24	31,98	38,90	63,19
Dijkweg	87			VBO (10)	1	1	58,48	49,25	45,43	37,13	33,50	32,91		58,48	61,21	45,43	33,87	31,96	39,28	63,17
Dijkweg	89			VBO (10)	1	1	58,47	49,29	45,96	37,47	33,54	32,86		58,47	61,28	45,96	34,20	32,00	39,23	63,22
Dijkweg	93			VBO (10)	1	1	58,02	49,08	48,96	38,26	33,02	33,25		58,02	60,93	48,96	34,95	31,49	39,62	62,94
Dijkweg	95			VBO (10)	1	1	58,00	49,08	49,20	38,22	32,99	33,28		58,00	60,93	49,20	34,91	31,47	39,64	62,94
Dijkweg	99			VBO (10)	1	1	57,87	49,06	50,35	38,20	32,88	33,36		57,87	60,90	50,35	34,89	31,36	39,72	62,93
Dijkweg	101			VBO (10)	1	1	56,72	49,01	52,69	40,10	31,87	33,88		56,72	60,82	52,69	36,70	30,37	40,23	62,74
Dijkweg	103			VBO (10)	1	1	56,74	48,73	52,31	40,33	31,84	33,90		56,74	60,35	52,31	36,91	30,34	40,25	62,42
Dijkweg	105			VBO (10)	1	1	56,71	48,74	51,65	40,34	31,79	33,92		56,71	60,37	51,65	36,92	30,30	40,27	62,36
Dijkweg	107			VBO (10)	1	1	56,76	48,95	51,10	40,69	31,82	34,00		56,76	60,72	51,10	37,26	30,32	40,35	62,55
Dwarsweg	2			VBO (10)	1	1	50,66	47,97	38,36	59,77	29,63	32,83		50,66	59,10	38,36	55,38	28,19	39,20	61,11
Dwarsweg	4			VBO (10)	1	1	49,62	46,70	37,48	50,96	29,18	31,81		49,62	57,01	37,48	47,01	27,75	38,20	58,17
Dwarsweg	6			VBO (10)	1	1	49,10	46,68	36,69	46,87	29,20	31,87		49,10	56,97	36,69	43,13	27,77	38,26	57,87
Dwarsweg	12			VBO (10)	1	1	47,96	45,68	35,70	44,68	28,93	31,63		47,96	55,32	35,70	41,05	27,51	38,03	56,30
Dwarsweg	14			VBO (10)	1	1	46,79	44,10	35,31	43,60	28,64	31,39		46,79	52,72	35,31	40,02	27,22	37,79	54,06
Dwarsweg	14	A		VBO (10)	1	1	49,58	49,70	36,58	43,94	30,04	33,84		49,58	61,96	36,58	40,34	28,59	40,19	62,27
Dwarsweg	16			VBO (10)	1	1	46,19	43,77	34,69	42,50	28,32	30,49		46,19	52,17	34,69	38,98	26,91	36,91	53,48
Dwarsweg	18			VBO (10)	1	1	45,72	43,19	34,33	41,94	28,20	30,08		45,72	51,21	34,33	38,44	26,80	36,51	52,65
EGD-weg	4			VBO (10)	1	1	49,50	44,21	55,55	27,95	29,70	25,78		49,50	52,90	55,55	25,15	28,26	32,29	58,10
EGD-weg	6			VBO (10)	1	1	49,49	44,40	65,57	27,62	29,64	25,27		49,49	53,21	65,57	24,84	28,20	31,79	65,92
Heuvelderij	1			VBO (10)	1	1	47,13	47,03	34,32	41,48	28,89	31,75		47,13	57,55	34,32	38,01	27,47	38,15	58,04
Heuvelderij	3			VBO (10)	1	1	47,65	47,81	34,87	41,81	29,13	32,21		47,65	58,84	34,87	38,32	27,70	38,60	59,25
Heuvelderij	5			VBO (10)	1	1	47,79	48,24	35,02	41,85	29,26	32,43		47,79	59,55	35,02	38,36	27,83	38,81	59,91
Heuvelderij	5	A		VBO (10)	1	1	47,95	48,65	35,04	41,88	29,38	32,72		47,95	60,22	35,04	38,39	27,95	39,10	60,55
Heuvelderij	7			VBO (10)	1	1	48,15	48,90	35,06	41,94	29,49	32,84		48,15	60,64	35,06	38,44	28,05	39,21	60,94
Klaas Wiersumsweg	1			VBO (10)	1	1	50,56	44,95	43,96	42,19	29,66	31,86		50,56	54,12	43,96	38,68	28,22	38,25	56,14
Klaas Wiersumsweg	2			VBO (10)	1	1	48,85	43,03	44,81	41,97	29,07	31,06		48,85	50,95	44,81	38,47	27,64	37,47	53,89
Klaas Wiersumsweg	4			VBO (10)	1	1	49,10	43,36	44,34	41,75	29,06	31,02		49,10	51,49	44,34	38,26	27,63	37,43	54,19
Klaas Wiersumsweg	6			VBO (10)	1	1	53,30	47,03	45,08	41,99	30,33	32,94		53,30	57,55	45,08	38,49	28,87	39,31	59,20
Klaas Wiersumsweg	9			VBO (10)	1	1	53,98	47,54	44,71	42,33	30,48	32,94		53,98	58,39	44,71	38,81	29,02	39,31	59,94
Klaas Wiersumsweg	10			VBO (10)	1	1	56,31	49,14	46,41	42,69	31,28	34,12		56,31	61,03	46,41	39,16	29,80	40,47	62,45
Koningsoord	2			VBO (10)	1	1	54,53	47,33	47,93	40,63	30,93	33,23		54,53	58,04	47,93	37,20	29,46	39,60	59,99

					meetellen/status won (alg en in Lcum)														
					IL	WT	IL	WT	VL	RL	SV	LL		IL*	WT*	VL*	RL*	SV*	LL*	Lcum
Straat	Huisnr	Ltr.	Huis toev	Functie			etm dB(A)	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB		etm dB(A)	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden
Koningsoord	4			VBO (10)	1	1	54,44	47,25	48,11	40,56	30,85	33,15		54,44	57,91	48,11	37,13	29,38	39,52	59,89
Koningsoord	6			VBO (10)	1	1	54,32	47,14	48,69	40,44	30,86	33,02		54,32	57,73	48,69	37,02	29,39	39,39	59,79
Koningsoord	10			VBO (10)	1	1	54,23	47,03	49,04	40,25	30,87	32,94		54,23	57,55	49,04	36,84	29,40	39,31	59,68
Molenweg	2			VBO (10)	1	1	57,52	48,68	43,61	35,97	33,11	32,11		57,52	60,27	43,61	32,77	31,58	38,50	62,21
Molenweg	3			VBO (10)	1	1	57,65	48,79	43,67	35,86	33,17	32,05		57,65	60,45	43,67	32,67	31,64	38,44	62,37
Molenweg	4			VBO (10)	1	1	57,49	48,67	43,62	35,98	33,11	32,09		57,49	60,26	43,62	32,78	31,58	38,48	62,19
Molenweg	5			VBO (10)	1	1	57,59	48,77	43,52	35,76	33,25	31,99		57,59	60,42	43,52	32,57	31,72	38,38	62,33
Molenweg	6			VBO (10)	1	1	57,45	48,63	43,56	36,00	33,10	32,00		57,45	60,19	43,56	32,80	31,57	38,39	62,13
Molenweg	7			VBO (10)	1	1	57,50	48,73	43,40	35,70	33,26	31,95		57,50	60,35	43,40	32,52	31,73	38,34	62,25
Molenweg	8			VBO (10)	1	1	57,43	48,61	43,54	35,91	33,09	31,98		57,43	60,16	43,54	32,71	31,56	38,37	62,10
Molenweg	9			VBO (10)	1	1	57,49	48,71	43,36	35,62	33,24	32,00		57,49	60,32	43,36	32,44	31,71	38,39	62,23
Molenweg	10			VBO (10)	1	1	57,35	48,56	43,39	35,78	33,12	31,91		57,35	60,07	43,39	32,59	31,59	38,30	62,02
Molenweg	11			VBO (10)	1	1	57,39	48,60	43,25	35,30	33,08	31,92		57,39	60,14	43,25	32,14	31,55	38,31	62,07
Molenweg	12			VBO (10)	1	1	57,28	48,53	43,25	35,64	33,15	31,88		57,28	60,02	43,25	32,46	31,62	38,27	61,96
Molenweg	13			VBO (10)	1	1	57,36	48,54	43,14	35,40	33,01	31,88		57,36	60,04	43,14	32,23	31,48	38,27	62,00
Molenweg	14			VBO (10)	1	1	57,16	48,43	43,13	35,56	33,04	31,82		57,16	59,86	43,13	32,38	31,51	38,21	61,81
Molenweg	15			VBO (10)	1	1	57,20	48,41	43,03	35,38	32,94	31,75		57,20	59,83	43,03	32,21	31,42	38,15	61,81
Molenweg	17			VBO (10)	1	1	57,23	48,44	42,99	35,27	32,98	31,67		57,23	59,88	42,99	32,11	31,46	38,07	61,85
Molenweg	19			VBO (10)	1	1	57,09	48,32	42,87	35,09	32,89	31,51		57,09	59,68	42,87	31,94	31,37	37,91	61,67
Molenweg	20			VBO (10)	1	1	57,13	48,37	43,04	35,47	32,92	31,75		57,13	59,76	43,04	32,30	31,40	38,15	61,74
Molenweg	23			VBO (10)	1	1	57,03	48,29	42,71	35,02	32,87	31,38		57,03	59,63	42,71	31,87	31,35	37,78	61,61
Molenweg	25			VBO (10)	1	1	56,97	48,26	42,65	34,96	32,81	31,34		56,97	59,58	42,65	31,81	31,29	37,74	61,56
Molenweg	26			VBO (10)	1	1	57,04	48,28	42,96	35,28	32,85	31,66		57,04	59,61	42,96	32,12	31,33	38,06	61,61
Molenweg	27			VBO (10)	1	1	56,92	48,23	42,57	34,88	32,80	31,30		56,92	59,53	42,57	31,74	31,28	37,70	61,51
Molenweg	28			VBO (10)	1	1	57,00	48,26	42,88	35,31	32,81	31,59		57,00	59,58	42,88	32,14	31,29	37,99	61,58
Molenweg	29			VBO (10)	1	1	56,90	48,21	42,58	34,73	32,79	31,28		56,90	59,50	42,58	31,59	31,27	37,68	61,48
Molenweg	30			VBO (10)	1	1	56,97	48,24	42,77	35,22	32,79	31,54		56,97	59,55	42,77	32,06	31,27	37,94	61,54
Molenweg	31			VBO (10)	1	1	56,94	48,25	42,53	34,72	32,80	31,24		56,94	59,56	42,53	31,58	31,28	37,65	61,54
Molenweg	32			VBO (10)	1	1	56,93	48,19	42,69	35,11	32,78	31,48		56,93	59,46	42,69	31,95	31,26	37,88	61,48
Molenweg	34			VBO (10)	1	1	56,93	48,20	42,69	34,98	32,79	31,43		56,93	59,48	42,69	31,83	31,27	37,83	61,49
Molenweg	36			VBO (10)	1	1	56,90	48,18	42,61	34,72	32,79	31,39		56,90	59,45	42,61	31,58	31,27	37,79	61,45
Molenweg	40			VBO (10)	1	1	56,78	48,11	42,44	34,80	32,71	31,28		56,78	59,33	42,44	31,66	31,19	37,68	61,34
Molenweg	46			VBO (10)	1	1	56,68	48,04	42,31	34,54	32,67	31,20		56,68	59,22	42,31	31,41	31,15	37,61	61,23
Oostpolderweg	4			VBO (10)	1	1	47,61	42,67	48,56	27,94	28,86	24,90		47,61	50,36	48,56	25,14	27,44	31,43	53,81
Oostpolderweg	5			VBO (10)	1	1	49,81	46,26	42,67	29,83	29,71	26,57		49,81	56,28	42,67	26,94	28,27	33,07	57,34
Oostpolderweg	6			VBO (10)	1	1	51,25	46,98	56,80	28,39	30,42	26,36		51,25	57,47	56,80	25,57	28,96	32,86	60,69
Oostpolderweg	7			BST	1	0	49,27	0,00	44,72	29,44	29,69	26,51		49,27	-20,05	44,72	26,57	28,25	33,01	50,69
Oostpolderweg	8			VBO (10)	1	1	50,97	46,57	53,87	27,49	30,12	25,89		50,97	56,79	53,87	24,72	28,67	32,40	59,29
Oostpolderweg	11			VBO (10)	1	1	53,56	49,87	53,13	27,19	30,82	26,60		53,56	62,24	53,13	24,43	29,35	33,10	63,24
Oostpolderweg	15			VBO (10)	1	1	54,39	50,76	53,73	27,09	31,05	26,82		54,39	63,70	53,73	24,34	29,57	33,31	64,56
Oostpolderweg	17			VBO (10)	1	1	54,54	50,88	53,78	27,14	31,10	26,87		54,54	63,90	53,78	24,38	29,62	33,36	64,75
Oostpolderweg	19			VBO (10)	1	1	55,32	50,87	53,95	27,35	31,43	27,57		55,32	63,89	53,95	24,58	29,94	34,05	64,83
Oostpolderweg	21			IEO	1	0	55,17	0,00	47,66	27,96	31,21	27,29		55,17	-20,05	47,66	25,16	29,73	33,77	55,92
Oostpolderweg	23			IEO	1	0	56,22	0,00	45,18	28,79	31,75	27,86		56,22	-20,05	45,18	25,95	30,26	34,33	56,59
Oostpolderweg	27			IEO	1	0	56,29	0,00	44,18	29,09	31,69	28,12		56,29	-20,05	44,18	26,24	30,20	34,59	56,59

					meetellen/status won (alg en in Lcum)														
					IL	WT	IL	WT	VL	RL	SV	LL		IL*	WT*	VL*	RL*	SV*	LL*	Lcum
Straat	Huisnr	Ltr.	Huis toev	Functie			etm dB(A)	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB		etm dB(A)	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden
Polderdwarsweg	1			VBO (10)	1	1	50,53	46,69	39,92	52,98	29,47	32,11		50,53	56,99	39,92	48,93	28,03	38,50	58,50
Polderdwarsweg	2			VBO (10)	1	1	53,06	48,08	42,66	45,07	30,13	33,01		53,06	59,28	42,66	41,42	28,68	39,38	60,38
Polderdwarsweg	4			VBO (10)	1	1	51,86	47,40	41,23	46,31	29,74	32,33		51,86	58,16	41,23	42,59	28,30	38,71	59,28
Polderdwarsweg	6			IEO	1	0	55,37	0,00	41,31	49,13	30,35	33,68		55,37	-20,05	41,31	45,27	28,89	40,04	56,05
Polen	1			VBO (10)	1	1	53,00	48,95	43,51	26,08	30,82	25,66		53,00	60,72	43,51	23,38	29,35	32,18	61,47
Polen	2			VBO (10)	1	1	53,18	49,16	43,06	26,19	30,85	25,30		53,18	61,06	43,06	23,48	29,38	31,82	61,79
Polen	9			VBO (10)	1	1	53,75	50,22	46,46	26,48	31,24	25,75		53,75	62,81	46,46	23,76	29,76	32,27	63,42
Polen	11			VBO (10)	1	1	53,86	50,39	48,12	26,58	31,30	25,86		53,86	63,09	48,12	23,85	29,82	32,37	63,71
Toppinga's-weg	1			VBO (10)	1	1	49,53	41,97	50,71	37,12	29,46	30,06		49,53	49,20	50,71	33,86	28,02	36,49	54,75
Toppinga's-weg	2			VBO (10)	1	1	52,85	44,98	49,30	37,34	31,01	31,65		52,85	54,17	49,30	34,07	29,53	38,05	57,39
Toppinga's-weg	4			VBO (10)	1	1	54,29	46,23	49,77	37,63	31,57	32,16		54,29	56,23	49,77	34,35	30,08	38,55	59,00
Toppinga's-weg	5			VBO (10)	1	1	51,81	44,37	53,54	37,98	30,41	31,41		51,81	53,16	53,54	34,68	28,95	37,81	57,74
Toppinga's-weg	6			VBO (10)	1	1	54,37	46,26	49,81	37,49	31,60	32,07		54,37	56,28	49,81	34,22	30,11	38,46	59,05
Toppinga's-weg	7			VBO (10)	1	1	56,76	48,35	51,71	38,85	32,49	33,32		56,76	59,73	51,71	35,51	30,98	39,68	61,97
Toppinga's-weg	8			VBO (10)	1	1	55,56	47,27	50,24	37,94	32,29	32,82		55,56	57,95	50,24	34,64	30,78	39,19	60,42
Toppinga's-weg	10			VBO (10)	1	1	55,27	47,19	49,73	38,01	31,91	32,93		55,27	57,81	49,73	34,71	30,41	39,30	60,20
Toppinga's-weg	12			VBO (10)	1	1	57,83	49,07	51,03	38,52	32,84	33,50		57,83	60,92	51,03	35,19	31,32	39,86	62,97
Tweehuizerweg	15			VBO (10)	1	1	49,13	42,97	44,25	26,43	29,75	25,10		49,13	50,85	44,25	23,71	28,31	31,63	53,66
Tweehuizerweg	19			VBO (10)	1	1	49,06	43,08	45,39	26,88	29,71	24,89		49,06	51,03	45,39	24,14	28,27	31,42	53,88
Vierhuizerweg	10			VBO (10)	1	1	51,28	45,02	38,59	26,04	30,37	24,20		51,28	54,23	38,59	23,34	28,91	30,75	56,11

														marge		IL	IL						
					meetellen/status won (alg en in Lcum)									0,15		handmatig	voorstel						
					IL	WT	IL	WT	VL	RL	SV	LL		IL+marge	IL afgerond		HW	IL*	WT*	VL*	RL*	SV*	LL*	Lcum
Straat	Huisnr	Ltr.	Huis toev	Functie			etm dB(A)	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB		dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	etm dB(A)	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden
Bruiningsweg	1			VBO (10)	1	1	54,52	45,78	54,31	39,79	31,47	35,54		54,67	55		55	56,40	55,49	54,31	36,40	29,98	41,86	60,34
Bruiningsweg	2			VBO (10)	1	1	53,66	44,71	64,22	38,40	30,97	34,56		53,81	54		54	55,50	53,72	64,22	35,08	29,50	40,90	65,12
Bruiningsweg	3			VBO (10)	1	1	56,31	47,40	54,57	40,11	32,11	36,27		56,46	56		56	57,50	58,16	54,57	36,70	30,61	42,57	61,84
Bruiningsweg	4			VBO (10)	1	1	56,01	47,05	55,43	39,74	32,03	36,47		56,16	56		56	57,50	57,58	55,43	36,35	30,53	42,77	61,79
Bruiningsweg	5			VBO (10)	1	1	57,48	48,38	54,77	40,18	32,48	36,87		57,63	58		58	59,50	59,78	54,77	36,77	30,97	43,16	63,36
Bruiningsweg	6			VBO (10)	1	1	58,37	49,04	56,46	40,40	32,95	37,25		58,52	59		59	60,40	60,87	56,46	36,98	31,43	43,54	64,45
Bruiningsweg	7			VBO (10)	1	1	57,77	48,46	54,92	40,31	32,60	36,99		57,92	58		58	59,50	59,91	54,92	36,89	31,09	43,28	63,44
Bruiningsweg	9			VBO (10)	1	1	58,03	48,68	55,22	40,38	32,75	37,08		58,18	58		58	59,50	60,27	55,22	36,96	31,23	43,37	63,65
Buitenweg	1			VBO (10)	1	1	54,72	45,06	41,20	34,12	32,19	32,87		54,87	55		55	56,40	54,30	41,20	31,01	30,69	39,24	58,63
Buitenweg	2			VBO (10)	1	1	53,79	44,08	40,90	33,56	31,68	32,69		53,94	54		54	55,50	52,68	40,90	30,48	30,19	39,07	57,50
Buitenweg	2	A		VBO (10)	1	1	54,35	45,75	41,44	31,63	31,65	31,97		54,50	54	55	55	56,40	55,44	41,44	28,65	30,16	38,36	59,08
Buitenweg	3			VBO (10)	1	1	58,69	49,14	43,23	34,47	34,00	34,29		58,84	59		59	60,40	61,03	43,23	31,35	32,45	40,63	63,80
Buitenweg	4			VBO (10)	1	1	56,57	47,18	41,60	33,37	32,80	33,21		56,72	57		57	58,40	57,80	41,60	30,30	31,28	39,58	61,21
Buitenweg	5			VBO (10)	1	1	58,82	49,19	42,98	33,17	33,68	33,84		58,97	59		59	60,40	61,11	42,98	30,11	32,14	40,19	63,84
Buitenweg	6			VBO (10)	1	1	57,86	48,41	42,39	33,34	33,85	33,74		58,01	58		58	59,50	59,83	42,39	30,27	32,30	40,10	62,75
Buitenweg	8			VBO (10)	1	1	59,05	49,44	43,32	33,19	33,94	33,98		59,20	59		59	60,40	61,53	43,32	30,13	32,39	40,33	64,07
Derk Luddesweg	3			VBO (10)	1	1	55,51	45,70	44,17	35,92	32,37	34,26		55,66	56		56	57,50	55,36	44,17	32,72	30,86	40,60	59,76
Derk Luddesweg	4			VBO (10)	1	1	52,06	42,13	42,95	34,50	30,56	32,43		52,21	52		52	54,40	49,46	42,95	31,38	29,10	38,81	55,95
Derk Luddesweg	5			VBO (10)	1	1	56,25	46,50	45,90	36,90	32,62	34,88		56,40	56		56	57,50	56,68	45,90	33,66	31,10	41,21	60,35
Derk Luddesweg	6			VBO (10)	1	1	54,40	44,56	42,64	34,96	31,78	33,50		54,55	55		55	56,40	53,47	42,64	31,81	30,29	39,86	58,39
Derk Luddesweg	8			VBO (10)	1	1	55,00	45,15	43,48	35,45	32,31	33,87		55,15	55		55	56,40	54,45	43,48	32,28	30,80	40,22	58,75
Derk Luddesweg	12			VBO (10)	1	1	55,41	45,61	43,84	35,85	32,40	34,55		55,56	56		56	57,50	55,21	43,84	32,66	30,89	40,89	59,70
Derk Luddesweg	14			VBO (10)	1	1	58,40	48,42	44,49	36,50	33,93	35,37		58,55	59		59	60,40	59,84	44,49	33,28	32,38	41,69	63,24
Derk Luddesweg	16			VBO (10)	1	1	58,58	48,57	44,44	35,96	33,91	35,34		58,73	59		59	60,40	60,09	44,44	32,76	32,36	41,66	63,35
Derk Luddesweg	18			VBO (10)	1	1	58,69	48,68	44,48	35,94	33,95	35,41		58,84	59		59	60,40	60,27	44,48	32,74	32,40	41,73	63,44
Derk Luddesweg	19			VBO (10)	1	1	59,25	49,21	44,98	36,68	34,18	35,63		59,40	59		59	60,40	61,15	44,98	33,45	32,63	41,95	63,89
Derk Luddesweg	20			VBO (10)	1	1	58,73	48,72	44,52	36,18	33,96	35,43		58,88	59		59	60,40	60,34	44,52	32,97	32,41	41,75	63,47
Derk Luddesweg	21			VBO (10)	1	1	59,36	49,29	45,11	36,58	34,26	35,62		59,51	60		60	61,50	61,28	45,11	33,35	32,70	41,94	64,48
Derk Luddesweg	22			VBO (10)	1	1	58,94	48,95	44,67	36,53	34,00	35,47		59,09	59		59	60,40	60,72	44,67	33,30	32,45	41,79	63,66
Derk Luddesweg	23			VBO (10)	1	1	59,60	49,37	45,16	36,53	34,46	35,64		59,75	60		60	61,50	61,41	45,16	33,30	32,90	41,96	64,55
Derk Luddesweg	24			VBO (10)	1	1	59,04	49,06	44,74	36,49	34,09	35,47		59,19	59		59	60,40	60,90	44,74	33,27	32,54	41,79	63,76
Derk Luddesweg	26			VBO (10)	1	1	59,32	49,28	44,88	36,29	34,25	35,56		59,47	59		59	60,40	61,26	44,88	33,08	32,69	41,88	63,95
Derk Luddesweg	30			VBO (10)	1	1	59,51	49,29	45,06	36,64	34,45	35,57		59,66	60		60	61,50	61,28	45,06	33,41	32,89	41,89	64,48
Derk Luddesweg	32			VBO (10)	1	1	59,64	49,46	45,19	36,71	34,55	35,72		59,79	60		60	61,50	61,56	45,19	33,47	32,99	42,04	64,62
Dijkweg	1			VBO (10)	1	1	59,32	49,53	43,59	32,84	33,93	33,83		59,47	59	60	60	61,50	61,67	43,59	29,80	32,38	40,18	64,65
Dijkweg	2			IEO	1	0	-200,00	0,00	-200,00	-200,00	-200,00	-200,00		-199,85	-200		-200	61,50	-20,05	-200,00	-191,40	-195,70	-188,97	61,50
Dijkweg	3			VBO (10)	1	1	59,27	49,57	43,47	33,08	34,01	34,12		59,42	59	60	60	61,50	61,74	43,47	30,03	32,46	40,47	64,69
Dijkweg	7			VBO (10)	1	1	59,38	49,48	43,61	33,57	34,10	34,25		59,53	60		60	61,50	61,59	43,61	30,49	32,55	40,60	64,61
Dijkweg	9			VBO (10)	1	1	59,39	49,47	43,62	33,70	34,12	34,31		59,54	60		60	61,50	61,58	43,62	30,62	32,57	40,65	64,61
Dijkweg	11			VBO (10)	1	1	59,40	49,47	43,64	33,71	34,15	34,34		59,55	60		60	61,50	61,58	43,64	30,62	32,60	40,68	64,61
Dijkweg	17			VBO (10)	1	1	59,41	49,46	43,67	33,79	34,17	34,42		59,56	60		60	61,50	61,56	43,67	30,70	32,62	40,76	64,60
Dijkweg	19			VBO (10)	1	1	59,40	49,35	43,65	33,90	34,18	34,45		59,55	60		60	61,50	61,38	43,65	30,81	32,63	40,79	64,51
Dijkweg	21			VBO (10)	1	1	59,43	49,45	43,69	34,00	34,21	34,47		59,58	60		60	61,50	61,54	43,69	30,90	32,65	40,81	64,59
Dijkweg	25			VBO (10)	1	1	59,45	49,46	43,71	34,15	34,24	34,56		59,60	60		60	61,50	61,56	43,71	31,04	32,68	40,90	64,60
Dijkweg	27			VBO (10)	1	1	59,49	49,50	43,76	34,24	34,28	34,74		59,64	60		60	61,50	61,63	43,76	31,13	32,72	41,08	64,63
Dijkweg	29			VBO (10)	1	1	59,54	49,55	43,82	34,39	34,42	34,84		59,69	60		60	61,50	61,71	43,82	31,27	32,86	41,17	64,68
Dijkweg	31			VBO (10)	1	1	59,56	49,58	43,88	34,50	34,51	34,78		59,71	60		60	61,50	61,76	43,88	31,38	32,95	41,11	64,70
Dijkweg	35			VBO (10)	1	1	59,62	49,67	43,92	34,65	34,51	34,72		59,77	60		60	61,50	61,91	43,92	31,52	32,95	41,06	64,78
Dijkweg	39			VBO (10)	1	1	59,64	49,71	44,01	34,62	34,41	34,76		59,79	60		60	61,50	61,97	44,01	31,49	32,85	41,09	64,81
Dijkweg	41			VBO (10)	1	1	59,66	49,69	44,08	34,62	34,39	34,80		59,81	60		60	61,50	61,94	44,08	31,49	32,83	41,13	64,80
Dijkweg	43			VBO (10)	1	1	59,68	49,64	44,16	34,83	34,39	34,88		59,83	60		60	61,50	61,86	44,16	31,69	32,83	41,21	64,75
Dijkweg	45			VBO (10)	1	1	59,68	49,42	44,13	34,90	34,39	34,89		59,83	60		60	61,50	61,49	44,13	31,76	32,83	41,22	64,57
Dijkweg	51			VBO (10)	1	1	59,59	49,55	44,29	35,14	34,39	35,03		59,74	60		60	61,50	61,71	44,29	31,98	32,83	41,36	64,68
Dijkweg	53			VBO (10)	1	1	59,58	49,52	44,25	35,33	34,39	35,08		59,73	60		60	61,50	61,66	44,25	32,16	32,83	41,41	64,66
Dijkweg	59			VBO (10)	1	1	59,56	49,49	44,39	35,56	34,41	35,21		59,71	60		60	61,50	61,61	44,39	32,38	32,85	41,54	64,63

														marge		IL	IL						
					meetellen/status won (alg en in Lcum)									0,15		handmatig	voorstel						
					IL	WT	IL	WT	VL	RL	SV	LL		IL+marge	IL afgerond		HW	IL*	WT*	VL*	RL*	SV*	LL*	Lcum
Straat	Huisnr	Ltr.	Huis toev	Functie			etm dB(A)	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB		dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	etm dB(A)	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden
Dijkweg	63			VBO (10)	1	1	59,54	49,47	44,46	35,55	34,43	35,28		59,69	60		60	61,50	61,58	44,46	32,37	32,87	41,60	64,62
Dijkweg	79			VBO (10)	1	1	59,56	49,39	45,34	36,73	34,39	35,74		59,71	60		60	61,50	61,44	45,34	33,49	32,83	42,06	64,57
Dijkweg	81		of83	VBO (10)	1	1	59,56	49,37	45,41	36,55	34,37	35,79		59,71	60		60	61,50	61,41	45,41	33,32	32,81	42,10	64,55
Dijkweg	85			VBO (10)	1	1	59,56	49,36	45,43	36,76	34,36	35,83		59,71	60		60	61,50	61,39	45,43	33,52	32,80	42,14	64,54
Dijkweg	87			VBO (10)	1	1	59,57	49,34	46,38	37,43	34,34	36,22		59,72	60		60	61,50	61,36	46,38	34,16	32,78	42,53	64,54
Dijkweg	89			VBO (10)	1	1	59,57	49,38	46,95	37,77	34,38	36,17		59,72	60		60	61,50	61,43	46,95	34,48	32,82	42,48	64,58
Dijkweg	93			VBO (10)	1	1	59,19	49,19	50,17	38,56	33,86	36,56		59,34	59		59	60,40	61,11	50,17	35,23	32,31	42,86	64,01
Dijkweg	95			VBO (10)	1	1	59,18	49,19	50,42	38,52	33,83	36,59		59,33	59		59	60,40	61,11	50,42	35,19	32,28	42,89	64,02
Dijkweg	99			VBO (10)	1	1	59,07	49,17	51,60	38,50	33,72	36,67		59,22	59		59	60,40	61,08	51,60	35,18	32,18	42,97	64,06
Dijkweg	101			VBO (10)	1	1	58,19	49,23	53,99	40,40	32,70	37,19		58,34	58		58	59,50	61,18	53,99	36,98	31,18	43,48	63,95
Dijkweg	103			VBO (10)	1	1	58,21	48,91	53,60	40,63	32,68	37,21		58,36	58		58	59,50	60,65	53,60	37,20	31,16	43,50	63,64
Dijkweg	105			VBO (10)	1	1	58,18	48,93	52,91	40,64	32,62	37,23		58,33	58		58	59,50	60,68	52,91	37,21	31,10	43,52	63,59
Dijkweg	107			VBO (10)	1	1	58,24	49,17	52,35	40,99	32,65	37,31		58,39	58		58	59,50	61,08	52,35	37,54	31,13	43,59	63,76
Dwarsweg	2			VBO (10)	1	1	53,25	48,50	39,43	60,07	30,46	36,14		53,40	53		53	56,40	59,98	39,43	55,67	29,00	42,45	62,62
Dwarsweg	4			VBO (10)	1	1	52,16	47,43	38,56	51,26	30,00	35,12		52,31	52		52	56,40	58,21	38,56	47,30	28,55	41,45	60,70
Dwarsweg	6			VBO (10)	1	1	51,86	47,57	37,74	47,17	30,03	35,18		52,01	52		52	56,40	58,44	37,74	43,41	28,58	41,51	60,71
Dwarsweg	12			VBO (10)	1	1	51,02	46,84	36,77	44,98	29,75	34,93		51,17	51		51	55,50	57,24	36,77	41,33	28,31	41,26	59,62
Dwarsweg	14			VBO (10)	1	1	50,03	45,63	36,38	43,90	29,46	34,70		50,18	50		50	56,40	55,24	36,38	40,31	28,02	41,04	59,03
Dwarsweg	14	A		VBO (10)	1	1	52,87	50,65	37,37	44,24	30,87	37,15		53,02	53		53	54,40	63,52	37,37	40,63	29,40	43,44	64,09
Dwarsweg	16			VBO (10)	1	1	49,31	45,56	35,77	42,80	29,14	33,80		49,46	49		49	53,50	55,12	35,77	39,26	27,71	40,15	57,58
Dwarsweg	18			VBO (10)	1	1	48,91	45,17	35,41	42,24	29,02	33,39		49,06	49		49	53,50	54,48	35,41	38,73	27,59	39,75	57,20
EGD-weg	4			VBO (10)	1	1	52,16	44,28	56,98	28,25	30,51	29,09		52,31	52		52	54,40	53,01	56,98	25,44	29,05	35,54	59,91
EGD-weg	6			VBO (10)	1	1	52,06	44,46	67,01	27,92	30,45	28,58		52,21	52		52	54,40	53,31	67,01	25,12	28,99	35,04	67,42
Heuvelderij	1			VBO (10)	1	1	50,40	48,44	35,29	41,78	29,71	35,06		50,55	51		51	55,50	59,88	35,29	38,29	28,27	41,39	61,31
Heuvelderij	3			VBO (10)	1	1	50,91	49,06	35,74	42,11	29,95	35,52		51,06	51		51	56,40	60,90	35,74	38,60	28,50	41,84	62,29
Heuvelderij	5			VBO (10)	1	1	51,09	49,44	35,88	42,15	30,08	35,74		51,24	51		51	56,40	61,53	35,88	38,64	28,63	42,06	62,75
Heuvelderij	5	A		VBO (10)	1	1	51,34	49,81	35,89	42,18	30,20	36,03		51,49	51		51	52,40	62,14	35,89	38,67	28,75	42,34	62,64
Heuvelderij	7			VBO (10)	1	1	51,58	50,04	35,89	42,24	30,32	36,15		51,73	52		52	56,40	62,52	35,89	38,73	28,86	42,46	63,52
Klaas Wiersumsweg	1			VBO (10)	1	1	52,94	45,44	45,19	42,49	30,49	35,17		53,09	53		53	55,50	54,93	45,19	38,97	29,03	41,50	58,58
Klaas Wiersumsweg	2			VBO (10)	1	1	51,44	43,66	46,08	42,27	29,90	34,37		51,59	52		52	54,40	51,99	46,08	38,76	28,45	40,71	56,94
Klaas Wiersumsweg	4			VBO (10)	1	1	51,59	43,97	45,60	42,05	29,89	34,33		51,74	52		52	54,40	52,50	45,60	38,55	28,44	40,67	57,07
Klaas Wiersumsweg	6			VBO (10)	1	1	55,23	47,40	46,21	42,29	31,16	36,25		55,38	55		55	56,40	58,16	46,21	38,78	29,68	42,56	60,64
Klaas Wiersumsweg	9			VBO (10)	1	1	55,79	47,90	45,79	42,63	31,31	36,25		55,94	56		56	57,50	58,99	45,79	39,10	29,83	42,56	61,52
Klaas Wiersumsweg	10			VBO (10)	1	1	57,85	49,43	47,33	42,99	32,11	37,43		58,00	58		58	59,50	61,51	47,33	39,44	30,61	43,71	63,79
Koningsoord	2			VBO (10)	1	1	56,30	47,64	49,12	40,93	31,76	36,54		56,45	56		56	57,50	58,56	49,12	37,48	30,27	42,84	61,42
Koningsoord	4			VBO (10)	1	1	56,21	47,55	49,29	40,86	31,68	36,46		56,36	56		56	57,50	58,41	49,29	37,42	30,19	42,76	61,35
Koningsoord	6			VBO (10)	1	1	56,11	47,44	49,85	40,74	31,69	36,33		56,26	56		56	57,50	58,23	49,85	37,30	30,20	42,63	61,30
Koningsoord	10			VBO (10)	1	1	56,03	47,33	50,21	40,55	31,70	36,25		56,18	56		56	57,50	58,04	50,21	37,12	30,21	42,56	61,24
Molenweg	2			VBO (10)	1	1	58,73	48,75	44,47	36,27	33,95	35,42		58,88	59		59	60,40	60,39	44,47	33,06	32,40	41,74	63,50
Molenweg	3			VBO (10)	1	1	58,85	48,87	44,47	36,16	34,01	35,36		59,00	59		59	60,40	60,59	44,47	32,95	32,46	41,68	63,59
Molenweg	4			VBO (10)	1	1	58,71	48,74	44,47	36,28	33,95	35,40		58,86	59		59	60,40	60,37	44,47	33,07	32,40	41,72	63,49
Molenweg	5			VBO (10)	1	1	58,79	48,85	44,31	36,06	34,09	35,30		58,94	59		59	60,40	60,55	44,31	32,86	32,54	41,62	63,57
Molenweg	6			VBO (10)	1	1	58,67	48,71	44,41	36,30	33,94	35,31		58,82	59		59	60,40	60,32	44,41	33,09	32,39	41,63	63,46
Molenweg	7			VBO (10)	1	1	58,71	48,80	44,18	36,00	34,09	35,26		58,86	59		59	60,40	60,47	44,18	32,80	32,54	41,58	63,53
Molenweg	8			VBO (10)	1	1	58,65	48,69	44,38	36,21	33,93	35,29		58,80	59		59	60,40	60,29	44,38	33,00	32,38	41,61	63,45
Molenweg	9			VBO (10)	1	1	58,70	48,79	44,13	35,92	34,08	35,31		58,85	59		59	60,40	60,45	44,13	32,72	32,53	41,63	63,52
Molenweg	10			VBO (10)	1	1	58,58	48,64	44,22	36,08	33,96	35,22		58,73	59		59	60,40	60,21	44,22	32,88	32,41	41,55	63,40
Molenweg	11			VBO (10)	1	1	58,61	48,68	44,02	35,60	33,92	35,23		58,76	59		59	60,40	60,27	44,02	32,42	32,37	41,56	63,43
Molenweg	12			VBO (10)	1	1	58,52	48,61	44,06	35,94	33,99	35,19		58,67	59		59	60,40	60,16	44,06	32,74	32,44	41,52	63,38
Molenweg	13			VBO (10)	1	1	58,58	48,62	43,92	35,70	33,85	35,18		58,73	59		59	60,40	60,17	43,92	32,52	32,30	41,51	63,38
Molenweg	14			VBO (10)	1	1	58,40	48,51	43,93	35,86	33,88	35,13		58,55	59		59	60,40	59,99	43,93	32,67	32,33	41,46	63,30
Molenweg	15			VBO (10)	1	1	58,44	48,49	43,80	35,68	33,78	35,06		58,59	59		59	60,40	59,96	43,80	32,50	32,24	41,39	63,28
Molenweg	17			VBO (10)	1	1	58,46	48,52	43,76	35,57	33,82	34,98		58,61	59		59	60,40	60,01	43,76	32,39	32,27	41,31	63,30
Molenweg	19			VBO (10)	1	1	58,33	48,40	43,62	35,39	33,73	34,82		58,48	58		58	59,50	59,81	43,62	32,22	32,19	41,15	62,76
Molenweg	20			VBO (10)	1	1	58,38	48,45	43,82	35,77	33,76	35,06		58,53	59		59	60,40	59,89	43,82	32,58	32,22	41,39	63,25

														marge		IL	IL						
					meetellen/status won (alg en in Lcum)									0,15		handmatig	voorstel						
					IL	WT	IL	WT	VL	RL	SV	LL		IL+marge	IL afgerond		HW	IL*	WT*	VL*	RL*	SV*	LL*	Lcum
Straat	Huisnr	Ltr.	Huis toev	Functie			etm dB(A)	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB		dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	etm dB(A)	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden
Molenweg	23			VBO (10)	1	1	58,27	48,36	43,43	35,32	33,71	34,69		58,42	58		58	59,50	59,74	43,43	32,15	32,17	41,03	62,72
Molenweg	25			VBO (10)	1	1	58,23	48,33	43,37	35,26	33,64	34,65		58,38	58		58	59,50	59,69	43,37	32,10	32,10	40,99	62,70
Molenweg	26			VBO (10)	1	1	58,29	48,36	43,74	35,58	33,69	34,97		58,44	58		58	59,50	59,74	43,74	32,40	32,15	41,30	62,73
Molenweg	27			VBO (10)	1	1	58,18	48,30	43,29	35,18	33,64	34,60		58,33	58		58	59,50	59,65	43,29	32,02	32,10	40,94	62,67
Molenweg	28			VBO (10)	1	1	58,26	48,34	43,67	35,61	33,64	34,90		58,41	58		58	59,50	59,71	43,67	32,43	32,10	41,23	62,71
Molenweg	29			VBO (10)	1	1	58,16	48,29	43,30	35,03	33,63	34,59		58,31	58		58	59,50	59,63	43,30	31,88	32,09	40,93	62,66
Molenweg	30			VBO (10)	1	1	58,24	48,32	43,54	35,52	33,62	34,85		58,39	58		58	59,50	59,68	43,54	32,34	32,08	41,18	62,69
Molenweg	31			VBO (10)	1	1	58,20	48,32	43,23	35,02	33,63	34,55		58,35	58		58	59,50	59,68	43,23	31,87	32,09	40,89	62,69
Molenweg	32			VBO (10)	1	1	58,19	48,27	43,45	35,41	33,62	34,79		58,34	58		58	59,50	59,60	43,45	32,24	32,08	41,12	62,65
Molenweg	34			VBO (10)	1	1	58,19	48,28	43,45	35,28	33,63	34,74		58,34	58		58	59,50	59,61	43,45	32,12	32,09	41,08	62,66
Molenweg	36			VBO (10)	1	1	58,16	48,26	43,37	35,02	33,63	34,70		58,31	58		58	59,50	59,58	43,37	31,87	32,09	41,04	62,64
Molenweg	40			VBO (10)	1	1	58,06	48,19	43,15	35,10	33,55	34,59		58,21	58		58	59,50	59,46	43,15	31,95	32,01	40,93	62,58
Molenweg	46			VBO (10)	1	1	57,98	48,12	43,06	34,84	33,50	34,51		58,13	58		58	59,50	59,35	43,06	31,70	31,96	40,85	62,52
Oostpolderweg	4			VBO (10)	1	1	50,15	42,77	49,96	28,24	29,67	28,21		50,30	50		50	52,40	50,52	49,96	25,43	28,23	34,68	55,91
Oostpolderweg	5			VBO (10)	1	1	52,08	46,33	44,10	30,13	30,53	29,87		52,23	52		52	54,40	56,39	44,10	27,22	29,07	36,30	58,71
Oostpolderweg	6			VBO (10)	1	1	53,87	47,02	58,20	28,69	31,23	29,67		54,02	54		54	55,50	57,53	58,20	25,86	29,75	36,11	62,01
Oostpolderweg	7			BST	1	0	51,74	0,00	46,14	29,74	30,50	29,82		51,89	52		52	53,50	-20,05	46,14	26,85	29,04	36,25	54,32
Oostpolderweg	8			VBO (10)	1	1	53,54	46,61	55,27	27,79	30,93	29,20		53,69	54		54	55,50	56,86	55,27	25,00	29,46	35,65	60,72
Oostpolderweg	11			VBO (10)	1	1	55,85	49,89	54,52	27,49	31,63	29,91		56,00	56		56	57,50	62,27	54,52	24,72	30,14	36,34	64,04
Oostpolderweg	15			VBO (10)	1	1	56,60	50,77	55,16	27,39	31,87	30,13		56,75	57		57	58,40	63,72	55,16	24,62	30,37	36,56	65,29
Oostpolderweg	17			VBO (10)	1	1	56,72	50,89	55,17	27,44	31,92	30,18		56,87	57		57	58,40	63,92	55,17	24,67	30,42	36,61	65,43
Oostpolderweg	19			VBO (10)	1	1	57,43	50,88	55,33	27,65	32,24	30,88		57,58	58		58	59,50	63,90	55,33	24,87	30,73	37,29	65,68
Oostpolderweg	21			IEO	1	0	56,93	0,00	49,13	28,26	32,03	30,60		57,08	57		57	58,40	-20,05	49,13	25,45	30,53	37,02	58,92
Oostpolderweg	23			IEO	1	0	57,71	0,00	46,74	29,09	32,57	31,17		57,86	58		58	59,50	-20,05	46,74	26,24	31,06	37,58	59,76
Oostpolderweg	27			IEO	1	0	57,71	0,00	45,43	29,39	32,52	31,43		57,86	58		58	59,50	-20,05	45,43	26,52	31,01	37,83	59,70
Polderdwarsweg	1			VBO (10)	1	1	52,92	47,25	41,04	53,28	30,29	35,42		53,07	53		53	55,50	57,91	41,04	49,22	28,83	41,74	60,35
Polderdwarsweg	2			VBO (10)	1	1	54,99	48,46	43,64	45,37	30,96	36,32		55,14	55		55	56,40	59,91	43,64	41,70	29,49	42,62	61,68
Polderdwarsweg	4			VBO (10)	1	1	53,95	47,82	42,32	46,61	30,57	35,64		54,10	54		54	56,40	58,85	42,32	42,88	29,11	41,96	60,99
Polderdwarsweg	6			IEO	1	0	56,81	0,00	42,25	49,43	31,18	36,99		56,96	57		57	58,40	-20,05	42,25	45,56	29,70	43,28	58,85
Polen	1			VBO (10)	1	1	57,05	48,97	45,43	26,38	31,62	28,89		57,20	57		57	58,40	60,75	45,43	23,66	30,13	35,34	62,83
Polen	2			VBO (10)	1	1	57,41	49,17	45,14	26,49	31,65	28,61		57,56	58		58	59,50	61,08	45,14	23,77	30,16	35,07	63,45
Polen	9			VBO (10)	1	1	58,42	50,24	48,30	26,78	32,05	29,06		58,57	59		59	60,40	62,85	48,30	24,04	30,55	35,51	64,91
Polen	11			VBO (10)	1	1	58,24	50,40	49,89	26,88	32,11	29,17		58,39	58		58	59,50	63,11	49,89	24,14	30,61	35,62	64,83
Toppinga's-weg	1			VBO (10)	1	1	51,81	42,41	52,06	37,42	30,29	33,37		51,96	52		52	54,40	49,93	52,06	34,15	28,83	39,73	57,38
Toppinga's-weg	2			VBO (10)	1	1	54,69	45,24	50,63	37,64	31,84	34,96		54,84	55		55	56,40	54,60	50,63	34,36	30,34	41,29	59,33
Toppinga's-weg	4			VBO (10)	1	1	55,98	46,44	51,08	37,93	32,40	35,46		56,13	56		56	57,50	56,58	51,08	34,63	30,89	41,78	60,66
Toppinga's-weg	5			VBO (10)	1	1	53,87	44,69	54,91	38,28	31,24	34,72		54,02	54		54	55,50	53,69	54,91	34,97	29,76	41,06	59,62
Toppinga's-weg	6			VBO (10)	1	1	56,03	46,46	51,12	37,79	32,44	35,38		56,18	56		56	57,50	56,61	51,12	34,50	30,93	41,70	60,68
Toppinga's-weg	7			VBO (10)	1	1	58,14	48,49	53,01	39,15	33,33	36,63		58,29	58		58	59,50	59,96	53,01	35,79	31,80	42,93	63,24
Toppinga's-weg	8			VBO (10)	1	1	57,12	47,44	51,55	38,24	33,13	36,13		57,27	57		57	58,40	58,23	51,55	34,93	31,60	42,44	61,82
Toppinga's-weg	10			VBO (10)	1	1	56,87	47,37	51,03	38,31	32,74	36,24		57,02	57		57	58,40	58,11	51,03	34,99	31,22	42,55	61,73
Toppinga's-weg	12			VBO (10)	1	1	59,06	49,17	52,30	38,82	33,68	36,81		59,21	59		59	60,40	61,08	52,30	35,48	32,14	43,10	64,11
Tweehuizerweg	15			VBO (10)	1	1	51,91	43,05	45,70	26,73	30,56	28,41		52,06	52		52	54,40	50,98	45,70	23,99	29,10	34,87	56,46
Tweehuizerweg	19			VBO (10)	1	1	51,83	43,16	46,82	27,18	30,52	28,20		51,98	52		52	54,40	51,16	46,82	24,42	29,06	34,67	56,61
Vierhuizerweg	10			VBO (10)	1	1	53,58	45,07	40,51	26,34	31,18	27,50		53,73	54		54	55,50	54,32	40,51	23,62	29,70	33,98	58,06

Industriegeluid

Situatie	Aantal woningen, bewoners en ernstig gehinderden per geluidbelastingsklasse											
GES-score	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**Totaal**		
Klasse (dB(A))	**< 45**	**45 tm 49**		**50 tm 54**	**55 tm 59**	**60 tm 64**	**65 tm 69**	**≥70**				
Woningen												
Referentie	21	96		38	0	0	0	0		155		
Plansituatie	0	17		39	98	0	0	0		154		
Hoek 1 ruimt.variant 1	0	17		39	98	0	0	0		154		
Hoek 1 ruimt.variant 2	0	17		39	98	0	0	0		154		
Hoek 1 ruimt.variant 3	0	17		39	98	0	0	0		154		
Hoek 2 basisalternatief	0	17		39	98	0	0	0		154		
Hoek 2 ruimt.variant 1	0	17		39	98	0	0	0		154		
Hoek 2 ruimt.variant 2	0	17		39	98	0	0	0		154		
Hoek 2 ruimt.variant 3	0	17		39	98	0	0	0		154		
Voorkeursalternatief	0	17		39	98	0	0	0		154		

Bewoners												
Referentie	46,2	211,2		83,6	0,0	0,0	0,0	0,0				
Plansituatie	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				
Hoek 1 ruimt.variant 1	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				
Hoek 1 ruimt.variant 2	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				
Hoek 1 ruimt.variant 3	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				
Hoek 2 basisalternatief	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				
Hoek 2 ruimt.variant 1	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				
Hoek 2 ruimt.variant 2	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				
Hoek 2 ruimt.variant 3	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				
Voorkeursalternatief	0,0	37,4		85,8	215,6	0,0	0,0	0,0				

Dosis-response relatie												
Industriegeluid	1,0%	3,0%		5,5%	9,8%	15,3%	21,5%	25,0%				
Ernstig gehinderden										**Hinder score**	**Effect**	**Oordeel**
Referentie	0,5	6,3		4,6	0,0	0,0	0,0	0,0		11,4		
Plansituatie	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -
Hoek 1 ruimt.variant 1	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -
Hoek 1 ruimt.variant 2	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -
Hoek 1 ruimt.variant 3	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -
Hoek 2 basisalternatief	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -
Hoek 2 ruimt.variant 1	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -
Hoek 2 ruimt.variant 2	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -
Hoek 2 ruimt.variant 3	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -
Voorkeursalternatief	0,0	1,1		4,7	21,0	0,0	0,0	0,0		26,9	15,5	- -

Windturbinegeluid

Situatie	Aantal woningen, bewoners en ernstig gehinderden per geluidbelastingsklasse											
GES-score	0	0	1	2	3	4	5	6	7	Totaal		
Klasse (dB)	< 40	40 tm 45		45 tm 47		48 tm 50	51 tm 53	≥54				
Woningen												
Referentie	0	24		24		98	3	0		149		
Plansituatie	0	24		23		99	3	0		149		
Hoek 1 ruimt.variant 1	0	24		23		99	3	0		149		
Hoek 1 ruimt.variant 2	0	24		23		99	3	0		149		
Hoek 1 ruimt.variant 3	0	24		23		99	3	0		149		
Hoek 2 basisalternatief	0	24		23		99	3	0		149		
Hoek 2 ruimt.variant 1	0	24		23		99	3	0		149		
Hoek 2 ruimt.variant 2	0	24		23		99	3	0		149		
Hoek 2 ruimt.variant 3	0	24		23		99	3	0		149		
Voorkeursalternatief	0	24		23		99	3	0		149		

Bewoners												
Referentie	0,0	52,8		52,8		215,6	6,6	0,0				
Plansituatie	0,0	52,8		50,6		217,8	6,6	0,0				
Hoek 1 ruimt.variant 1	0,0	52,8		50,6		217,8	6,6	0,0				
Hoek 1 ruimt.variant 2	0,0	52,8		50,6		217,8	6,6	0,0				
Hoek 1 ruimt.variant 3	0,0	52,8		50,6		217,8	6,6	0,0				
Hoek 2 basisalternatief	0,0	52,8		50,6		217,8	6,6	0,0				
Hoek 2 ruimt.variant 1	0,0	52,8		50,6		217,8	6,6	0,0				
Hoek 2 ruimt.variant 2	0,0	52,8		50,6		217,8	6,6	0,0				
Hoek 2 ruimt.variant 3	0,0	52,8		50,6		217,8	6,6	0,0				
Voorkeursalternatief	0,0	52,8		50,6		217,8	6,6	0,0				

Dosis-response relatie												
Windturbinegeluid	1,0%	3,5%		6,5%		11,0%	17,5%	24,0%				
Ernstig gehinderden										**Hinder score**	**Effect**	**Oordeel**
Referentie	0,0	1,8		3,4		23,7	1,2	0,0		30,2		
Plansituatie	0,0	1,8		3,3		24,0	1,2	0,0		30,3	0,1	0
Hoek 1 ruimt.variant 1	0,0	1,8		3,3		24,0	1,2	0,0		30,3	0,1	0
Hoek 1 ruimt.variant 2	0,0	1,8		3,3		24,0	1,2	0,0		30,3	0,1	0
Hoek 1 ruimt.variant 3	0,0	1,8		3,3		24,0	1,2	0,0		30,3	0,1	0
Hoek 2 basisalternatief	0,0	1,8		3,3		24,0	1,2	0,0		30,3	0,1	0
Hoek 2 ruimt.variant 1	0,0	1,8		3,3		24,0	1,2	0,0		30,3	0,1	0
Hoek 2 ruimt.variant 2	0,0	1,8		3,3		24,0	1,2	0,0		30,3	0,1	0
Hoek 2 ruimt.variant 3	0,0	1,8		3,3		24,0	1,2	0,0		30,3	0,1	0
Voorkeursalternatief	0,0	1,8		3,3		24,0	1,2	0,0		30,3	0,1	0

Wegverkeersgeluid

Situatie	Aantal woningen, bewoners en ernstig gehinderden per geluidbelastingsklasse											
GES-score	0	0	1	2	3	4	5	6	7	Totaal		
Klasse (dB)	< 43	43 tm 47	48 tm 52		53 tm 57	58 tm 62	63 tm 67	68 tm 72	≥73			
Woningen												
Referentie	123	19	11		1	1	0	0	0	155		
Plansituatie	27	88	21		16	0	2	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 1	27	88	21		16	0	2	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 2	27	88	21		16	0	2	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 3	27	88	21		16	0	2	0	0	154		
Hoek 2 basisalternatief	27	88	21		16	0	2	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 1	27	88	21		16	0	2	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 2	27	88	21		16	0	2	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 3	27	88	21		16	0	2	0	0	154		
Voorkeursalternatief	27	88	21		16	0	2	0	0	154		

Bewoners												
Referentie	270,6	41,8	24,2		2,2	2,2	0,0	0,0	0,0			
Plansituatie	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 1	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 2	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 3	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			
Hoek 2 basisalternatief	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 1	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 2	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 3	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			
Voorkeursalternatief	59,4	193,6	46,2		35,2	0,0	4,4	0,0	0,0			

Dosis-response relatie												
Wegverkeersgeluid	0,0%	1,5%	4,0%		7,0%	11,5%	17,5%	26,0%	31,0%			
Ernstig gehinderden										**Hinder score**	**Effect**	**Oordeel**
Referentie	0,0	0,6	1,0		0,2	0,3	0,0	0,0	0,0	2,0		
Plansituatie	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-
Hoek 1 ruimt.variant 1	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-
Hoek 1 ruimt.variant 2	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-
Hoek 1 ruimt.variant 3	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-
Hoek 2 basisalternatief	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-
Hoek 2 ruimt.variant 1	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-
Hoek 2 ruimt.variant 2	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-
Hoek 2 ruimt.variant 3	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-
Voorkeursalternatief	0,0	2,9	1,8		2,5	0,0	0,8	0,0	0,0	8,0	6,0	-

Railverkeersgeluid

Situatie	Aantal woningen, bewoners en ernstig gehinderden per geluidbelastingsklasse											
GES-score	0	0	1	2	3	4	5	6	7	Totaal		
Klasse (dB)	< 48	48 tm 57		58 tm 62			63 tm 67	68 tm 72	≥73			
Woningen												
Referentie	155	0		0			0	0	0	155		
Plansituatie	150	3		1			0	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 1	150	3		1			0	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 2	150	3		1			0	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 3	150	3		1			0	0	0	154		
Hoek 2 basisalternatief	150	3		1			0	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 1	150	3		1			0	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 2	150	3		1			0	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 3	150	3		1			0	0	0	154		
Voorkeursalternatief	150	3		1			0	0	0	154		

Bewoners												
Referentie	341,0	0,0		0,0			0,0	0,0	0,0			
Plansituatie	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 1	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 2	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 3	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			
Hoek 2 basisalternatief	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 1	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 2	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 3	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			
Voorkeursalternatief	330,0	6,6		2,2			0,0	0,0	0,0			

Dosis-response relatie												
Railverkeersgeluid	0,0%	2,5%		5,5%			9,5%	15,5%	19,0%			
Ernstig gehinderden										**Hinder score**	**Effect**	**Oordeel**
Referentie	0,0	0,0		0,0			0,0	0,0	0,0	0,0		
Plansituatie	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0
Hoek 1 ruimt.variant 1	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0
Hoek 1 ruimt.variant 2	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0
Hoek 1 ruimt.variant 3	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0
Hoek 2 basisalternatief	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0
Hoek 2 ruimt.variant 1	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0
Hoek 2 ruimt.variant 2	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0
Hoek 2 ruimt.variant 3	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0
Voorkeursalternatief	0,0	0,2		0,1			0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0

Scheepvaartgeluid

Situatie	Aantal woningen, bewoners en ernstig gehinderden per geluidbelastingsklasse											
GES-score	0	0	1	2	3	4	5	6	7	Totaal		
Klasse (dB)	< 43	43 tm 47	48 tm 52		53 tm 57	58 tm 62	63 tm 67	68 tm 72	≥73			
Woningen												
Referentie	155	0	0		0	0	0	0	0	155		
Plansituatie	154	0	0		0	0	0	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 1	154	0	0		0	0	0	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 2	154	0	0		0	0	0	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 3	154	0	0		0	0	0	0	0	154		
Hoek 2 basisalternatief	154	0	0		0	0	0	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 1	154	0	0		0	0	0	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 2	154	0	0		0	0	0	0	0	154		
Hoek 2 ruimt.variant 3	154	0	0		0	0	0	0	0	154		
Voorkeursalternatief	154	0	0		0	0	0	0	0	154		

Bewoners												
Referentie	341,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Plansituatie	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 1	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 2	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 3	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Hoek 2 basisalternatief	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 1	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 2	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 3	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Voorkeursalternatief	338,8	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			

Dosis-response relatie												
Scheepvaartgeluid	0,0%	1,5%	4,0%		7,0%	11,5%	17,5%	26,0%	31,0%			
Ernstig gehinderden										**Hinder score**	**Effect**	**Oordeel**
Referentie	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Plansituatie	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Hoek 1 ruimt.variant 1	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Hoek 1 ruimt.variant 2	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Hoek 1 ruimt.variant 3	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Hoek 2 basisalternatief	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Hoek 2 ruimt.variant 1	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Hoek 2 ruimt.variant 2	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Hoek 2 ruimt.variant 3	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Voorkeursalternatief	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0

Cumulatief geluid

Situatie	Aantal woningen, bewoners en ernstig gehinderden per geluidbelastingsklasse											
GES-score	0	0	1	2	3	4	5	6	7	Totaal		
Klasse (dB)	< 43	43 tm 47	48 tm 52		53 tm 57	58 tm 62	63 tm 67	68 tm 72	≥73			
Woningen												
Referentie	0	2	9		26	113	5	0	0	155		
Plansituatie	0	0	1		25	79	49	0	0	154		
Hoek 1 ruimt.variant 1	1	0	1		25	79	49	0	0	155		
Hoek 1 ruimt.variant 2	1	0	1		25	79	49	0	0	155		
Hoek 1 ruimt.variant 3	1	0	1		25	79	49	0	0	155		
Hoek 2 basisalternatief	1	0	1		25	79	49	0	0	155		
Hoek 2 ruimt.variant 1	1	0	1		25	79	49	0	0	155		
Hoek 2 ruimt.variant 2	1	0	1		25	79	49	0	0	155		
Hoek 2 ruimt.variant 3	1	0	1		25	79	49	0	0	155		
Voorkeursalternatief	1	0	1		25	79	49	0	0	155		

Bewoners												
Referentie	0,0	4,4	19,8		57,2	248,6	11,0	0,0	0,0			
Plansituatie	0,0	0,0	2,2		55,0	173,8	107,8	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 1	2,2	0,0	2,2		55,0	173,8	107,8	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 2	2,2	0,0	2,2		55,0	173,8	107,8	0,0	0,0			
Hoek 1 ruimt.variant 3	2,2	0,0	2,2		55,0	173,8	107,8	0,0	0,0			
Hoek 2 basisalternatief	2,2	0,0	2,2		55,0	173,8	107,8	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 1	2,2	0,0	2,2		55,0	173,8	107,8	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 2	2,2	0,0	2,2		55,0	173,8	107,8	0,0	0,0			
Hoek 2 ruimt.variant 3	2,2	0,0	2,2		55,0	173,8	107,8	0,0	0,0			
Voorkeursalternatief	2,2	0,0	2,2		55,0	173,8	107,8	0,0	0,0			

Dosis-response relatie												
Cumulatief geluid	0,0%	1,5%	4,0%		7,0%	11,5%	17,5%	26,0%	31,0%			
Ernstig gehinderden										**Hinder score**	**Effect**	**Oordeel**
Referentie	0,0	0,1	0,8		4,0	28,6	1,9	0,0	0,0	35,4		
Plansituatie	0,0	0,0	0,1		3,9	20,0	18,9	0,0	0,0	42,8	7,4	-
Hoek 1 ruimt.variant 1	0,0	0,0	0,1		3,9	20,0	18,9	0,0	0,0	42,8	7,4	-
Hoek 1 ruimt.variant 2	0,0	0,0	0,1		3,9	20,0	18,9	0,0	0,0	42,8	7,4	-
Hoek 1 ruimt.variant 3	0,0	0,0	0,1		3,9	20,0	18,9	0,0	0,0	42,8	7,4	-
Hoek 2 basisalternatief	0,0	0,0	0,1		3,9	20,0	18,9	0,0	0,0	42,8	7,4	-
Hoek 2 ruimt.variant 1	0,0	0,0	0,1		3,9	20,0	18,9	0,0	0,0	42,8	7,4	-
Hoek 2 ruimt.variant 2	0,0	0,0	0,1		3,9	20,0	18,9	0,0	0,0	42,8	7,4	-
Hoek 2 ruimt.variant 3	0,0	0,0	0,1		3,9	20,0	18,9	0,0	0,0	42,8	7,4	-
Voorkeursalternatief	0,0	0,0	0,1		3,9	20,0	18,9	0,0	0,0	42,8	7,4	-

BIJLAGE 18 - BEREKENING LCUM PLANCUMULATIEVE SITUATIE NA MAATREGELEN EN TOETSING AAN LCUM

														marge		IL	IL						
					meetellen/status won (alg en in Lcum)									0,15		handmatig	voorstel						
					IL	WT	IL	WT	VL	RL	SV	LL		IL+marge	IL afgerond		HW	IL*	WT*	VL*	RL*	SV*	LL*	Lcum
Straat	Huisnr	Ltr.	Huis toev	Functie			etm dB(A)	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB		dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	etm dB(A)	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden dB	Lden
EGD-weg	6			VBO (10)	1	1	52,06	44,32	64,51	27,92	30,45	28,58		52,21	52		52	54,40	53,08	64,51	25,12	28,99	35,04	65,20
Oostpolderweg	19			VBO (10)	1	1	57,43	50,51	55,33	27,65	32,24	30,88		57,58	58		58	59,50	63,29	55,33	24,87	30,73	37,29	65,28

Bijlage 9 MER deelrapport geluid en trillingen aanlegfase

Rapport 22310303.R01a

MER Oostpolder

Deelrapport Geluid en Trillingen - aanlegfase

Akoestiek
Bouwfysica
Brandveiligheid
Geluid
Milieu

Rapport 22310303.R01a

MER Oostpolder

Deelrapport Geluid en Trillingen - aanlegfase

Datum:	20 november 2023
Opdrachtgever:	Sweco Nederland B.V. Postbus 271 3730 AG De Bildt
Auteur:	dhr. J. Dijkstra (projectleider)
Collegiale toets:	mevr. dr. R.F. Noorman

Noorman Hendriks Partners BV

Hoofdvestiging en postadres
Paterswoldseweg 808
9728 BM Groningen

Vestiging Apeldoorn
Laan van Westenenk 162
7336 AV Apeldoorn

T 050 525 09 92
E info@noormanadvies.nl
I www.noormanadvies.nl

Bank rek.nr.
NL05 INGB 0005 9657 21
BTW NL008482627.B01

Kvk nr 02042874 | Lid NLingenieurs | ISO 9001 gecertificeerd

Inhoud

1 |	**Inleiding**	**5**
2 |	**Situatie**	**5**
2.1	Oostpolder	5
2.2	Aanlegfase	6
3 |	**Beoordelingskader**	**7**
3.1	Algemeen	7
3.2	Bouwlawaai	8
3.3	Gemeentelijk beleid	9
3.4	Indirecte hinder	9
3.5	Trillinghinder	10
3.6	Schade door trillingen	13
4 |	**Aanpak en uitgangspunten**	**14**
4.1	Algemeen	14
4.2	Studiegebied	14
4.3	Aanpak onderzoek bouwlawaai	15
4.4	Aanpak onderzoek wegverkeerlawaai	16
4.5	Trillingen	17
5 |	**Invoergegevens en onderzoeksresultaten bouwlawaai**	**17**
5.1	Invoergegevens	17
5.2	Rekenresultaten	18
6 |	**Invoergegevens en onderzoeksresultaten bouwverkeer**	**19**
6.1	Invoergegevens	19
6.2	Rekenresultaten	20
6.3	Beoordeling trillingen	21
7 |	**Mitigerende maatregelen**	**22**

Figuren

1 Rekenmodel bouwlawaai, met de ligging van de rekenpunten

2 – 5 Rekenmodel bouwlawaai met de ligging van de ingevoerde geluidbronnen

6 Rekenmodel wegverkeer met de ligging van de ingevoerde wegen

Bijlagen

1 Begrippen

2 Notitie aanlegfase Oostpolder

3 Bouwwerkzaamheden en activiteiten met bijbehorende uurgemiddelde bronsterktes

4 Ingevoerde geluidbronnen bouwlawaaimodel

5 Rekenresultaten bouwlawaai

6 Ingevoerde geluidbronnen wegverkeermodel

7 Rekenresultaten bouwverkeer

8 Rekenresultaten wegverkeer

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem/haar worden gebruikt voor het doel waarvoor het is opgesteld. Niets uit dit document mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en/of van Noorman Bouw- en milieu-advies. Kwaliteit en verbetering van product en proces zijn bij Noorman Bouw- en milieu-advies gewaarborgd middels een kwaliteitsmanagementsysteem volgens NEN-EN-ISO 9001:2015.

1 | Inleiding

De provincie Groningen en de gemeente Het Hogeland willen de Oostpolder ontwikkelen tot een bedrijventerrein met een netto-oppervlakte van 400 hectare dat geschikt is voor grootschalige bedrijven voor bijvoorbeeld de waterstof- en batterijenindustrie en datacenters. De milieueffecten van het plan worden met een milieueffectrapportage (MER) in beeld gebracht.

Het MER voor Oostpolder bestaat uit drie onderdelen:

- een publieksvriendelijke samenvatting,
- het hoofdrapport en
- deelrapporten per milieuthema.

De ontwikkeling van het gebied brengt gedurende langere tijd (prognose 10 jaar) aanleg- en bouwwerkzaamheden met zich. In dit verkennend onderzoek is voor deze aanlegfase van het bedrijventerrein nader ingegaan op de aspecten geluid en trillingen.

De in dit deelrapport gehanteerde akoestische begrippen zijn toegelicht in bijlage 1.

2 | Situatie

2.1 Oostpolder

Het plangebied Oostpolder ligt in het noordoosten van de provincie Groningen en de gemeente Het Hogeland en wordt begrensd door:

- het bedrijventerrein Eemshaven aan de noordzijde,
- het spoortraject Roodeschool-Eemshaven aan de westzijde;
- de Dijk en de lintbebouwing van Oudeschip en de buurtschappen Koningsoord en Nooitgedacht aan de zuidzijde en
- de N33 aan de oostzijde.

Het plangebied wordt verder in het westen doorsneden door de provinciale weg N46 en in het oosten door de waterloop Groote Tjariet. Een overzicht van de situatie, met de begrenzing van het beoogde bedrijventerrein is gegeven in afbeelding 1.

Afbeelding 1: Luchtfoto met de begrenzing van het gebied



2.2 Aanlegfase

Een nadere beschrijving van de te verwachten werkzaamheden en activiteiten gedurende de aanlegfase van het bedrijventerrein Oostpolder is gegeven in de door Sweco onder projectnummer 51008551 opgestelde 'Notitie aanlegfase Oostpolder', d.d. 04-10-2023. De notitie is integraal bijgevoegd als bijlage 2 van dit deelrapport.

Uit de notitie volgt dat de aanlegfase grofweg uit vier onderdelen bestaat:

- aanbrengen bouwroutes vanaf hoofdinfrastructuur;
- bouwrijp maken van het plangebied (gehele gebied);
- bouwen van de bedrijven (bedrijfskavels);
- woonrijp maken van het plangebied (openbare ruimte).

Per onderdeel is in de notitie een globale beschrijving gegeven van de te verwachten werkzaamheden en activiteiten. Als aangegeven in de notitie wordt de planontwikkeling over meerdere jaren ver-

spreid. Op het moment dat er vraag is naar percelen, wordt een deel van het terrein bouwrijp gemaakt. Na de realisatie van bedrijven wordt het omliggende deel woonrijp gemaakt. Op voorhand wordt voor de totale ontwikkelingsduur rekening gehouden met een periode van circa 10 jaar. In de notitie is een inschatting gegeven van de in te zetten mobiele werktuigen en het te verwachten totale aantal draaiuren.

Tot besluit is in de notitie een onderbouwde inschatting gemaakt van de totale hoeveelheid bouwverkeer. Hieruit volgt dat in totaal 716.000 vrachtwagens nodig zijn. Dit komt overeen met 716.000 × 2 = 1.432.000 vrachtwagenbewegingen. Gedeeld door 10 jaar en 200 werkdagen per jaar is er sprake van gemiddeld 716 vrachtwagenbewegingen per werkdag. Per gemiddelde weekdag bedraagt de hoeveelheid bouwverkeer dan: 1.432.000 / 10 / 365 = 392.

Er is op dit moment nog geen zicht op de verdeling van het bouwverkeer over het wegennet. Voor de effectbeoordeling is uitgegaan van een gelijke verdeling over de N33 en N46. Dit betekent dat er op beide wegen per werkdag circa 716 / 2 = 358 vrachtwagenbewegingen worden verwacht (en 392 / 2 = 196 per gemiddelde weekdag).

3 | Beoordelingskader

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de voor geluid en trillingen (voor zover veroorzaakt door tijdelijke bouwwerkzaamheden) geldende beoordelingscriteria. Wettelijke regels omtrent bouwlawaai en trillingen zijn vastgelegd in het Bouwbesluit 2012. Voorafgaand aan de daadwerkelijke uitvoering dient (middels een akoestische prognose en/of een trillingsprognose) te worden aangetoond dat aan de normstelling kan worden voldaan. Het bevoegd gezag, hier gemeente Het Hogeland, kan eventueel ontheffing verlenen en aan deze ontheffjng aanvullende voorwaarden verbinden. Onverkort het gestelde in de ontheffing, dient bij het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden gebruik gemaakt te worden van de best beschikbare stille technieken.

Benadrukt wordt dat het nu uitgevoerde verkennende onderzoek niet bedoeld als toetsingsdocument, maar een indicatief beeld geeft van mogelijk te verwachten effecten. De finale beoordeling van de daadwerkelijk te verwachten geluid- en trillingbelasting door bouwwerkzaamheden inclusief bijbehorende toetsing aan de van toepassing zijnde regelgeving vindt derhalve plaats in de uitvoeringsfase.

3.2 Bouwlawaai

Richtlijnen ten aanzien van de maximaal toelaatbaar te achten geluidniveaus vanwege (tijdelijke) bouwactiviteiten ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen zijn vastgelegd in de door het Ministerie van VROM uitgegeven Circulaire Bouwlawaai en het Bouwbesluit 2012 (artikel 8.3).

In verband met mogelijke slaapverstoring wordt er in principe van uitgegaan dat lawaaiige bouw- en sloopwerkzaamheden in de nabijheid van geluidgevoelige bestemmingen niet gedurende de avond- en nachtperiode zullen plaatsvinden, maar zijn beperkt tot werkdagen en op zaterdag tussen 7.00 uur en 19.00 uur.

De toetsingsnorm voor de geluidbelasting door bouw- en sloopwerkzaamheden op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, tijdens de gehele duur van de werkzaamheden voor de dagperiode tussen 07.00 -19.00 uur, bedraagt $L_{Ar,LT} \leq 60$ dB(A). Een hogere geluidbelasting is gedurende een beperkte tijdsduur mogelijk. Een overzicht is gegeven in tabel 1.

Tabel 1: Grenswaarden ($L_{Ar,LT}$) bouwlawaai

Dagwaarde [dB(A)]	≤ 60	61 - 65	66 - 70	71 - 75	76 – 80	> 80
Maximale blootstellingsduur [dagen]	onbeperkt	50	30	15	5	0

De dagwaarde is gedefinieerd als de waarde van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) voor geluid tussen 07.00 tot 19.00 uur op de gevel van een geluidsgevoelig object als bedoeld in artikel 11.1 van de Wet milieubeheer, vermeerderd met een eventuele toeslag voor geluid met een impulskarakter, bepaald volgens de Handleiding meten en rekenen industrielawaai, internetuitgave 2004.

Indien niet aan de in tabel gegeven grenswaarden kan worden voldaan, kan door het bevoegd gezag een ontheffing worden verleend op grond van het derde lid van artikel 8.3 van het Bouwbesluit 2012.

Als het bevoegd gezag met betrekking tot het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden beleidsregels als bedoeld in titel 4.3 van de Algemene wet bestuursrecht heeft vastgesteld is geen ontheffing vereist als het uitvoeren van de werkzaamheden voldoet aan die beleidsregels en het bevoegd gezag ten minste twee werkdagen voor de feitelijke aanvang van die werkzaamheden in kennis is gesteld van de aanvang van de werkzaamheden.

<u>Maximale geluidniveaus</u>
De normstelling (dagwaarde) heeft betrekking op het gemiddelde geluidniveau over de dagperiode (= periode van 07.00 tot 19.00 uur). Maximale geluidniveaus door piekgeluiden vormen geen onderdeel van de beoordeling en maken overeenkomstig geen onderdeel uit van dit onderzoek.

3.3 Gemeentelijk beleid

Voor zover bekend heeft de gemeente Het Hogeland geen specifiek gemeentelijk beleid vastgesteld aangaande bouwlawaai.

Op grond van artikel 4.6 , lid 1 van de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente Het Hogeland is het verboden buiten een inrichting op een zodanige wijze toestellen of geluidsapparaten in werking te hebben of handelingen te verrichten dat voor een omwonende of voor de omgeving geluidhinder wordt veroorzaakt. Op grond van lid 2 van hetzelfde artikel kan het college ontheffing verlenen van het verbod. Uit lid 3 volgt dat het verbod niet van toepassing is in situaties waarin wordt voorzien door wettelijke regelgeving (Wet geluidhinder, Activiteitenbesluit milieubeheer en/of Bouwbesluit 2012).

Omtrent geluid door tijdelijke bouwwerkzaamheden zijn regels opgenomen in het Bouwbesluit 2012. Het verbod (artikel 4.6, lid 1 van de APV) is daarmee niet van toepassing op dit geluid.

3.4 Indirecte hinder

Voor tijdelijk bouwverkeer, rijdend over de openbare weg naar en van een bouwlocatie, geldt strikt genomen géén wettelijke normstelling ten aanzien van de toelaatbare geluidbelasting. Voor de beoordeling wordt veelal aangesloten bij de normstelling geldend voor indirecte hinder.

De geluidbelasting die wordt veroorzaakt door bedrijfsgebonden verkeer, rijdend over de openbare weg naar en van een inrichting wordt ook wel aangeduid als indirecte hinder. Deze indirecte hinder kan worden beoordeeld overeenkomstig het gestelde in de circulaire 'Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening Wm' van 29 februari 1996. Als voorkeurswaarde geldt een grenswaarde van 50 dB(A) (etmaalwaarde). Een hogere geluidbelasting tot 65 dB(A) is toelaatbaar, onder de randvoorwaarde dat het binnenniveau in geluidgevoelige ruimten van (langs de ontsluitingsroute gelegen geluidgevoelige bestemmingen, waaronder woningen) beperkt blijft tot ten hoogste 35 dB(A) etmaalwaarde.

Voor bestaande woningen met een standaard gevelopbouw (metselwerk of hsb-gevels, thermische beglazing, gesloten dakbeschot met pannendak) geldt dat de te verwachten gevelgeluidwering (G_A) ten minste 20 dB bedraagt. Dat betekent dat een geluidbelasting door indirecte hinder tot 35 + 20 = 55 dB(A) (etmaalwaarde) in zijn algemeenheid als toelaatbaar kan worden beoordeeld.

Voor indirecte hinder ten gevolge van mobiele geluidsbronnen als vrachtwagens geldt een beperking van de reikwijdte. Deze reikwijdte is op verschillende manieren vast te stellen:

- De afstand waarbinnen sprake is van indirecte hinder veroorzaakt door een bedrijf blijft beperkt tot die afstand, waarbinnen de herkomst van de veroorzakende geluidsbronnen in redelijkheid kan worden teruggevoerd op de aanwezigheid van het bedrijf in kwestie. Toepassing van dit criterium houdt voor transportverkeer van en naar inrichtingen in dat de reikwijdte beperkt blijft tot die afstand, waarbinnen voertuigen (met in acht name van de maximum snelheid) de ter plaatse optredende snelheid hebben bereikt.
- De reikwijdte blijft beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar de inrichting voor het gehoor nog herkenbaar zijn ten opzichte van andere voertuigen op de openbare transportroutes.
- De reikwijdte blijft beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar de inrichting nog niet zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld, bijvoorbeeld tot de eerste kruising.
- De reikwijdte blijft beperkt tot de akoestische herkenbaarheid (2 dB criterium zoals ook bij de reconstructies in de zin van de Wet geluidhinder wordt toegepast).
- De reikwijdte blijft beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar de inrichting nog niet op een voor meerdere bedrijven functionerende ontsluitingsroute rijden. Is dat wel het geval dan zou de afweging ter zake van de met die ontsluitingsroute gepaard gaande geluidsbelasting niet op het microniveau van de individuele inrichting houder moeten worden gemaakt maar op macroniveau in een structuur- of bestemmingsplan.

3.5 Trillinghinder

Bouwbesluit 2012

Op grond van artikel 8.4, lid 1 van het Bouwbesluit 2012 dient de trillingsterkte van trillingen veroorzaakt door het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden in geluidsgevoelige ruimten te voldoen aan de (streef)waarden als vastgelegd in tabel 4 van de Meet- en beoordelingsrichtlijn deel B “Hinder voor personen in gebouwen” 2006 (SBR-richtlijn B). Op grond van lid 2 van hetzelfde artikel kan het bevoegd gezag ontheffing verlenen van de trillingsterkte als bedoeld in het eerste lid.

Meet- en beoordelingsrichtlijn deel B “Hinder voor personen in gebouwen”

Maatgevend voor de beoordeling van de trillingsterkte is de gemeten maximale trillingsterkte V_{max} en de ‘gemiddelde’ trillingsterkte over de beoordelingsperiode V_{per}. Voor de aan te houden streefwaarden wordt in de SBR-richtlijn B onderscheid gemaakt tussen gebouwfuncties en functies van ruimten binnen gebouwen volgens onderstaande indeling:

1 gezondheidszorg;
2 wonen;
3 kantoor en onderwijs;
4 bijeenkomstgebouwen;
5 kritische werkruimten (laboratoria, operatiekamers, etc.).

Verder wordt rekening gehouden met de omstandigheden waarin de trillingen voorkomen:

1. continu voorkomende trillingen gedurende lange tijd;
2. herhaald voorkomende trillingen gedurende lange tijd;
3. continu of herhaald voorkomende trillingen gedurende een aaneengesloten tijdsduur, korter dan 3 maanden, door bouw- of sloopwerkzaamheden;
4. incidenteel voorkomende, kortdurende trillingen (explosies o.i.d.).

Continu voorkomende trillingen zijn trillingen die gedurende langere tijd, bijvoorbeeld door machines (ook machines met een korte werkcyclus en machines die niet permanent in werking zijn) worden veroorzaakt. Voorbeelden van continu voorkomende trillingen zijn: trillingen veroorzaakt door heiwerkzaamheden en trillingen veroorzaakt door het intrillen van damwanden.

Herhaald voorkomende trillingen zijn trillingen die worden veroorzaakt door weg- en railverkeer. Ook trillingen veroorzaakt door het gebruik van mobiele werktuigen als heftrucks, bulldozers etc. worden, analoog aan wegverkeer, beoordeeld als herhaald voorkomende trillingen.

Bij de beoordeling van herhaald voorkomende trillingen wordt verder nog onderscheid gemaakt tussen bestaande situaties, gewijzigde situaties of nieuwe situaties. Van bestaande situaties wordt gesproken bij een bestaande bron en een bestaande ontvanger. Voor nieuwe situaties geldt dat er sprake is van een nieuwe bron of een nieuwe ontvanger. Voor de aanlegfase van het bedrijventerrein geldt. dat als de trillingen gedurende langere tijd (méér dan 78 dagen) voorkomen. deze beoordeeld moeten worden als een nieuwe situatie.

Trillinghinder wordt beoordeeld op basis van de voortschrijdende effectieve waarde van de trillingsnelheid $v_{eff}(t)$. Deze wordt bepaald uit de gewogen momentane waarde van de trillingssnelheid v(t) volgens de in de publicatie gegeven formules. De weging correspondeert met de gevoeligheid van mensen voor trillingen. De uiteindelijke beoordeling van trillinghinder vindt plaats op basis van de maximale trillingssterkte V_{max}. De waarde van V_{max} wordt bepaald uit de voortschrijdende effectieve waarde $v_{eff}(t)$.

Volgens de SBR-publicatie vallen trillingen door wegverkeer en mobiele werktuigen onder de categorie “herhaald voorkomende trillingen gedurende lange tijd”. De aan te houden streefwaarden omvatten drie componenten:

A_1 = onderste streefwaarde voor de trillingsterkte V_{max},
A_2 = bovenste streefwaarde voor de trillingsterkte V_{max} en
A_3 = streefwaarde voor trillingsterkte over de beoordelingsperiode V_{per}.

In gebouwen wordt voldaan aan de streefwaarden als is voldaan aan één van de volgende voorwaarden:

- de waarde van de maximale trillingsterkte V_{max} is kleiner of gelijk aan A_1 óf
- de waarde van de maximale trillingsterkte V_{max} is kleiner of gelijk aan A_2 en de trillingsterkte over de beoordelingsperiode V_{per} is kleiner of gelijk aan A_3.

In tabel 2 is een aan de SBR-publicatie ontleend overzicht gegeven van de streefwaarden A_1, A_2 en A_3 geldend voor zowel continue als herhaald voorkomende trillingen (nieuwe situatie) gedurende lange tijd. De waarden gelden zowel voor de verticale als de horizontale trillingsrichtingen. De beoordeling vindt plaats op de voor hinder maatgevende locaties in woningen of overige maatgevende gebouwen.

Tabel 2: Streefwaarden voor continue trillingen en herhaald voorkomende trillingen (nieuwe situatie) gedurende lange tijd

Gebouwfunctie	Dag- en avondperiode			Nachtperiode		
	A_1	A_2	A_3	A_1	A_2	A_3
1 Gezondheidszorg	0,1	0,4	0,05	0,1	0,2	0,05
2 Wonen	0,1	0,4	0,05	0,1	0,2	0,05
3 Onderwijs en kantoor	0,15	0,6	0,07	0,15	0,6	0,07
4 Bijeenkomst	0,15	0,6	0,07	0,15	0,6	0,07
5 Kritische werkruimte	0,1	0,1	--	0,1	0,1	--

In tabel 3 is een overzicht gegeven van de hinderkwalificatie voor trillingen door wegverkeer.

Tabel 3: Hinderkwalificatie voor trillingen door wegverkeer

V_{max}	Hinderkwalificatie
< 0,1	geen hinder
0,1 – 0,2	weinig hinder (bestaande situaties)
0,2 – 0,8	matige hinder
0,8 – 3,2	hinder
> 3,2	ernstige hinder

Het accepteren van (matige) hinder door overschrijding van de streefwaarden kan onder meer afhankelijk zijn van de mate waarin de trillingsterkte voorkomt, de aanwezigheid van andere trillingsbronnen (de achtergrondtrillingen) en de mogelijkheid tot het treffen van trillingreducerende maatregelen en de historie. In geval van mogelijke hinder dienen de betrokken partijen te overleggen. Ernstige hinder is niet toelaatbaar.

Specifiek voor tijdelijke bouw- en sloopwerkzaamheden (waaronder heiwerkzaamheden en het intrillen van damwanden) geldt een ruimere normstelling. Dit onder de voorwaarde dat werkzaamheden zijn beperkt tot de dagperiode én de verhoogde trillingsterkte beperkt blijft tot ten hoogste 78 dagen (3 maanden). Artikel 8.4, lid 1 van het Bouwbesluit 2012 verwijst naar deze verruimde normstelling. Deze normstelling is gegeven in tabel 4. De streefwaarden gelden zowel voor continue als herhaald voorkomende trillingen.

Tabel 4: Streefwaarden in de dagperiode geldend voor continue en herhaald voorkomende trillingen door bouw- en sloopwerkzaamheden (niet langer dan 78 dagen)

duur D van de activiteiten gedurende korte periode (< 78 dagen)								
1 dag ≤ D			6 dagen < D ≤26 dagen			26 dagen < D ≤ 78 dagen		
A_1	A_2	A_3	A_1	A_2	A_3	A_1	A_2	A_3
0,8	6,0	0,4	0,4	6,0	0,3	0,3	6,0	0,2

Voor de avond- en nachtperiode gelden de streefwaarden zoals weergegeven in tabel 2.

Als aangegeven in de SBR-publicatie is bij een verhoogde trillingsterkte als gegeven in tabel 4 trillinghinder te verwachten. Vanwege de beperkte tijdsduur kan deze in veel gevallen worden geaccepteerd. Wel wordt aanbevolen bewoners of gebruikers vooraf te informeren en hen bij de planning van de werkzaamheden die trillingen veroorzaken te betrekken.

3.6 Schade door trillingen

De SBR-Trillingsrichtlijn A: Schade aan bouwwerken 2017 behandelt de wijze waarop trillingsmetingen aan bouwwerken kunnen worden uitgevoerd en de wijze waarop de resultaten van de trillingsmetingen moeten worden verwerkt en beoordeeld met het oog op mogelijke schade aan het bouwwerk.

De voor het beoordelen van de trillingsterkte te hanteren grenswaarden zijn mede afhankelijk van de constructiewijze, bouwkundige staat, het type trillingsbron en de dominante frequentie van de aangeboden trillingen.

De toelaatbare trillingsterkte c.q. normstelling geldend voor mogelijke schade is in zijn algemeen (aanzienlijk) hoger dan de toelaatbare trillingsterkte met bijbehorende normstelling voor hinder.

4 | Aanpak en uitgangspunten

4.1 Algemeen

In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de gehanteerde aanpak, het bijbehorende studiegebied en overige uitgangspunten.

Voor het uitvoeren van de geluidberekeningen is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu versie 2023.12. Bij de uitwerking is gebruik gemaakt van het objecten- en bodemmodel behorende bij het door het Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV opgestelde “PLAN-MER Oostpolder - Deelrapport Geluid”, d.d.17 mei 2023 (kenmerk 6667/NAA/jd/ft/8)[1].

De berekeningen van de geluidniveaus vanwege werkzaamheden en activiteiten in de aanlegfase zijn uitgevoerd in overeenstemming met de richtlijnen van de ‘Handleiding meten en rekenen industrielawaai’ uitgegeven door het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (HMRI ’99). Daarbij is gebruik gemaakt van Module C/Methode II.

De berekeningen van de geluidniveaus vanwege het wegverkeer c.q. bouwverkeer zijn uitgevoerd in overeenstemming met de aanwijzingen als gegeven in bijlage III van het ‘Reken- en meetvoorschrift geluid 2012’.

4.2 Studiegebied

In aansluiting op het rapport ‘PLAN-MER Oostpolder - Deelrapport Geluid’, d.d.17 mei 2023 zijn de te verwachten effecten bepaald op woningen c.q. geluidgevoelige bestemmingen, voor zover deze gelegen zijn binnen het geel omlijnde studiegebied als weergegeven in afbeelding 2. De afstand van de rand van het studiegebied tot het plangebied bedraagt circa 1.500 m.

[1] Het betreffende objecten- en bodemmodel is op 26 september 2023 ontvangen van Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV.

Afbeelding 2: Studiegebied



4.3 Aanpak onderzoek bouwlawaai

Op basis van de beschrijving als gegeven in de 'Notitie aanlegfase Oostpolder', d.d. 04-10-2023 (zie bijlage 2) is voor in totaal negen in akoestische zin bepalende werken/werkzaamheden en activiteiten een inschatting gegeven van het (mogelijk) in te zetten materieel, tezamen met de bijbehorende uurgemiddelde bronsterkte [L_W in dB(A)] per voertuig/mobiel werktuig en cumulatief (bij inzet van meerdere mobiele werktuigen en voertuigen per werk). Een nader overzicht is gegeven in bijlage 3.

Van deze in totaal negen verschillende werken/werkzaamheden zijn, rekening houdend met de cumulatieve bronsterkte en de afstand tot de woningen, de volgende vijf als akoestisch maatgevend geïdentificeerd en overeenkomstig nader uitgewerkt en opgenomen in het akoestisch rekenmodel:

- realisatie waterbergingen: L_{Wcum} = 110 dB(A);
- ophogen terrein: L_{Wcum} = 111 dB(A);
- aanbrengen verharding: L_{Wcum} = 108 dB(A);
- bouw – aanbrengen fundering (heiwerkzaamheden): L_{Wcum} = 125 dB(A);

· bouw – storten beton: L_{Wcum} = 111 dB(A).

Per werk/activiteit zijn15 representatieve bronlocaties in het rekenmodel opgenomen. Per bronlocatie is rekening gehouden met een effectieve bedrijfsduur van 9 uur in de dagperiode (tussen 07.00 en 19.00 uur). De bronlocaties zijn op relatief korte afstand van de woningen gelegd. De ter plaatse van de woningen berekende geluidniveaus zijn daarmee als worstcase te beoordelen. Over het algemeen zal de afstand tot de woningen gelet op de grootte van het plangebied (veel) groter zijn.

De berekende geluidniveaus zijn vergeleken met de grenswaarden (dagwaarden) als vastgelegd in het Bouwbesluit 2012. Als ook aangegeven in paragraaf 3.1 is sprake van een verkennend onderzoek. De uiteindelijke beoordeling van de daadwerkelijk te verwachten geluidbelasting door heiwerkzaamheden (en de tijdsduur van deze werkzaamheden) vindt derhalve plaats in de uitvoeringsfase.

Opmerking:
De equivalente bronsterkte vanwege het heien van prefab-palen is onder meer afhankelijk van de slagenergie en varieert gebruikelijk tussen L_W = 118 en 120 dB(A). Het heien heeft een impulsachtig karakter. Om die reden is, in lijn met de voorschriften als verbonden aan het Bouwbesluit 2012, de ingevoerde bronsterkte verhoogd met een impulstoeslag van 5 dB [120 + 5 = 125 dB(A)].

Voor zover binnen het plangebied ook damwanden worden ingetrild bedraagt de te verwachten equivalente bronsterkte 120 tot 123 dB(A). Voor de beoordeling is het heien van prefab-palen daarmee bepalend.

De equivalente bronsterkte vanwege het hydraulisch inheien van stalen vibro-palen bedraagt (zonder impulscorrectie) circa L_W = 130 dB(A) en is daarmee circa 10 dB lawaaiiger dan het heien van prefab-palen. Deze heitechniek wordt over het algemeen ingezet bij een grote variatie in bodemgesteldheid waarbij de (individuele) paallengte en/of -diameter aan de draagkracht van de ondergrond wordt aangepast. De techniek wordt daarnaast veelal in binnenstedelijke situaties gebruikt vanwege het kleinere ruimtebeslag, waarmee het goed toepasbaar is in situaties met weinig bewegingsruimte. Verwacht wordt dat binnen het plangebied Oostpolder met name (traditionele) prefab-palen worden toegepast. De toepassing van vibro-palen binnen (delen) van het plangebied is op voorhand echter niet geheel uitgesloten. De daarbij in de omgeving te verwachten geluidniveaus zijn circa 10 dB hoger dan bij de toepassing van prefab-palen.

4.4 Aanpak onderzoek wegverkeerlawaai

De rijsnelheden van de voertuigen op de provinciale wegen N33 en N46, alsmede overige relevante invoergegevens, waaronder het wegdektype, zijn afgestemd met de uitgangspunten als gehanteerd in het rapport ‘PLAN-MER Oostpolder - Deelrapport Geluid’.

Allereerst is de geluidbelasting vanwege de bouwverkeersbewegingen (categorie zware motorvoertuigen) separaat van de geluidbijdrage vanwege het overige wegverkeer in beeld gebracht. Berekend is de geluidbijdrage per werkdag, uitgedrukt als etmaalwaarde in dB(A). De berekende geluidbelasting is getoetst aan de voor indirecte hinder geldende grenswaarden.

Aanvullend is nagegaan wat het effect is van de verkeerstoename door het bouwverkeer op de totale geluidbelasting vanwege de provinciale wegen N33 en N46. Bij de uitwerking is gebruik gemaakt van de door Sweco aangeleverde verkeersgegevens, geldend voor de referentiesituatie 2035. De referentiesituatie 2035 heeft betrekking op de bestaande verkeersintensiteit, vermeerderd met de eventuele autonome groei van het verkeer. De nadere verkeerseffecten c.q. toekomstige verkeersaantrekkende werking van het bedrijventerrein Oostpolder maakt geen onderdeel uit van de referentiesituatie.

De berekende toename van de geluidbelasting is vergeleken met het 1,5 dB-criterium (afgerond 2 dB) zoals ook bij de reconstructies in de zin van de Wet geluidhinder wordt toegepast.

4.5 Trillingen

De te verwachten trillingsniveaus, door met name heiwerkzaamheden, zijn bepaald op basis van bekende gegevens vanuit de literatuur in samenhang met de bodemopbouw en de afstand tussen het bebouwbare deel van het plangebied en de woningen.

5 | Invoergegevens en onderzoeksresultaten bouwlawaai

5.1 Invoergegevens

De in het akoestisch rekenmodel voor wegen, verhardingen en wateroppervlakken opgenomen bodemgebieden zijn ingevoerd als akoestisch 100% reflecterend (B = 0,0). Voor het niet-gedefinieerde bodemgebied is een bodemfactor B = 1,0 aangehouden (absorberend). Langs de zuidrand van het plangebied is voorzien in de realisatie van een waterberging in de vorm van uit te graven wadi's. Nadat de wadi's zijn uitgegraven kunnen deze gevuld zijn met water (= geluidreflecterend oppervlak). Bij de uitwerking is hiermee rekening gehouden. Voor de verdere werkzaamheden/activiteiten zijn deze wadi's als reflecterend bodemgebied in de overdrachtsberekeningen meegenomen.

De gemiddelde maaiveldhoogte (gemodelleerd met hoogtelijnen) binnen het plangebied bedraagt h_m = 2 m en buiten het plangebied h_m = 1,5 m. Het dijklichaam (oude dijk) direct zuidelijk van het plangebied heeft een hoogte van 4,5 m en is eveneens gemodelleerd met hoogtelijnen. De bijbehorende geluidafschermende werking maakt onderdeel uit van de modelvorming.

Uitgangspunt is dat akoestisch relevante activiteiten in de aanlegfase, in overeenstemming met de geldende regels conform het Bouwbesluit 2012 beperkt zijn tot de dagperiode (tussen 07.00 en 19.00 uur). Voor de binnen het studiegebied aanwezige (grondgebonden) woningen is per woning één rekenpunt opgenomen met een hoogte h_o = 1,5 m ten opzichte van het omliggende maaiveld (leefniveau overdag). De beoordelingshoogte stemt daarmee overeen met hetgeen hieromtrent is aangegeven in de 'Handreiking industrielawaai en vergunningverlening'. Het rekenpunt is gesitueerd aan de geluidbelaste zijde van de woning.

In overeenstemming met het rapport 'PLAN-MER Oostpolder - Deelrapport Geluid' geldt dat voor de ingevoerde woningen en bebouwing in het buitengebied een hoogte h = 0 m is aangehouden. De mogelijk afschermende werking van deze gebouwen maakt daarmee geen deel uit van de modellering. Bij de direct langs het plangebied gelegen woningen (eerstelijns bebouwing = bepalend voor de beoordeling) is een dergelijk afschermend effect niet tot nauwelijks aanwezig. Voor de daarachter gelegen tweedelijns bebouwing geldt dat als gevolg van afscherming de daadwerkelijke geluidniveaus (aanzienlijk) lager kunnen zijn.

De aangehouden effectieve tijdsduur van de werkzaamheden bedraagt als eerder aangegeven 9 uur in de dagperiode. Een overzicht van de ingevoerde geluidbronnen, met de relevante invoerparameters is gegeven in bijlage 3 en 4. Een grafische weergave van het rekenmodel, met de ligging van de bronnen is gegeven in de bijgevoegde figuren 1 t/m 5.

Als aangegeven zijn de bronnen binnen het plangebied ingevoerd op relatief korte afstand van de omliggende woningen. Voor de heiwerkzaamheden (inheien prefab-palen) is een aanvullende variant doorgerekend waarbij de heiwerkzaamheden op grotere afstand (circa 175 m van zuidelijke bouwvlakgrens, circa 400 m van de dichtstbijzijnde woningen) plaatsvinden. De aangehouden representatieve bronhoogte bedraagt h_b = 2 m ten opzichte van het omliggende maaiveld. Voor de heiwerkzaamheden is rekening gehouden met representatieve bronhoogte h_b = 8 m.

5.2 Rekenresultaten

Resultaten

In de bijlagen 5.1 t/m 5.6 is per adres, per bron/bronlocatie, een overzicht gegeven van de berekende geluidbelasting als dagwaarde. De berekende dagwaarde, uitgedrukt als $L_{Ar,LT}$ in dB(A) bedraagt ter plaatse van de omliggende woningen ten hoogste:

- realisatie waterbergingen: dagwaarde, $L_{Ar,LT}$ = 50 dB(A);
- ophogen terrein: dagwaarde, $L_{Ar,LT}$ = 46 dB(A);
- aanbrengen verharding: dagwaarde, $L_{Ar,LT}$ = 36 dB(A);
- heiwerkzaamheden (korte afstand): dagwaarde, $L_{Ar,LT}$ = 61 dB(A);
- heiwerkzaamheden (grotere afstand): dagwaarde, $L_{Ar,LT}$ = 55 dB(A);

· storten beton: dagwaarde, $L_{Ar,LT}$ = 45 dB(A).

De hoogste geluidbelasting treedt conform verwachting op ter plaatse van de dichtstbijzijnde woningen aan de Polderdwarsweg, Klaas Wiersumsweg, Bruiningsweg, Dijkweg, Toppinga's-weg, Derk Luddesweg, Buitenweg en Oostpolderweg.

Bij heiwerkzaamheden op korte afstand wordt de op basis van het Bouwbesluit 2012 toelaatbare dagwaarde van 60 dB(A) mogelijk met ten hoogste 1 dB overschreden ter plaatse van de woning Klaas Wiersumsweg 10. Op basis van de normstelling als vastgelegd in het Bouwbesluit 2012 is dit toelaatbaar als de duur van deze overschrijding beperkt blijft tot ten hoogste 50 dagen. Bij alle overige woningen is de berekende dagwaarde lager dan 60 dB(A).

In praktijk is sprake van een ruimtelijke verdeling van de heiwerkzaamheden over het plangebied. Dit betekent dat, ten opzichte van de in dit onderzoek aangehouden dichtstbijzijnde (maatgevende) bronposities, het overgrote deel van deze werkzaamheden op grotere afstand van de woningen plaatsvinden. Dit resulteert in overeenkomstig lagere dagwaarden. Ter indicatie: Een verdubbeling van de afstand van de heistelling tot de woningen resulteert in een circa 6 dB lagere geluidbelasting.

Bij de toepassing van vibropalen [bronsterkte inclusief impulstoeslag circa $L_W \approx 130 + 5 \approx 135$ dB(A)] is de te verwachten geluidbelasting (uitgedrukt als dagwaarde) circa 10 dB hoger.

Cumulatieve effecten

In het onderzoek is geen rekening gehouden met cumulatieve effecten als verschillende werkzaamheden en activiteiten op relatief korte afstand van elkaar worden uitgevoerd. Verwacht mag worden dat bij een combinatie van verschillende werkzaamheden (of bij inzet van meer materieel, als bijvoorbeeld twee heistellingen in plaats van één heistelling) op korte afstand van de dichtstbijzijnde woningen de geluidbijdrage op die woningen in dat geval met ten hoogste een factor 2 (= +3 dB) toeneemt ten opzichte van de berekende en de in vorige paragraaf gepresenteerde (hoogste) dagwaarden.

6 | Invoergegevens en onderzoeksresultaten bouwverkeer

6.1 Invoergegevens

Voor de wegverkeerslawaai berekeningen is gebruik gemaakt van hetzelfde objecten- en bodemmodel als gehanteerd voor de bouwlawaai berekeningen. Voor verkeerslawaai geldt in zijn algemeenheid een aandachtsgebied van circa 250 m aan weerszijden van de weg. Voor de woningen binnen

dit aandachtsgebied is de situering van de rekenpunten (waar relevant) enigszins aangepast, zodat de ligging overeenkomt met de door wegverkeerlawaai geluidbelaste zijde van de woning.

Een overzicht van de ingevoerde wegen, met de relevante invoerparameters is gegeven in bijlage 6.1 t/m 6.3. Een grafische weergave van het rekenmodel, met de ligging van de wegen is gegeven in figuur 6.

Voor zowel de N33 als N46 is rekening gehouden met 358 vrachtwagenbewegingen per werkdag, overeenkomend met vrachtwagenbewegingen 179 per rijrichting. Een klein deel van de vrachtwagens arriveert rond 7.00 uur op de bouwplaats, hetgeen betekent dat de verkeersbewegingen op de ontsluitingsroutes voor een beperkt deel in de akoestische nachtperiode, vóór 07.00 kunnen plaatsvinden. In het onderzoek is de volgende verdeling aangehouden: dagperiode 95% van het aantal verkeersbewegingen en nachtperiode 5% van het aantal verkeersbewegingen.

De voor de referentiesituatie ontvangen verkeersintensiteiten hebben betrekking op weekdagintensiteiten. Om ten opzichte van de referentiesituatie de te verwachten geluidtoename te kunnen bepalen zijn de bewegingen vanwege het bouwverkeer ook uitgedrukt als weekdagintensiteit. Voor zowel de N33 als N46 is rekening gehouden met 196 bouwverkeerbewegingen per weekdag, overeenkomend met 98 per rijrichting, waarvan 95% in de dagperiode en 5% in de nachtperiode.

6.2 Rekenresultaten

Geluidbelasting vanwege het bouwverkeer

In bijlage 7 is voor uitsluitend het bouwverkeer een overzicht gegeven van de berekende equivalente geluidniveaus, tezamen met de etmaalwaarde geluidbelasting.

Uit de resultaten volgt dat ter plaatse van de langs de N33 en N46 gelegen woningen kan worden voldaan aan de voor indirecte hinder geldende voorkeurswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde. Dit met uitzondering van de woning EGD-weg 6 te Spijk. De ter plaatse van deze woning berekende geluidbelasting bedraagt 54 dB(A) etmaalwaarde. Het te verwachten binnenniveau door uitsluitend het bouwverkeer bedraagt uitgaande van een gevelgeluidwering van G_A = 20 dB ten hoogste 34 dB(A) etmaalwaarde. Aan de toelaatbare binnenwaarde van 35 dB(A) wordt naar verwachting voldaan. De geluidbijdrage is in dat geval als toelaatbaar te beoordelen.

Toename totale geluidbelasting

In bijlage 8 is voor de referentiesituatie een overzicht gegeven van de berekende totale geluidbelasting [uitgedrukt als L_{den} in dB(A)] vanwege het wegverkeer over de N33 en N46. Aanvullend is de berekende geluidbelasting gegeven, rekening houdend met een toename van de intensiteit als gevolg van het bouwverkeer.

Uit de resultaten volgt dat als gevolg van het bouwverkeer de berekende geluidtoename ten opzichte van de referentiesituatie maximaal 0,7 dB bedraagt. Dit is lager dan het criterium van 1,5 dB (afgerond 2 dB). Er is daarmee naar verwachting geen sprake van een relevante, akoestisch herkenbare, verhoging van de totale geluidbelasting vanwege het wegverkeer.

6.3 Beoordeling trillingen

Te verwachten trillingsniveaus

Meest maatgevend voor de mogelijke hinder vanwege trillingen zijn de heiwerkzaamheden (heien prefab-palen). Het zuidelijke deel (langs de dijk) van het plangebied wordt niet bebouwd, maar in gebruik genomen als waterberging met groenstructuur. De afstand tussen het te bebouwen deel van het plangebied en de dichtstbijzijnde woningen bedraagt daardoor ten minste 200 tot 260 m.

Factoren die invloed hebben op de trillingsterkte, die door het inheien van de palen aan de bodem worden afgegeven zijn met name:

- de eigenschappen van de ondergrond;
- het type palen,
- de afmetingen van de paal en
- de energie / slagkracht die nodig is om de palen op diepte te krijgen.

Factoren die daarnaast van invloed zijn op de trillingsterkte binnen woningen zijn:

- de afstand tot de trillingsbron;
- de trillingdempende eigenschappen van de ondergrond;
- de aanwezige dempende landschapselementen als sloten/water in het overdrachtsgebied (met name van belang voor meer oppervlakkige trillingen);
- de wijze van fundatie van de woningen (op palen dan wel op staal);
- de voor het funderen van de woningen gekozen zandlaag en
- de vloer- en gevelopbouw van de woningen (houten vloeren worden makkelijker in trilling gebracht dan betonnen vloeren).

Als beschreven in het onder projectnummer 51008551 door Sweco opgestelde rapport ‘PLAN-MER Oostpolder – Deelrapport water’ (d.d. 15 mei 2023) bestaat de globale bodemopbouw binnen het plangebied tot een diepte van 17 m -NAP uit een complex van met name klei en fijn zand. Vanaf een diepte van circa 17 m bestaat de bodem overwegend uit zand (verschillende fracties). De te verwachten lengte van de toe te passen heipalen bedraagt daarmee circa 20 m.

Om na te gaan of vanwege de heiwerkzaamheden relevante trillingsniveaus zijn te verwachten is literatuuronderzoek uitgevoerd. Uit verschillende MER-studies volgt dat onacceptabele trillinghinder

ten gevolge van heiwerkzaamheden (overschrijding grenswaarden als opgenomen in tabel 4) in zijn algemeenheid niet is te verwachten bij een afstand groter dan 200 m.

Uit verschillende trillingpredicties[2] waarbij sprake is van een vergelijkbare bodemopbouw en de toepassing van vergelijkbare paallengtes volgt dat als gevolg van het heien van prefab-palen maximale trillingsniveaus zijn te verwachten tot:

- V_{max} = 0,2 mm/s op 200 m afstand en
- V_{max} = 0,1 mm/s op 300 m afstand.

Beoordeling

Gelet op de minimale afstand van circa 200 m tussen het te bebouwen deel van het plangebied en de dichtstbijzijnde woningen mag worden aangenomen dat de trillingsterkte binnen deze woningen voldoet aan de grenswaarden geldend voor tijdelijke (bouw)activiteiten als gegeven in tabel 4. Het ervaren van enige trillinghinder is bij deze afstand tot de heiwerkzaamheden niet uitgesloten, maar gelet op de tijdelijkheid is onacceptabele hinder op voorhand niet te verwachten.

Het overgrote deel van de heiwerkzaamheden binnen het plangebied zal op afstanden groter dan 300 m van de woningen plaatsvinden. Verwacht mag worden dat in dat geval aan de grenswaarde A1, geldend voor continue trillingen wordt voldaan (zie tabel 2). Trillinghinder is in dat geval niet te verwachten.

7 | Mitigerende maatregelen

Met het nu uitgevoerde verkennende onderzoek is een indicatief beeld gegeven van mogelijk te verwachten effecten. De finale beoordeling van de daadwerkelijk te verwachten geluid- en trillingbelasting door bouwwerkzaamheden vindt plaats in de uitvoeringsfase. Voorgaande neemt niet weg dat bij heiwerkzaamheden (en eventuele vergelijkbare werkzaamheden als het intrillen van damwanden) hoge geluidniveaus en verhoogde trillingsniveaus kunnen optreden. Met name de verhoogde geluidniveaus door heiwerkzaamheden vormen in potentie een bron van hinder omdat deze langdurig kunnen voorkomen en (ook als deze op grotere afstand plaatsvinden) hoorbaar kunnen zijn in de omgeving.

Gelet op het feit dat het hier gaat om een grootschalig bedrijventerrein, waarvan de aanlegfase in zijn totaliteit circa 10 jaar omvat kan worden overwogen om specifiek voor dit plangebied middels nadere beleidsregels de toelaatbare geluidniveaus (dagwaarden) vanwege bouwlawaai met 5 dB aan

[2] Uitgevoerd door IFCO Funderingsexpertise BV en Geonius Geotechniek BV.

te scherpen. Voorbeelden van maatregelen die in de praktijk kunnen worden toegepast om aan deze strengere normstelling te voldoen zijn:

- Het beperken van de geluidbijdrage vanwege het heien (en eventueel intrillen van damwanden) door het toepassen van stille technieken. Eventueel kunnen de maatregelen beperkt blijven tot het zuidelijke deel van het plangebied (gebiedsdeel waarbij de afstand van de heistelling tot één of meerdere woningen minder dan 400 m bedraagt).

  Gedacht kan worden aan het toepassen van een Rotterdamse mantel, dit zijn open te klappen geluidreducerende schermen die aan de heistelling zijn bevestigd. De hiermee te bereiken geluidreductie bedraagt circa $\Delta R = 6$ dB.

  Een ander alternatief is het toepassen van in de grond gevormde betonnen funderingspalen (ook wel aangeduid als boorpalen). De hiermee te bereiken geluidreductie bedraagt circa 10 dB. Daarnaast is de impulstoeslag in dat geval niet meer van toepassing, waarmee de totale geluidreductie uitkomt op circa $\Delta R = 15$ dB.

  In plaats van het intrillen van damwanden kan worden gekozen voor het drukken van damwanden. De hiermee te bereiken geluidreductie bedraagt circa $\Delta R = 15$ dB.

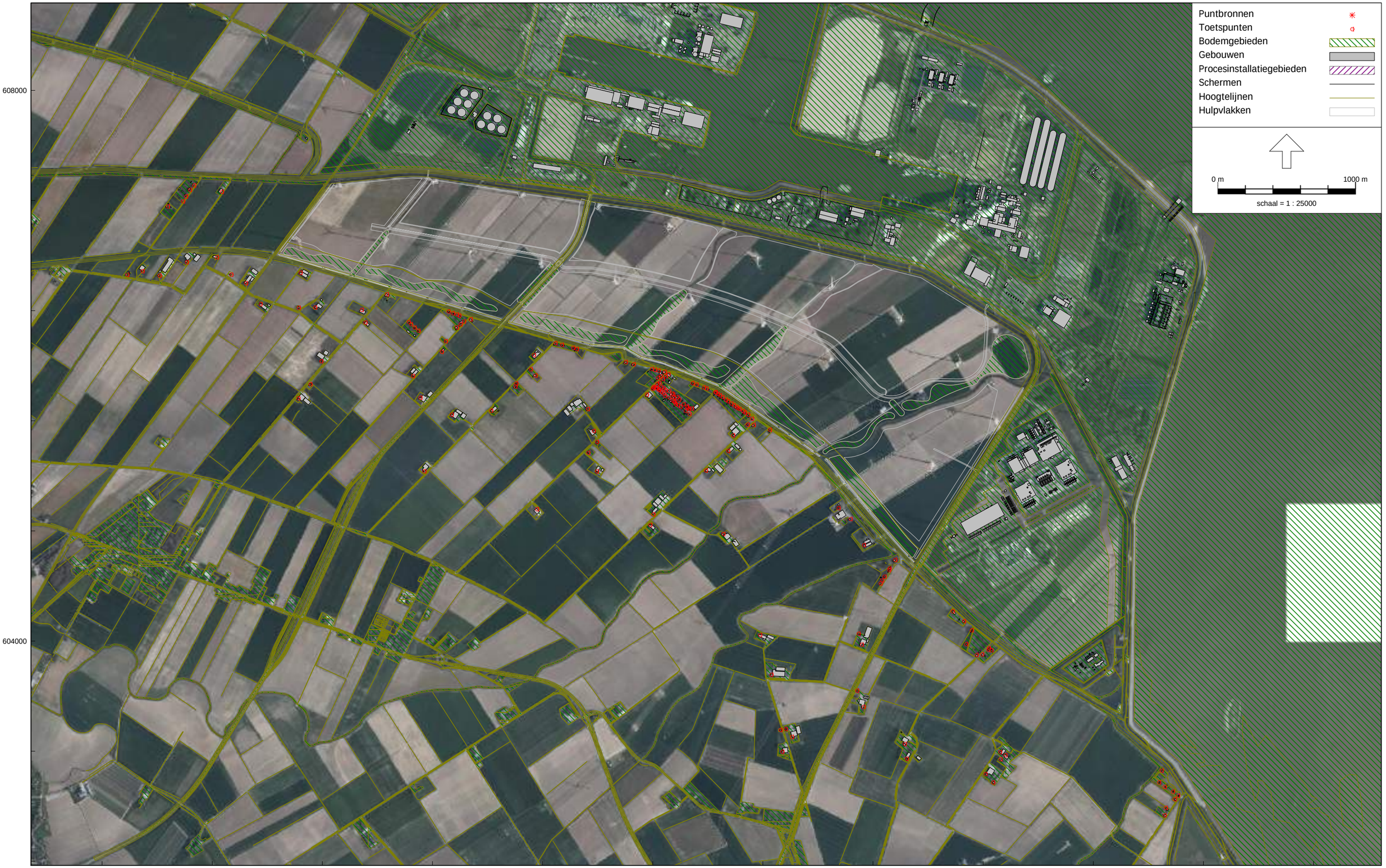
- De toepassing van in de grond gevormde betonnen funderingspalen en het drukken van damwanden leidt tevens tot een verlaging van de trillingsterkte.

Om te borgen dat aan de strengere geluidnormstelling wordt voldaan, kan in de beleidsregels aanvullend een meetverplichting worden opgenomen (uitvoeren geluidcontrolemetingen).

Tot slot is een goede communicatie over de werkzaamheden van belang, zodat voor omwonenden duidelijk is waar en wanneer (hei)werkzaamheden worden uitgevoerd en hoelang deze duren.

Noorman Bouw- en milieu-advies

Figuren



HMRI, industrie, [IL export Noorman tbv aanlegfase - 22310303.R01 - november 2023 - aanlegfase - h = 1,5 m met wadi] , Geomilieu V2023.1 rev 2 Licentiehouder: Noorman Bouw- en milieu-advies

Rekenmodel bouwlawaai, met de ligging van de rekenpunten

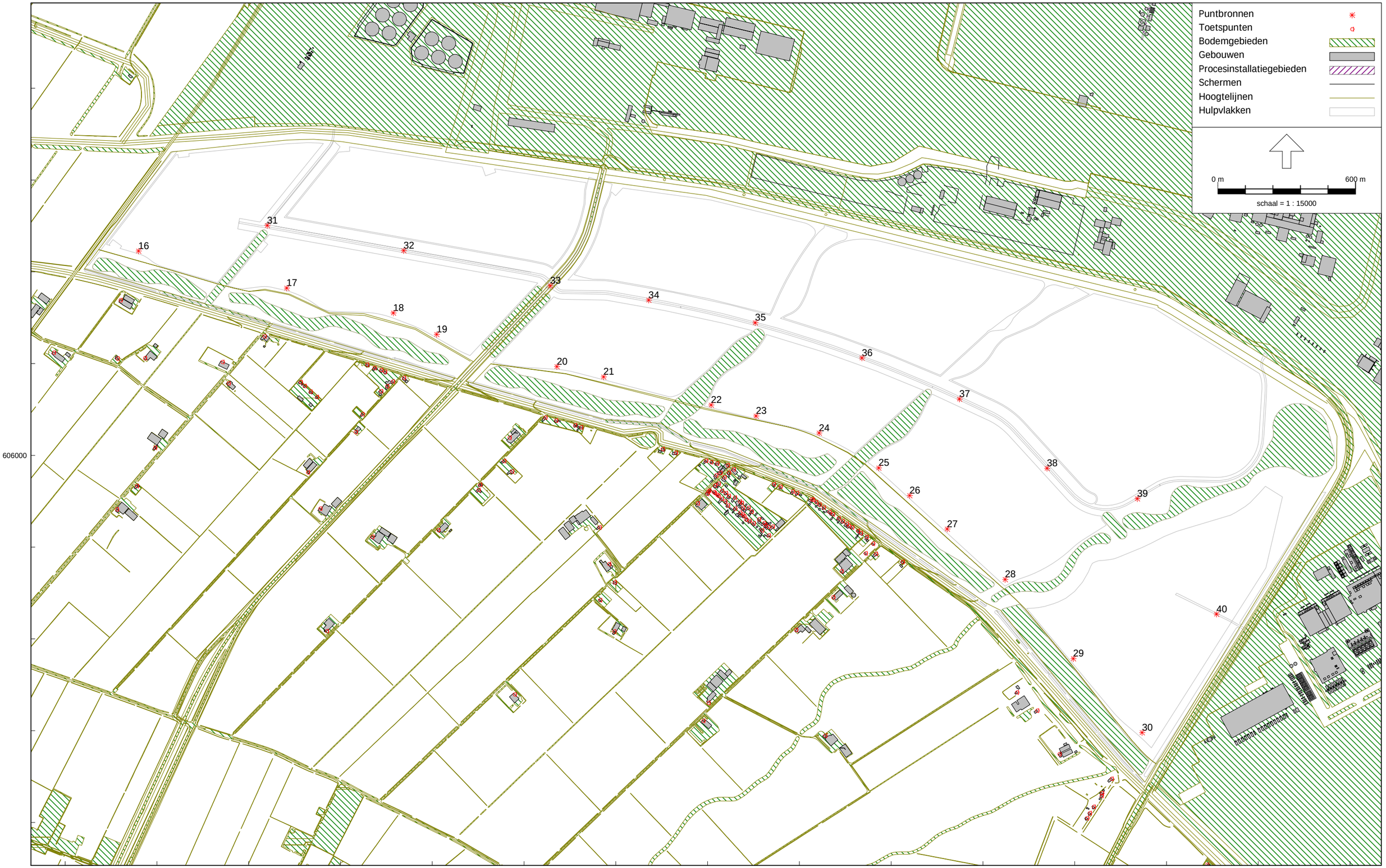
Noorman

22310303
Figuur 2



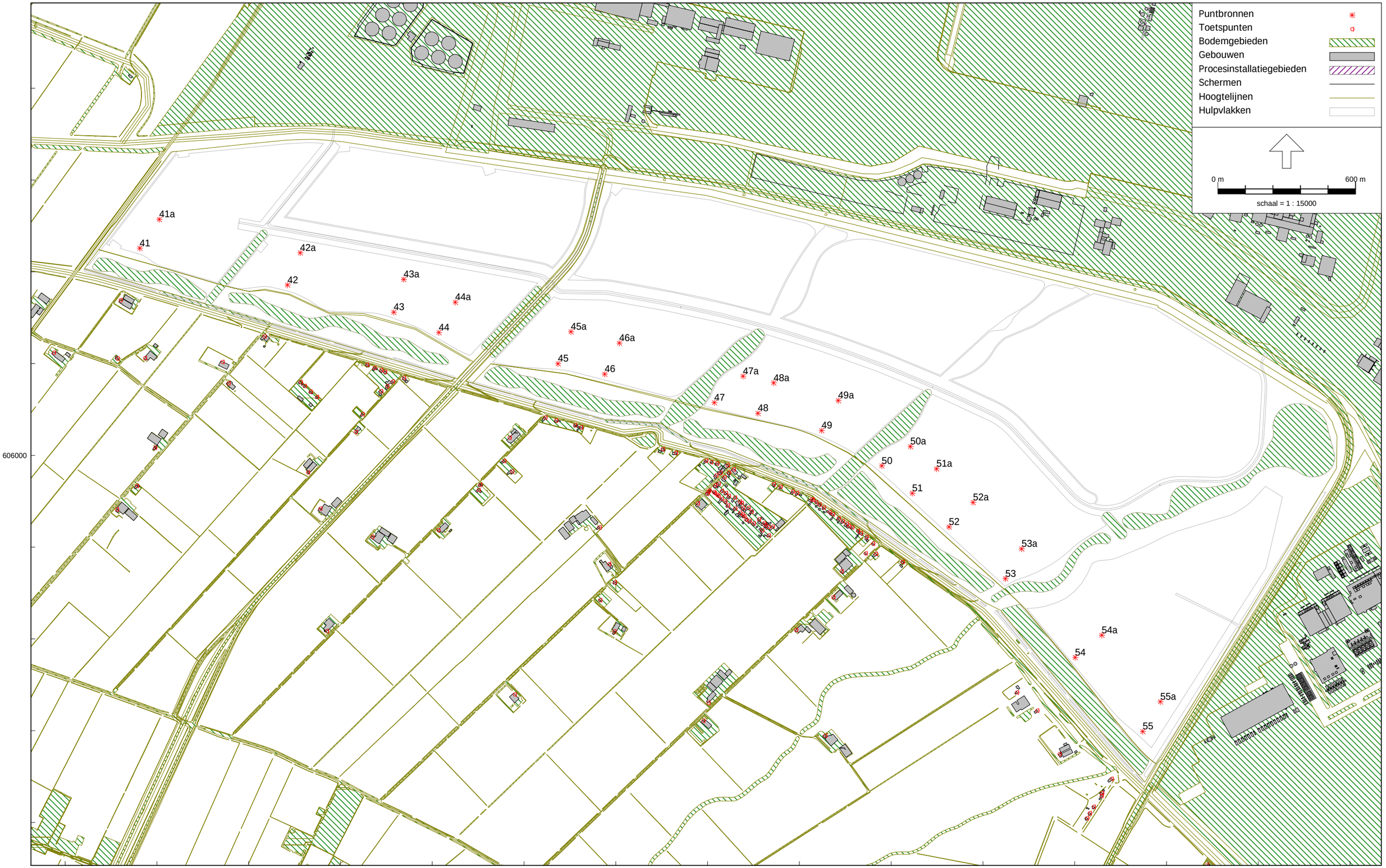
HMRI, industrie, [IL export Noorman tbv aanlegfase - 22310303.R01 - november 2023 - aanlegfase - h = 1,5 m zonder wadi] , Geomilieu V2023.1 rev 2 Licentiehouder: Noorman Bouw- en milieu-advies

Rekenmodel bouwlawaai, met de ligging van deingevoerde geluidbronnen



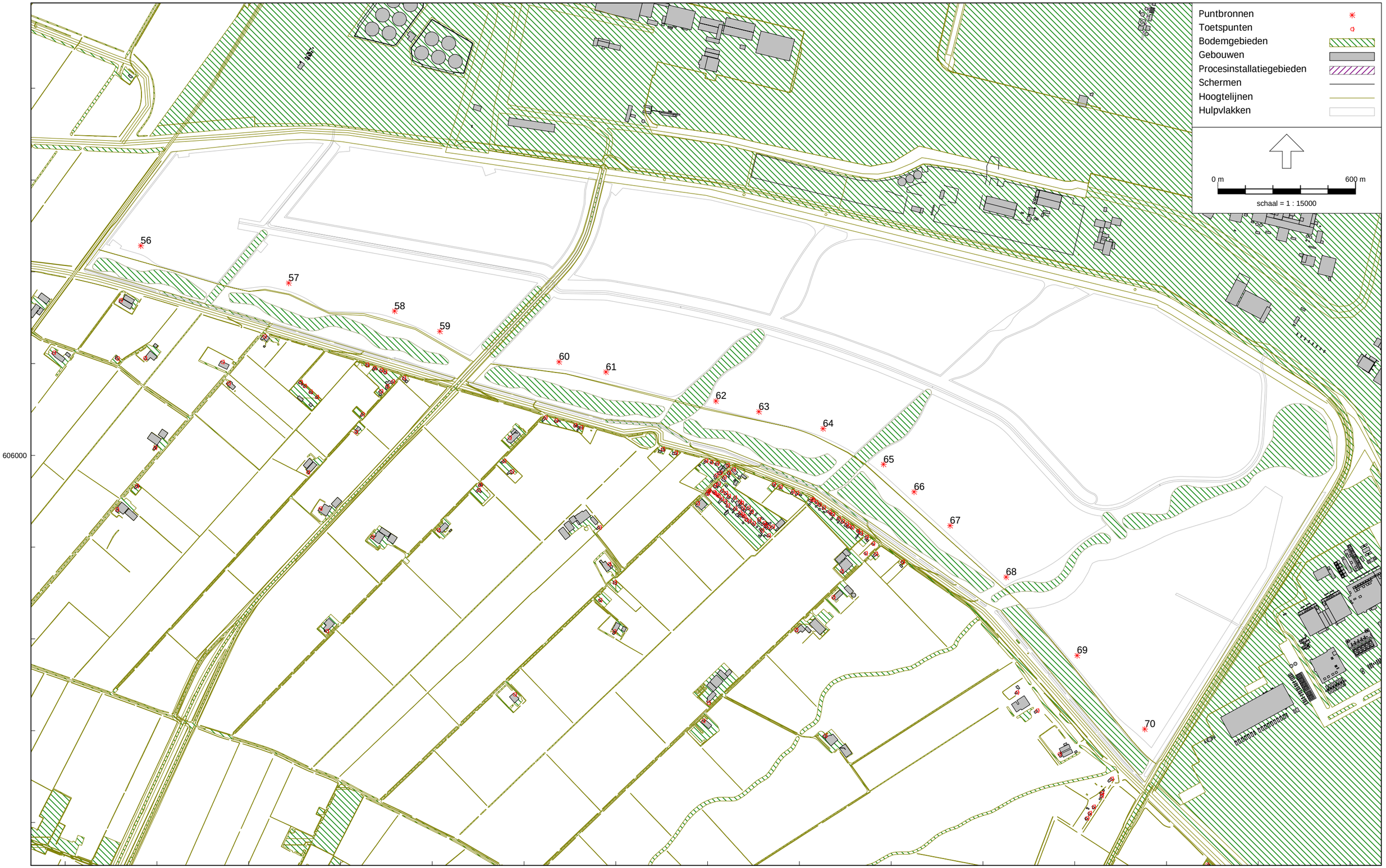
HMRI, industrie, [IL export Noorman tbv aanlegfase - 22310303.R01 - november 2023 - aanlegfase - h = 1,5 m met wadi] , Geomilieu V2023.1 rev 2 Licentiehouder: Noorman Bouw- en milieu-advies

Rekenmodel bouwlawaai, met de ligging van deingevoerde geluidbronnen



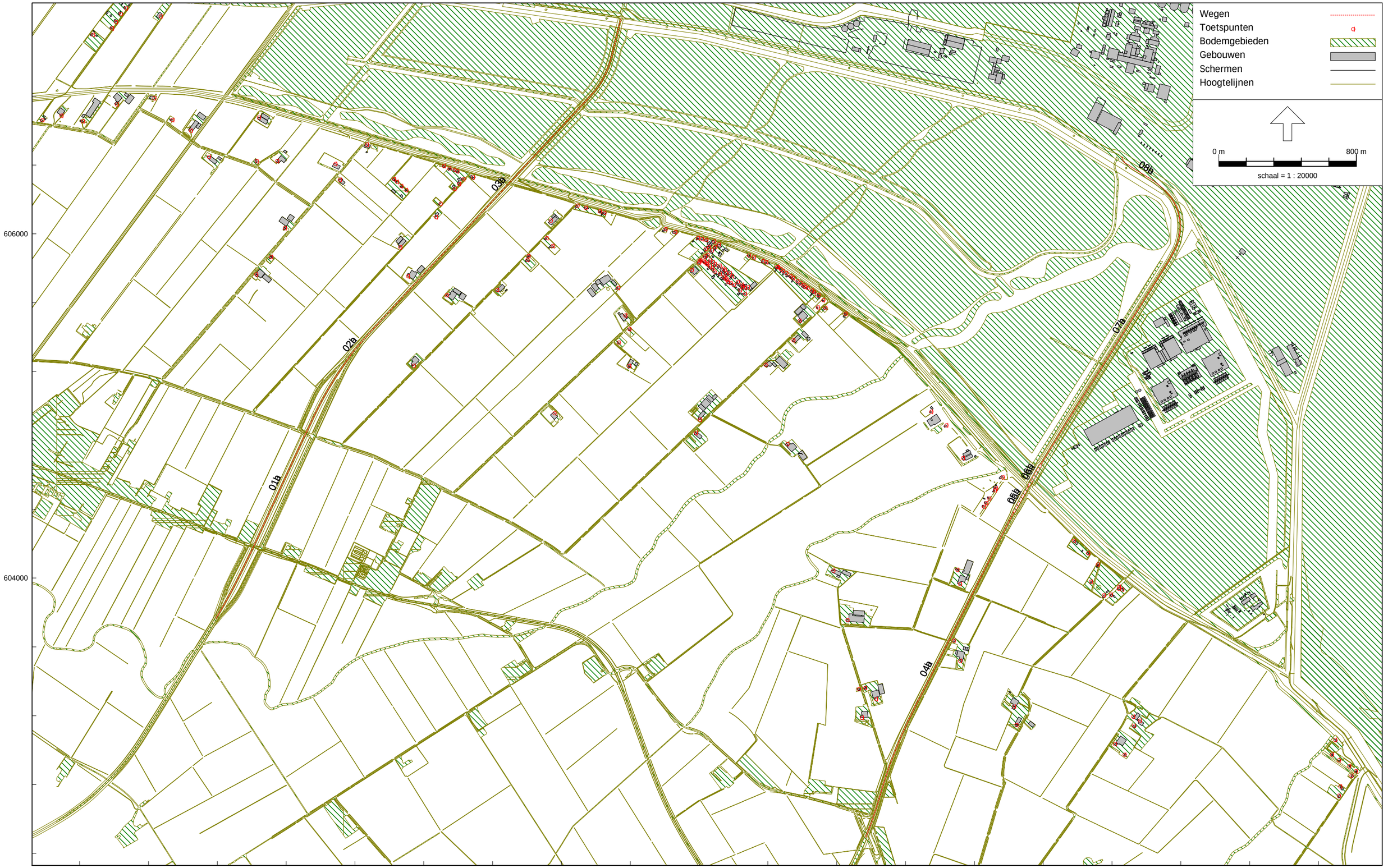
HMRI, industrie, [IL export Noorman tbv aanlegfase - 22310303.R01 - november 2023 - aanlegfase - h = 1,5 m met wadi] , Geomilieu V2023.1 rev 2 Licentiehouder: Noorman Bouw- en milieu-advies

Rekenmodel bouwlawaai, met de ligging van deingevoerde geluidbronnen



HMRI, industrie, [IL export Noorman tbv aanlegfase - 22310303.R01 - november 2023 - aanlegfase - h = 1,5 m met wadi] , Geomilieu V2023.1 rev 2 Licentiehouder: Noorman Bouw- en milieu-advies

Rekenmodel bouwlawaai, met de ligging van deingevoerde geluidbronnen



RMG-2012, wegverkeer, [IL export Noorman tbv aanlegfase - 22310303.R01 - november 2023 - verkeer referentie 2035 + bouwverkeer] , Geomilieu V2023.1 rev 2 Licentiehouder: Noorman Bouw- en milieu-advies

Rekenmodel wegverkeer met de ligging van de ingevoerde wegen

Bijlagen

Overzicht akoestische begrippen

Decibel A, afgekort dB(A): een maat voor de sterkte van geluid, zoals het door de mens wordt waargenomen, ten opzichte van een referentiedruk van 20 µPa.

Equivalent geluidsniveau $L_{Aeq,T}$ in dB(A): het energetisch gemiddelde van de fluctuerende niveaus van het ter plaatse, in de loop van een bepaalde periode optredende geluid.

Gestandaardiseerd immissieniveau L_i in dB(A): het equivalente geluidsniveau dat tijdens een bepaalde bedrijfstoestand onder meteoraamomstandigheden op een bepaalde plaats en hoogte wordt vastgesteld.

Immissierelevante bronsterkte L_{WR} in dB(A): het geluidvermogensniveau van een denkbeeldige bron, gelegen in het centrum van de werkelijke geluidsbron, die in de richting van het immissiepunt dezelfde geluiddrukniveaus veroorzaakt als de werkelijke geluidsbron.

Langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau $L_{Aeqi,LT}$ in dB(A): equivalent A-gewogen geluidsniveau over een specifieke beoordelingsperiode ten gevolge van een specifieke bedrijfstoestand op een immissiepunt, bij een meteoraamgemiddelde geluidsoverdracht, zo nodig gecorrigeerd voor de gevelreflectie.

Langtijdgemiddeld deelbeoordelingsniveau $L_{Ari,LT}$ in dB(A): equivalent A-gewogen geluidsniveau over een specifieke beoordelingsperiode ten gevolge van een specifieke bedrijfstoestand op een beoordelingspunt, zo nodig gecorrigeerd voor de aanwezigheid van impulsachtig geluid, zuivere tooncomponent of muziekgeluid.

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A): energetische sommatie van de langtijdgemiddelde deelbeoordelingsniveaus.

Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau vanwege het industrieterrein L_{etmaal} in dB(A): de hoogste van de volgende drie waarden:
- $L_{Ar,LT}$ over de dagperiode;
- $L_{Ar,LT}$ over de avondperiode + 5;
- $L_{Ar,LT}$ over de nachtperiode + 10.

Europese dosismaat L_{den} in dB: eengetalswaarde, uitgedrukt in dB, voor het A-gewogen energetisch gemiddelde van het (jaar)gemiddelde geluidsniveau over de dagperiode, de avondperiode + 5 dB en de nachtperiode + 10 dB.

Dagperiode: de beoordelingsperiode van 07.00 tot 19.00 uur.

Avondperiode: de beoordelingsperiode van 19.00 tot 23.00 uur.

Nachtperiode: de beoordelingsperiode van 23.00 tot 07.00 uur.

Maximaal geluidsniveau (piekgeluidsniveau) L_{Amax} in dB(A): het maximaal te meten A-gewogen geluidsniveau, meterstand “fast” gecorrigeerd met de meteocorrectieterm C_m.

Immissiepunt: de plaats waarop het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau wordt bepaald.

Representatieve bedrijfssituatie: toestand waarbij de voor de geluidproductie relevante omstandigheden kenmerkend zijn voor een bedrijfsvoering bij volledige capaciteit in de te beschouwen etmaalperiode.

Bedrijfstoestand: toestand van een inrichting, die relevant is voor te verrichten metingen.

Meteoraam: de meteorologische omstandigheden waaronder een goede en stabiele geluidoverdracht plaatsvindt.

Stoorgeluid: het op een bepaalde plaats optredende geluid, veroorzaakt door andere geluidsbronnen dan die waarvan het geluidsniveau wordt bepaald.

Zone: een rond een industrieterrein gelegen gebied, waarbuiten een bepaalde geluidsbelasting vanwege dit terrein niet wordt overschreden.

Notitie aanlegfase Oostpolder

04-10-2023

Versie: 02
Auteur: Bert Dekker
Projectnummer: 51008551
Onderwerp: MER/Projectbesluit Oostpolder
Klant: Provincie Groningen
Projectleider: Martin Haan
Gecontroleerd door: Peter van Almere, Martin Haan

1 Inleiding

Deze notitie beschrijft de aanlegfase voor het bedrijventerrein Oostpolder bij de Eemshaven in Noordoost-Groningen. De aanlegfase bestaat grofweg uit vier onderdelen:

- Aanbrengen bouwroutes vanaf hoofdinfrastructuur
- Bouwrijp maken van het plangebied (gehele gebied);
- Bouwen van de bedrijven (bedrijfskavels);
- Woonrijp maken van het plangebied (openbare ruimte).

Per onderdeel wordt kort beschreven welke werkzaamheden plaatsvinden. Het technisch ontwerp van het plangebied is nog niet beschikbaar, dus zijn er aannames gedaan op basis van reeds gerealiseerde bedrijventerreinen. In hoofdstuk 6 staat een inschatting van het totaal aantal draaiuren voor verschillende mobiele werktuigen en het aantal verkeersbewegingen van bouwverkeer.

2 Aanbrengen bouwroutes vanaf hoofdinfrastructuur

Belangrijk is dat de omgeving zoveel mogelijk wordt ontzien. Het is van belang al in een vroeg stadium van het project hiervoor kaders te stellen voor bijvoorbeeld bouwroutes. Een belangrijk instrument hiervoor is om vooraf aan de start van de uitvoering een overkoepelend Bereikbaarheid-, Leefbaarheid-, Veiligheid- en Communicatieplan op te stellen. In dit BLVC-plan wordt per aspect de randvoorwaarden voor alle bouwwerkzaamheden vastgelegd. Met de BLVC-plan kan het gesprek met de omgeving worden aangegaan en worden er afspraken met externe partijen, zoals bouwers en nutsbedrijven vastgelegd.

Als kader voor het onderdeel bereikbaarheid wordt vooralsnog als uitgangspunt gehanteerd dat de bouwroutes aantakken op de hoofdinfrastructuur: N33, N46 en/of de Kwelderweg. Er hoeft dan dus geen gebruik worden gemaakt van de het onderliggende wegenstelsel, zoals de Dijkweg. Uitgaande van een ontwikkeling in het plangebied, die begint aan de oostzijde (locatie 380 KV station TenneT), wordt vooraf aan het bouwrijp maken als eerste de aansluiting gerealiseerd op de rotonde op de N33 ter hoogte van Google (zie figuur 1, nummer 1). Voor het bouwverkeer naar het gebied tussen de Grote Tjariet en de spoorlijn zijn aansluitingen nodig op de bestaande rotonde Kwelderweg en op de N46 (zie figuur 1, nummers 2 en 3). Voor het bouwverkeer naar het gebied tussen de N46 en de spoorlijn kan vanaf de noordzijde ook gebruik worden gemaakt van de bestaande Klaas Wiersumweg (zie figuur 1, nummer 4). Vanaf de noordzijde is deze bouwroute mogelijk omdat dit niet tot overlast voor de omgeving leidt. Vanaf de zuidzijde kan de Klaas Wiersumweg niet worden benut als bouwroute.

Sweco
Bert Dekker
Projectleider/adviseur
bert.dekker@sweco.nl
M +31 6 30798236
Document referentie

Postbus 1364
NL 8001 BJ Zwolle
Netherlands
T +31 (0) 88 811 6600
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.
Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt



Figuur 1 Mogelijkheden voor aansluiting bouwroutes op hoofdwegennet

3 Bouwrijp maken (gehele gebied)

Bouwrijp betekent in het algemeen dat het plangebied is ontsloten en ontwaterd, dat het is aangesloten op nutsvoorzieningen, dat de grond niet is verontreinigd, dat er geen vreemde obstakels in de grond zitten en dergelijke. Dit betekent dat er veel verschillende werkzaamheden moeten plaatsvinden om het terrein bouwrijp te maken.

3.1 Onderzoek

Verspreid door het plangebied zullen veldwerkzaamheden plaatsvinden om conditionerende aspecten beter in beeld te krijgen. Deze werkzaamheden zullen vooral bestaan uit kleinschalig grondverzet, waarbij na afronding van het onderzoek de bestaande situatie wordt hersteld.

3.2 Verwijderen bomen en planten

Het plangebied bestaat vooral uit agrarische gewaspercelen. Het oogsten van de gewassen valt onder de normale agrarische bedrijfsvoering. Bij het adres Dijkweg 14 zijn bomen en planten aanwezig die verwijderd moeten worden. Voor dit werk worden kettingzagen en een graafmachine ingezet. De vrijgekomen materialen worden per as afgevoerd.

3.3 Verwijderen bestaande verhardingen, inclusief fundering

De bestaande verhardingen in het plangebied worden verwijderd om plaats te maken voor de nieuwe verharding. In de huidige situatie zijn er betonverharding, halfverharding en asfaltverharding aanwezig in het plangebied. De N46 blijft gehandhaafd. De overige verhardingen worden opgebroken en afgevoerd.

3.4 Verwijderen bestaande bebouwing

De bebouwing op het adres Dijkweg 14 wordt verwijderd. De gebouwen worden afgebroken met een graafmachine, waarna de vrijgekomen materialen per as worden afgevoerd.

3.5 Verwijderen/verleggen kabels en leidingen (K&L)

In het plangebied zijn verschillende kabels en leidingen aanwezig. Deze dienen tijdens de planontwikkeling beschermd te worden tegen beschadiging. De kabels vanaf de windturbines worden verlegd, zodat ze niet dwars over de toekomstige bedrijfspercelen lopen. De nutsaansluitingen van Dijkweg 14 worden compleet verwijderd.

3.6 Grondwerk

In het plangebied moet veel grondverzet plaatsvinden voor de aanleg van K&L, verhardingen en waterbergingen en om te zorgen voor een vlak bouwterrein.

3.6.1 Sanering bodemverontreinigingen

Verspreid door het plangebied zijn mogelijk bodemverontreinigingen aanwezig[1]. Deze verontreinigingen worden gesaneerd door ze te ontgraven en de vervuilde grond af te voeren. De ontstane gaten worden opgevuld met gebiedseigen grond of te leveren zand, afhankelijk van de locatie in het plangebied. Bij de saneringswerkzaamheden worden een graafmachine en vrachtauto's ingezet. Om het aanwezige personeel en de omgeving te beschermen worden veiligheidsmaatregelen getroffen, zoals het plaatsen van een afzetting en het toepassen van een decontaminatie-unit.

3.6.2 Ontgraven en aanvullen sleuven en cunetten

Ter plaatse van de wegen worden cunetten uitgegraven, waarna deze cunetten met zand worden aangevuld. Naast de cunetten onder het fietspad of berm komt de sleuf voor de riolering. Naast de wegen wordt een nutstracé gerealiseerd.

3.6.3 Ontgraven waterbergingen

Verspreid over het plangebied worden waterbergingen ontgraven. Bij de werkzaamheden worden graafmachines en dumpers ingezet. Deze waterbergingen en de groen-blauwe bufferzone wordt al in een eerste fase gegraven. Uit deze werkzaamheden vrijkomende grond wordt binnen het gebied verwerkt in de voorbelasting.

3.6.4 Ophogen terrein

Grond die vrijkomt bij de verschillende ontgravingen in het gebied wordt verwerkt op de uitgeefbare percelen. Bij de werkzaamheden worden bulldozers en dumpers ingezet.

3.6.5 Voorbelasting

De hoofdinfra oost-west wordt met een zandophoging van maximaal 1 meter voorbelast. Zand wordt per as aangevoerd van buiten het plangebied en verwerkt met graafmachines en/of wiellaadschoppen.

[1] Sweco (30-11-2022), Vooronderzoek milieuhygiënische bodemkwaliteit, kenmerk NL22-648800269-36260

3.6.6 Leveren zand

Ten behoeve van de cunetten onder de verhardingen in de openbare ruimte en de uitgeefbare kavels wordt zand geleverd. Zand wordt per as aangevoerd naar het plangebied.

3.7 Aanbrengen K&L, inclusief riolering

In het plangebied worden kabels en leidingen gelegd, zodat alle bedrijven aangesloten kunnen worden op nutsvoorzieningen en riolering.

3.8 Aanbrengen (tijdelijke) verhardingen

In de cunetten wordt een funderingslaag aangebracht. Deze laag bestaat waarschijnlijk uit menggranulaat. Op de fundering wordt een asfaltverharding aangebracht bestaande uit een onderlaag en een tussenlaag/tijdelijke deklaag.



Figuur 1: aanbrengen asfalt met een spreider

4 Bouw

Als het plangebied bouwrijp is, kunnen de bedrijven worden gebouwd. De Oostpolder wordt ontwikkeld voor 5 bedrijfstypen:

- Hoogspanningsstation van TenneT
- Waterstoffabriek
- Batterijfabriek
- Hyperscale datacentrum
- Overige elektriciteitsintensieve industrie

De bouwwerkzaamheden starten na uitgifte van de bedrijfskavels. De werkzaamheden kunnen in een aantal hoofdonderdelen worden verdeeld.

4.1 Fundering

De gebouwen worden zeer waarschijnlijk op palen gefundeerd, omdat de bodem onvoldoende draagkrachtig is om zware bouwwerken te dragen. Er kunnen verschillende paaltypen worden toegepast. De funderingspalen kunnen op verschillende manieren worden aangebracht. Qua omgevingseffecten is traditioneel heien maatgevend. Hierbij worden prefab betonnen palen door een heimachine in de grond gebracht. Er kan ook worden gekozen voor het aanbrengen van in de grond gevormde palen.

Boven op de palen wordt een betonnen vloer gerealiseerd. De bovenkant van de betonpalen wordt verwijderd, het zogenoemde ‘koppensnellen’, zodat de wapening bloot komt te liggen. De betonpalen kunnen daarna aan de betonvloer worden verbonden. Het beton wordt met een betonpomp of met een kubel aangebracht.



Figuur 2: betonpomp (links) en kubel (rechts)

4.2 Casco

Nadat de fundering en betonvloer is aangebracht, worden de draagconstructie, de buitenmuren en het dak aangebracht. De draagconstructie van de meeste bedrijven zal bestaan uit een stalen constructie. De stalen balken zullen per as worden aangevoerd, waarna ze met een hijskraan worden aangebracht. De buitenmuren en het dak zullen bestaan uit prefab platen. Incidenteel zal metselwerk worden toegepast. De prefab platen worden met hijskranen op hun plek gehesen. Voor de montage worden verder hoogwerkers en verreikers ingezet.



Figuur 3: bouw bedrijfsgebouw

4.3 Afbouw

De afbouw van de panden bestaat onder andere uit het leveren en aanbrengen van de inventaris en gebouwinstallaties. De buitenonderdelen worden met een hijskraan op hun plek gehesen. De binnenonderdelen worden met heftrucks en verreikers op hun plek gezet.

4.4 Buiteninstallaties

Bij sommige bedrijven zal sprake zijn van installaties die buiten de gebouwen op het terrein worden geplaatst. Dit zijn industriële constructies zoals transformatoren, kabelvelden, leidingsystemen en silo's. De installatiedelen worden per as aangevoerd en op hun plek gehesen.

4.5 Terreininrichting bedrijven

Het terrein om de bedrijven zal grotendeels uit verharding bestaan om plaats te bieden aan parkeerplaatsen en manoeuvreerruimte voor verkeer. De verharding kan bestaan uit elementenverharding, asfalt of beton. Voor het aanbrengen van de verharding worden verschillende machines ingezet.

Op de uitgeefbare grond zullen deels ook water en groen worden gerealiseerd. Het graven van waterstructuren gebeurt machinaal, het aanbrengen van groen grotendeels met de hand of met gebruik van klein materieel.

Rondom de bedrijven zullen hekwerken worden gerealiseerd om te voorkomen dat onbevoegden de terreinen kunnen betreden. De bedrijven zullen waarschijnlijk ook verlichting en beveiligingsapparatuur aanbrengen.

5 Woonrijp maken

5.1 Aanbrengen verhardingen

De asfaltverharding wordt overlaagd met een definitieve deklaag. De verharding wordt eerst schoongemaakt en voorzien van een uitvullaag, waarna een kleeflaag en de deklaag worden aangebracht. Voor de werkzaamheden wordt een asfaltset ingezet. Bij het woonrijp maken worden ook de paden voor langzaam verkeer gerealiseerd. Hiervoor wordt zoveel mogelijk gebruikt gemaakt van machinaal straten.

5.2 Inrichten groenblauwe zones

Na de bouwfase worden de groenblauwe zones waar nodig nog verder ingericht. Verspreid over het terrein worden groenvoorzieningen gerealiseerd. De groenvoorziening zal voornamelijk bestaan uit bermen van gras.

5.3 Terreininrichting openbare ruimte

Langs de wegen wordt bebakening aangebracht, zoals verkeersborden en bewegwijzering. Verder zal er openbare verlichting aangebracht worden. Voor deze werkzaamheden worden werkbussen, vrachtauto’s en mobiele graafmachines ingezet.

6 Materieelinzet en bouwverkeer

Voor de werkzaamheden in het plangebied wordt een breed scala aan mobiele werktuigen ingezet. In Tabel 6-1 staat een grove inschatting van de draaiuren van verschillende mobiele werktuigen. De hoeveelheid uren volgt uit de onderbouwing van de raming voor het bouw- en woonrijp maken van het plangebied en een grove inschatting van de materieelinzet tijdens de bouw van bedrijven. De draaiuren voor klein materieel zijn niet meegenomen in dit overzicht. Voorbeelden van klein materieel zijn: pompen, aggregaten, kettingzagen, trilplaten, knikmopsen, minigravers en hoogwerkers.

Tabel 6-1: inschatting ureninzet mobiele werktuigen

Materieel	**Uren totaal**
Asfaltspreider	1.500
Betonpomp	5.000
Bulldozer	4.000
Graafmachine, mobiel	10.000
Graafmachine, rups-	75.000
Heimachine	4.000
Hijskraan, telescoop-	20.000
Trekker	250.000
Verreiker	20.000
Wals	3.000
Wiellaadschop	50.000

Van en naar het plangebied rijdt licht, middelzwaar en zwaar verkeer voor het woon-werkverkeer van personeel en de aan- en afvoer van materieel en materialen. Voor de aan- en afvoer van materiaal kan mogelijk gebruik worden gemaakt van vervoer over het water vanuit de Eemshaven. Tussen de Eemshaven en het plangebied zal dan wel vrachtverkeer rijden. Verkeer van elders zal vooral gebruik maken van de N33 en de N46. Voor de civiele werkzaamheden (bouwrijp maken en woonrijp maken) zijn naar schatting in totaal circa 16.000 vrachtwagens[2] nodig voor voornamelijk de aanvoer van menggranulaat, asfalt en betonproducten.

Voor de bouwwerkzaamheden is ingeschat dat er in totaal circa 700.000 vrachtwagens nodig zijn, zie Tabel 6-2 ter onderbouwing. De planontwikkeling wordt over meerdere jaren verspreid. Op het moment dat er vraag is naar percelen, wordt een deel van het terrein bouwrijp gemaakt. Na de realisatie van bedrijven wordt het omliggende deel woonrijp gemaakt.

[2] Eén vrachtwagen leidt tot 2 vrachtwagenbewegingen (heen en terug)

Tabel 6-2: Onderbouwing aantal vrachtwagens bouwfase

Onderdeel	Eenheid	Hoeveelheid per ha uitgeefbaar terrein	Transport-capaciteit	Aantal vrachtwagens
Funderingspalen, stramien 10 meter	st	50	20	10
Fundering, beton, dik 30 cm	m3	1.500	12	130
Staalconstructie	ton	25.000	30	840
Buitenafwerking wanden/dak, bouwhoogte ca. 20 m	m2	11.000	100	110
Installaties, incl. 10% buiten bebouwing	m2	6.000	40	150
Terreinverharding, menggranulaat, dik 250 mm	ton	2.025	30	70
Terreinverharding, asfalt, 150 mm	ton	1.688	20	90
			Subtotaal aantal vrachtwagens per ha uitgeefbare grond	1.400
			25% onvoorzien	350
			Totaal aantal vrachtwagens per ha uitgeefbare grond	1.750
			Oppervlakte uitgeefbare grond	400 ha
			Totaal aantal vrachtwagens	**700.000**

Bronnr's	Werk	Activiteit	Machines	Uurgemiddelde bronsterkte		
				per machine L_W in dB(A)		cumulatief $L_{W,cum}$ in dB(A)
n.v.t.	sanering	ontgraven	graafmachine (rups, zwaar)	106		108
		afvoer grond	vrachtwagen	104	(6 per uur)	
		aanvoer grond/zand	vrachtwagen	104	(6 per uur)	108
		aanbrengen grond/zand	graafmachine (rups, zwaar)	106		
n.v.t.	sleuven en cunetten	uitgraven	graafmachine (rups, zwaar)	106		108
		afvoer grond	tractor met dumper / vrachtwagen	104	(6 per uur)	
		aanvoer zand	vrachtwagen	104	(6 per uur)	108
		aanbrengen zand	graafmachine (rups, zwaar)	106		
01 t/m 15	realisatie waterberging	ontgraven	graafmachine (rups, zwaar)	106		110
		afvoer grond	dumptruck	107	(6 per uur)	
16 t/m 30	ophogen terrein	aanvoer grond	dumptruck	107	(6 per uur)	111
		verwerken grond	bulldozer	108		
	voorbelasting hoofdinfra	transport grond / zand	vrachtwagen	104	(6 per uur)	107
		verwerken grond / zand	mobiele kraan / wiellaadschop	104		
31 t/m 40	aanbrengen verharding	aanvoer funderingslaag	vrachtwagen	104	(6 per uur)	
		aanbrengen funderingslaag	mobiele kraan / wiellaadschop	104		108
		verdichten funderingslaag	wals	103		
		aanvoer asfalt	vrachtwagen	104	(6 per uur)	
		aanbrengen asfalt	asfaltspreider	104		108
		verdichten asfalt	wals	103		
41 t/m 55	bouw - fundering	aanvoer prefabpalen	vrachtwagen	96	(1 per uur)	
41a t/m 55a		lossen prefabpalen	mobiele kraan / wiellaadschop	101	50% in bedrijf	125**
		heien prefabpalen	heistelling met hydraulisch blok	120*		
				* excl. 5 dB impulstoeslag		** incl. 5 dB impulstoeslag
56 t/m 70	bouw - storten beton	aanvoer en lossen betonmortel	mixertruck met draaiende trommel	107	(4 per uur)	
		aanbrengen betonmortel	betonpomp	108		111
		hand en spandiensten	verreiker / telehandler	102		
n.v.t.	bouw - casco	hoogtetransport	telescoopkraan / bouwkraan 1	103		
		hoogtetransport	telescoopkraan / bouwkraan 2	103		
		laden/lossen	heftruck / autokraan	102		110
		intern transport	telehandler / verreiker / heftruck	102		
		hoogwerkers (2 stuks)	hoogwerkers (2 stuks)	104		
		aanvoer staal en bouwmaterialen	vrachtwagens	99	(2 per uur)	

Model: 22310303.R01 - november 2023 - aanlegfase - h = 1,5 m met wadi
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.
41a	heien - prefabpalen	Punt	248010,22	607028,50	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
42a	heien - prefabpalen	Punt	248624,37	606882,79	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
43a	heien - prefabpalen	Punt	249075,34	606767,02	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
44a	heien - prefabpalen	Punt	249300,26	606667,44	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
45a	heien - prefabpalen	Punt	249804,28	606538,76	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
46a	heien - prefabpalen	Punt	250015,31	606489,62	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
47a	heien - prefabpalen	Punt	250554,34	606345,09	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
48a	heien - prefabpalen	Punt	250687,73	606316,08	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
49a	heien - prefabpalen	Punt	250969,29	606238,89	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
50a	heien - prefabpalen	Punt	251283,72	606038,48	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
51a	heien - prefabpalen	Punt	251397,60	605941,34	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
52a	heien - prefabpalen	Punt	251556,90	605794,84	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
53a	heien - prefabpalen	Punt	251768,54	605592,55	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
54a	heien - prefabpalen	Punt	252117,81	605216,15	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
55a	heien - prefabpalen	Punt	252373,26	604926,22	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
01	rupskraan (zwaar) + dumptruck (6 per uur)	Punt	247889,39	606779,99	2,00	2,00	0,50	Relatief	Normale puntbron	0,00
02	rupskraan (zwaar) + dumptruck (6 per uur)	Punt	248521,90	606609,07	2,00	2,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
03	rupskraan (zwaar) + dumptruck (6 per uur)	Punt	248961,38	606479,56	2,00	2,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
04	rupskraan (zwaar) + dumptruck (6 per uur)	Punt	249158,41	606411,61	2,00	2,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
05	rupskraan (zwaar) + dumptruck (6 per uur)	Punt	249697,35	606256,50	2,00	2,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
06	rupskraan (zwaar) + dumptruck (6 per uur)	Punt	249903,56	606201,87	2,00	2,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
07	rupskraan (zwaar) + dumptruck (6 per uur)	Punt	250309,32	606103,53	2,00	2,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
08	rupskraan (zwaar) + dumptruck (6 per uur)	Punt	250511,56	606064,92	2,00	2,00	0,36	Relatief	Normale puntbron	0,00
09	rupskraan (zwaar) + dumptruck (6 per uur)	Punt	250783,31	605942,62	2,00	2,00	0,36	Relatief	Normale puntbron	0,00
10	rupskraan (zwaar) + dumptruck (6 per uur)	Punt	250986,18	605826,18	2,00	2,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
11	rupskraan (zwaar) + dumptruck (6 per uur)	Punt	251150,48	605718,45	2,00	2,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
12	rupskraan (zwaar) + dumptruck (6 per uur)	Punt	251303,97	605600,95	2,00	2,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
13	rupskraan (zwaar) + dumptruck (6 per uur)	Punt	251659,54	605381,67	2,00	2,00	0,92	Relatief	Normale puntbron	0,00
14	rupskraan (zwaar) + dumptruck (6 per uur)	Punt	251913,26	605064,63	2,00	2,00	0,41	Relatief	Normale puntbron	0,00
15	rupskraan (zwaar) + dumptruck (6 per uur)	Punt	252218,14	604699,59	2,00	2,00	0,37	Relatief	Normale puntbron	0,00
16	bulldozer + dumtruck (6 per uur)	Punt	247919,79	606890,74	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
17	bulldozer + dumtruck (6 per uur)	Punt	248565,46	606729,12	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
18	bulldozer + dumtruck (6 per uur)	Punt	249030,32	606620,71	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
19	bulldozer + dumtruck (6 per uur)	Punt	249219,12	606527,33	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
20	bulldozer + dumtruck (6 per uur)	Punt	249743,03	606387,10	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
21	bulldozer + dumtruck (6 per uur)	Punt	249946,53	606341,96	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
22	bulldozer + dumtruck (6 per uur)	Punt	250415,33	606219,59	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
23	bulldozer + dumtruck (6 per uur)	Punt	250611,04	606171,61	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
24	bulldozer + dumtruck (6 per uur)	Punt	250885,94	606097,67	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
25	bulldozer + dumtruck (6 per uur)	Punt	251145,62	605945,17	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
26	bulldozer + dumtruck (6 per uur)	Punt	251280,52	605824,96	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
27	bulldozer + dumtruck (6 per uur)	Punt	251444,06	605679,21	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
28	bulldozer + dumtruck (6 per uur)	Punt	251696,65	605459,16	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
29	bulldozer + dumtruck (6 per uur)	Punt	251993,83	605114,03	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
30	bulldozer + dumtruck (6 per uur)	Punt	252293,50	604791,74	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
31	asfaltspreider+wals+ vrachtwagen (6 per uur)	Punt	248480,64	607001,85	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
32	asfaltspreider+wals+ vrachtwagen (6 per uur)	Punt	249075,20	606892,27	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
33	asfaltspreider+wals+ vrachtwagen (6 per uur)	Punt	249714,02	606739,11	2,00	2,00	4,75	Relatief	Normale puntbron	0,00
34	asfaltspreider+wals+ vrachtwagen (6 per uur)	Punt	250143,06	606676,74	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
35	asfaltspreider+wals+ vrachtwagen (6 per uur)	Punt	250607,51	606578,09	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
36	asfaltspreider+wals+ vrachtwagen (6 per uur)	Punt	251072,68	606424,66	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
37	asfaltspreider+wals+ vrachtwagen (6 per uur)	Punt	251497,60	606245,58	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
38	asfaltspreider+wals+ vrachtwagen (6 per uur)	Punt	251879,40	605943,84	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
39	asfaltspreider+wals+ vrachtwagen (6 per uur)	Punt	252272,78	605811,03	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
40	asfaltspreider+wals+ vrachtwagen (6 per uur)	Punt	252617,87	605308,16	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
41	heien - prefabpalen	Punt	247925,04	606903,00	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
42	heien - prefabpalen	Punt	248568,88	606742,53	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
43	heien - prefabpalen	Punt	249032,23	606623,97	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
44	heien - prefabpalen	Punt	249228,53	606535,48	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
45	heien - prefabpalen	Punt	249747,93	606399,64	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
46	heien - prefabpalen	Punt	249951,36	606354,14	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
47	heien - prefabpalen	Punt	250429,32	606230,01	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
48	heien - prefabpalen	Punt	250619,20	606183,30	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
49	heien - prefabpalen	Punt	250896,71	606108,22	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
50	heien - prefabpalen	Punt	251159,12	605954,57	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
51	heien - prefabpalen	Punt	251291,96	605834,88	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
52	heien - prefabpalen	Punt	251451,88	605688,22	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
53	heien - prefabpalen	Punt	251697,73	605462,76	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
54	heien - prefabpalen	Punt	252001,80	605119,43	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
55	heien - prefabpalen	Punt	252296,33	604796,46	8,00	8,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
56	betonpomp, mixertrucks (4/uur) en verreiker	Punt	247929,39	606913,43	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
57	betonpomp, mixertrucks (4/uur) en verreiker	Punt	248573,81	606751,27	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
58	betonpomp, mixertrucks (4/uur) en verreiker	Punt	249035,68	606629,08	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00

Model: 22310303.R01 - november 2023 - aanlegfase - h = 1,5 m met wadi
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	GeenProces	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
41a	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
42a	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
43a	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
44a	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
45a	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
46a	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
47a	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
48a	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
49a	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
50a	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
51a	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
52a	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
53a	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
54a	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
55a	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
01	360,00	Nee	Nee	Nee	74,65	95,45	97,65	99,55	103,25	105,05	103,85	95,85	84,35	109,99
02	360,00	Nee	Nee	Nee	74,65	95,45	97,65	99,55	103,25	105,05	103,85	95,85	84,35	109,99
03	360,00	Nee	Nee	Nee	74,65	95,45	97,65	99,55	103,25	105,05	103,85	95,85	84,35	109,99
04	360,00	Nee	Nee	Nee	74,65	95,45	97,65	99,55	103,25	105,05	103,85	95,85	84,35	109,99
05	360,00	Nee	Nee	Nee	74,65	95,45	97,65	99,55	103,25	105,05	103,85	95,85	84,35	109,99
06	360,00	Nee	Nee	Nee	74,65	95,45	97,65	99,55	103,25	105,05	103,85	95,85	84,35	109,99
07	360,00	Nee	Nee	Nee	74,65	95,45	97,65	99,55	103,25	105,05	103,85	95,85	84,35	109,99
08	360,00	Nee	Nee	Nee	74,65	95,45	97,65	99,55	103,25	105,05	103,85	95,85	84,35	109,99
09	360,00	Nee	Nee	Nee	74,65	95,45	97,65	99,55	103,25	105,05	103,85	95,85	84,35	109,99
10	360,00	Nee	Nee	Nee	74,65	95,45	97,65	99,55	103,25	105,05	103,85	95,85	84,35	109,99
11	360,00	Nee	Nee	Nee	74,65	95,45	97,65	99,55	103,25	105,05	103,85	95,85	84,35	109,99
12	360,00	Nee	Nee	Nee	74,65	95,45	97,65	99,55	103,25	105,05	103,85	95,85	84,35	109,99
13	360,00	Nee	Nee	Nee	74,65	95,45	97,65	99,55	103,25	105,05	103,85	95,85	84,35	109,99
14	360,00	Nee	Nee	Nee	74,65	95,45	97,65	99,55	103,25	105,05	103,85	95,85	84,35	109,99
15	360,00	Nee	Nee	Nee	74,65	95,45	97,65	99,55	103,25	105,05	103,85	95,85	84,35	109,99
16	360,00	Nee	Nee	Nee	68,53	90,63	96,13	95,03	98,63	106,93	107,13	99,13	89,93	111,00
17	360,00	Nee	Nee	Nee	68,53	90,63	96,13	95,03	98,63	106,93	107,13	99,13	89,93	111,00
18	360,00	Nee	Nee	Nee	68,53	90,63	96,13	95,03	98,63	106,93	107,13	99,13	89,93	111,00
19	360,00	Nee	Nee	Nee	68,53	90,63	96,13	95,03	98,63	106,93	107,13	99,13	89,93	111,00
20	360,00	Nee	Nee	Nee	68,53	90,63	96,13	95,03	98,63	106,93	107,13	99,13	89,93	111,00
21	360,00	Nee	Nee	Nee	68,53	90,63	96,13	95,03	98,63	106,93	107,13	99,13	89,93	111,00
22	360,00	Nee	Nee	Nee	68,53	90,63	96,13	95,03	98,63	106,93	107,13	99,13	89,93	111,00
23	360,00	Nee	Nee	Nee	68,53	90,63	96,13	95,03	98,63	106,93	107,13	99,13	89,93	111,00
24	360,00	Nee	Nee	Nee	68,53	90,63	96,13	95,03	98,63	106,93	107,13	99,13	89,93	111,00
25	360,00	Nee	Nee	Nee	68,53	90,63	96,13	95,03	98,63	106,93	107,13	99,13	89,93	111,00
26	360,00	Nee	Nee	Nee	68,53	90,63	96,13	95,03	98,63	106,93	107,13	99,13	89,93	111,00
27	360,00	Nee	Nee	Nee	68,53	90,63	96,13	95,03	98,63	106,93	107,13	99,13	89,93	111,00
28	360,00	Nee	Nee	Nee	68,53	90,63	96,13	95,03	98,63	106,93	107,13	99,13	89,93	111,00
29	360,00	Nee	Nee	Nee	68,53	90,63	96,13	95,03	98,63	106,93	107,13	99,13	89,93	111,00
30	360,00	Nee	Nee	Nee	68,53	90,63	96,13	95,03	98,63	106,93	107,13	99,13	89,93	111,00
31	360,00	Nee	Nee	Nee	90,99	91,49	88,59	95,99	99,99	103,29	103,19	95,29	83,29	108,00
32	360,00	Nee	Nee	Nee	90,99	91,49	88,59	95,99	99,99	103,29	103,19	95,29	83,29	108,00
33	360,00	Nee	Nee	Nee	90,99	91,49	88,59	95,99	99,99	103,29	103,19	95,29	83,29	108,00
34	360,00	Nee	Nee	Nee	90,99	91,49	88,59	95,99	99,99	103,29	103,19	95,29	83,29	108,00
35	360,00	Nee	Nee	Nee	90,99	91,49	88,59	95,99	99,99	103,29	103,19	95,29	83,29	108,00
36	360,00	Nee	Nee	Nee	90,99	91,49	88,59	95,99	99,99	103,29	103,19	95,29	83,29	108,00
37	360,00	Nee	Nee	Nee	90,99	91,49	88,59	95,99	99,99	103,29	103,19	95,29	83,29	108,00
38	360,00	Nee	Nee	Nee	90,99	91,49	88,59	95,99	99,99	103,29	103,19	95,29	83,29	108,00
39	360,00	Nee	Nee	Nee	90,99	91,49	88,59	95,99	99,99	103,29	103,19	95,29	83,29	108,00
40	360,00	Nee	Nee	Nee	90,99	91,49	88,59	95,99	99,99	103,29	103,19	95,29	83,29	108,00
41	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
42	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
43	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
44	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
45	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
46	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
47	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
48	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
49	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
50	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
51	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
52	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
53	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
54	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
55	360,00	Nee	Nee	Nee	84,40	96,20	112,30	116,80	116,20	119,90	119,60	114,10	104,40	125,11
56	360,00	Nee	Nee	Nee	81,01	96,51	98,71	100,61	104,51	106,11	104,91	96,91	85,41	111,10
57	360,00	Nee	Nee	Nee	81,01	96,51	98,71	100,61	104,51	106,11	104,91	96,91	85,41	111,10
58	360,00	Nee	Nee	Nee	81,01	96,51	98,71	100,61	104,51	106,11	104,91	96,91	85,41	111,10

Model: 22310303.R01 - november 2023 - aanlegfase - h = 1,5 m met wadi
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
41a	8,9987	--	--	1,25	--	--
42a	8,9987	--	--	1,25	--	--
43a	8,9987	--	--	1,25	--	--
44a	8,9987	--	--	1,25	--	--
45a	8,9987	--	--	1,25	--	--
46a	8,9987	--	--	1,25	--	--
47a	8,9987	--	--	1,25	--	--
48a	8,9987	--	--	1,25	--	--
49a	8,9987	--	--	1,25	--	--
50a	8,9987	--	--	1,25	--	--
51a	8,9987	--	--	1,25	--	--
52a	8,9987	--	--	1,25	--	--
53a	8,9987	--	--	1,25	--	--
54a	8,9987	--	--	1,25	--	--
55a	8,9987	--	--	1,25	--	--
01	8,9987	--	--	1,25	--	--
02	8,9987	--	--	1,25	--	--
03	8,9987	--	--	1,25	--	--
04	8,9987	--	--	1,25	--	--
05	8,9987	--	--	1,25	--	--
06	8,9987	--	--	1,25	--	--
07	8,9987	--	--	1,25	--	--
08	8,9987	--	--	1,25	--	--
09	8,9987	--	--	1,25	--	--
10	8,9987	--	--	1,25	--	--
11	8,9987	--	--	1,25	--	--
12	8,9987	--	--	1,25	--	--
13	8,9987	--	--	1,25	--	--
14	8,9987	--	--	1,25	--	--
15	8,9987	--	--	1,25	--	--
16	8,9987	--	--	1,25	--	--
17	8,9987	--	--	1,25	--	--
18	8,9987	--	--	1,25	--	--
19	8,9987	--	--	1,25	--	--
20	8,9987	--	--	1,25	--	--
21	8,9987	--	--	1,25	--	--
22	8,9987	--	--	1,25	--	--
23	8,9987	--	--	1,25	--	--
24	8,9987	--	--	1,25	--	--
25	8,9987	--	--	1,25	--	--
26	8,9987	--	--	1,25	--	--
27	8,9987	--	--	1,25	--	--
28	8,9987	--	--	1,25	--	--
29	8,9987	--	--	1,25	--	--
30	8,9987	--	--	1,25	--	--
31	8,9987	--	--	1,25	--	--
32	8,9987	--	--	1,25	--	--
33	8,9987	--	--	1,25	--	--
34	8,9987	--	--	1,25	--	--
35	8,9987	--	--	1,25	--	--
36	8,9987	--	--	1,25	--	--
37	8,9987	--	--	1,25	--	--
38	8,9987	--	--	1,25	--	--
39	8,9987	--	--	1,25	--	--
40	8,9987	--	--	1,25	--	--
41	8,9987	--	--	1,25	--	--
42	8,9987	--	--	1,25	--	--
43	8,9987	--	--	1,25	--	--
44	8,9987	--	--	1,25	--	--
45	8,9987	--	--	1,25	--	--
46	8,9987	--	--	1,25	--	--
47	8,9987	--	--	1,25	--	--
48	8,9987	--	--	1,25	--	--
49	8,9987	--	--	1,25	--	--
50	8,9987	--	--	1,25	--	--
51	8,9987	--	--	1,25	--	--
52	8,9987	--	--	1,25	--	--
53	8,9987	--	--	1,25	--	--
54	8,9987	--	--	1,25	--	--
55	8,9987	--	--	1,25	--	--
56	8,9987	--	--	1,25	--	--
57	8,9987	--	--	1,25	--	--
58	8,9987	--	--	1,25	--	--

Model: 22310303.R01 - november 2023 - aanlegfase - h = 1,5 m met wadi
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.
59	betonpomp, mixertrucks (4/uur) en verreiker	Punt	249232,90	606540,50	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
60	betonpomp, mixertrucks (4/uur) en verreiker	Punt	249752,28	606407,48	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
61	betonpomp, mixertrucks (4/uur) en verreiker	Punt	249956,79	606363,59	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
62	betonpomp, mixertrucks (4/uur) en verreiker	Punt	250435,90	606236,87	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
63	betonpomp, mixertrucks (4/uur) en verreiker	Punt	250623,14	606190,46	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
64	betonpomp, mixertrucks (4/uur) en verreiker	Punt	250902,90	606116,40	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
65	betonpomp, mixertrucks (4/uur) en verreiker	Punt	251166,48	605960,99	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
66	betonpomp, mixertrucks (4/uur) en verreiker	Punt	251299,73	605840,88	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
67	betonpomp, mixertrucks (4/uur) en verreiker	Punt	251456,67	605693,82	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
68	betonpomp, mixertrucks (4/uur) en verreiker	Punt	251700,84	605469,65	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
69	betonpomp, mixertrucks (4/uur) en verreiker	Punt	252010,32	605127,89	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
70	betonpomp, mixertrucks (4/uur) en verreiker	Punt	252304,92	604807,13	2,00	2,00	2,00	Relatief	Normale puntbron	0,00

Model: 22310303.R01 - november 2023 - aanlegfase - h = 1,5 m met wadi
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	GeenProces	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
59	360,00	Nee	Nee	Nee	81,01	96,51	98,71	100,61	104,51	106,11	104,91	96,91	85,41	111,10
60	360,00	Nee	Nee	Nee	81,01	96,51	98,71	100,61	104,51	106,11	104,91	96,91	85,41	111,10
61	360,00	Nee	Nee	Nee	81,01	96,51	98,71	100,61	104,51	106,11	104,91	96,91	85,41	111,10
62	360,00	Nee	Nee	Nee	81,01	96,51	98,71	100,61	104,51	106,11	104,91	96,91	85,41	111,10
63	360,00	Nee	Nee	Nee	81,01	96,51	98,71	100,61	104,51	106,11	104,91	96,91	85,41	111,10
64	360,00	Nee	Nee	Nee	81,01	96,51	98,71	100,61	104,51	106,11	104,91	96,91	85,41	111,10
65	360,00	Nee	Nee	Nee	81,01	96,51	98,71	100,61	104,51	106,11	104,91	96,91	85,41	111,10
66	360,00	Nee	Nee	Nee	81,01	96,51	98,71	100,61	104,51	106,11	104,91	96,91	85,41	111,10
67	360,00	Nee	Nee	Nee	81,01	96,51	98,71	100,61	104,51	106,11	104,91	96,91	85,41	111,10
68	360,00	Nee	Nee	Nee	81,01	96,51	98,71	100,61	104,51	106,11	104,91	96,91	85,41	111,10
69	360,00	Nee	Nee	Nee	81,01	96,51	98,71	100,61	104,51	106,11	104,91	96,91	85,41	111,10
70	360,00	Nee	Nee	Nee	81,01	96,51	98,71	100,61	104,51	106,11	104,91	96,91	85,41	111,10

Model: 22310303.R01 - november 2023 - aanlegfase - h = 1,5 m met wadi
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
59	8,9987	--	--	1,25	--	--
60	8,9987	--	--	1,25	--	--
61	8,9987	--	--	1,25	--	--
62	8,9987	--	--	1,25	--	--
63	8,9987	--	--	1,25	--	--
64	8,9987	--	--	1,25	--	--
65	8,9987	--	--	1,25	--	--
66	8,9987	--	--	1,25	--	--
67	8,9987	--	--	1,25	--	--
68	8,9987	--	--	1,25	--	--
69	8,9987	--	--	1,25	--	--
70	8,9987	--	--	1,25	--	--

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte h_o [m]	Berekende dagwaarde $L_{Ar,LT}$ [dB(A)]															
			werk:	realisatie waterberging														
			bronnr./bronpositie:	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	max
BRW1	Bruiningsweg 001 9984XG Oudeschip	1,5		28	35	36	35	28	26	23	22	20	19	19	18	16	15	15	36
BRW2	Bruiningsweg 002 9984XG Oudeschip	1,5		26	31	32	32	28	27	24	23	22	20	20	19	17	16	15	32
BRW3	Bruiningsweg 003 9984XG Oudeschip	1,5		30	37	42	41	33	30	27	25	24	22	22	21	19	18	16	42
BRW4	Bruiningsweg 004 9984XG Oudeschip	1,5		29	35	41	40	31	29	25	24	22	21	20	19	17	16	15	41
BRW5	Bruiningsweg 005 9984XG Oudeschip	1,5		27	35	46	45	34	31	27	26	24	23	22	21	19	18	16	46
BRW6	Bruiningsweg 006 9984XG Oudeschip	1,5		28	36	47	48	35	32	28	26	25	23	22	21	20	19	17	48
BRW7	Bruiningsweg 007 9984XG Oudeschip	1,5		28	36	47	47	34	31	27	26	24	23	22	21	19	18	17	47
BRW9	Bruiningsweg 009 9984XG Oudeschip	1,5		27	35	48	49	33	32	27	26	24	23	22	21	19	18	17	49
BUW1	Buitenweg 001 9984NS Oudeschip	1,5		17	20	22	23	26	27	28	29	30	30	30	30	28	26	23	30
BUW2	Buitenweg 002 9984NS Oudeschip	1,5		15	17	19	20	23	24	26	27	28	29	30	30	31	30	28	31
BUW2A	Buitenweg 002A 9984NS Oudeschip	1,5		18	20	22	22	25	26	27	28	29	28	28	28	27	26	24	29
BUW3	Buitenweg 003 9984NS Oudeschip	1,5		18	20	22	23	27	28	32	34	38	43	45	42	34	30	25	45
BUW4	Buitenweg 004 9984NS Oudeschip	1,5		18	20	22	23	26	27	30	31	33	35	36	36	32	28	24	36
BUW5	Buitenweg 005 9984NS Oudeschip	1,5		15	18	20	21	24	26	30	32	37	43	48	45	35	31	27	48
BUW6	Buitenweg 006 9984NS Oudeschip	1,5		17	20	22	22	26	27	30	32	35	38	40	40	33	29	25	40
BUW8	Buitenweg 008 9984NS Oudeschip	1,5		15	18	20	21	24	26	30	32	37	43	49	47	36	31	27	49
DKW001	Dijkweg 001 9984NV Oudeschip	1,5		14	17	19	20	23	25	28	31	36	40	46	50	40	32	27	50
DKW003	Dijkweg 003 9984NV Oudeschip	1,5		14	17	19	20	24	25	30	32	37	44	48	47	36	30	26	48
DKW007	Dijkweg 007 9984NV Oudeschip	1,5		14	17	19	20	24	26	30	34	39	46	49	46	35	30	25	49
DKW009	Dijkweg 009 9984NV Oudeschip	1,5		15	17	19	21	24	26	31	33	40	47	48	44	35	28	24	48
DKW011	Dijkweg 011 9984NV Oudeschip	1,5		15	17	19	21	25	26	31	35	40	48	48	44	35	28	24	48
DKW017	Dijkweg 017 9984NV Oudeschip	1,5		15	17	20	21	25	27	31	35	41	49	48	43	34	28	24	49
DKW019	Dijkweg 019 9984NV Oudeschip	1,5		15	17	20	21	25	27	31	34	41	49	48	42	33	28	24	49
DKW021	Dijkweg 021 9984NV Oudeschip	1,5		15	17	20	21	25	27	32	36	42	48	49	42	34	28	24	49
DKW025	Dijkweg 025 9984NV Oudeschip	1,5		15	18	20	21	25	27	32	36	42	48	48	41	33	28	24	48
DKW027	Dijkweg 027 9984NV Oudeschip	1,5		17	18	20	21	25	27	32	36	43	48	47	41	33	27	23	48
DKW029	Dijkweg 029 9984NV Oudeschip	1,5		15	18	20	21	26	28	33	37	44	49	46	40	33	27	23	49
DKW031	Dijkweg 031 9984NV Oudeschip	1,5		15	18	20	22	26	28	33	36	45	49	45	40	32	27	23	49
DKW035	Dijkweg 035 9984NV Oudeschip	1,5		15	18	21	22	26	28	33	38	46	49	44	39	32	27	23	49
DKW039	Dijkweg 039 9984NV Oudeschip	1,5		15	18	21	22	26	28	34	37	47	48	43	38	32	26	23	48
DKW041	Dijkweg 041 9984NV Oudeschip	1,5		16	18	21	22	26	28	34	37	48	48	43	38	32	27	23	48
DKW043	Dijkweg 043 9984NV Oudeschip	1,5		16	19	21	22	27	29	34	39	48	48	42	38	31	28	22	48
DKW045	Dijkweg 045 9984NV Oudeschip	1,5		16	18	21	22	27	29	35	39	49	48	42	37	30	26	22	49
DKW051	Dijkweg 051 9984NX Oudeschip	1,5		16	19	21	23	28	31	37	41	48	46	40	35	29	25	22	48
DKW053	Dijkweg 053 9984NX Oudeschip	1,5		16	19	22	23	28	31	37	41	49	46	40	35	29	25	22	49
DKW059	Dijkweg 059 9984NX Oudeschip	1,5		16	19	22	23	28	32	38	43	49	43	38	34	28	25	24	49
DKW063	Dijkweg 063 9984NX Oudeschip	1,5		17	20	22	24	30	32	38	44	48	42	38	33	28	25	21	48
DKW079	Dijkweg 079 9984NX Oudeschip	1,5		20	23	26	27	33	36	47	47	41	35	32	30	26	23	20	47
DKW081	Dijkweg tussen 79 en 85 (geprojecteerd	1,5		20	23	26	27	33	36	48	47	40	35	32	30	25	22	20	48
DKW085	Dijkweg 085 9984NX Oudeschip	1,5		20	23	26	27	33	37	48	48	40	35	32	29	25	22	20	48
DKW087	Dijkweg 087 9984NX Oudeschip	1,5		21	24	27	29	36	40	48	44	37	33	30	28	25	22	20	48
DKW089	Dijkweg 089 9984NX Oudeschip	1,5		21	25	28	30	37	42	47	42	36	33	30	28	24	22	19	47
DKW093	Dijkweg 093 9984NX Oudeschip	1,5		20	25	29	32	46	49	38	34	31	29	27	26	23	19	17	49
DKW095	Dijkweg 095 9984NX Oudeschip	1,5		23	27	31	34	47	48	37	33	29	27	25	24	21	19	17	48
DKW099	Dijkweg 099 9984NX Oudeschip	1,5		22	26	31	35	48	47	35	32	28	26	25	23	20	19	17	48
DKW101	Dijkweg 101 9984NX Oudeschip	1,5		27	36	48	47	34	31	27	26	24	23	22	19	17	16	15	48
DKW103	Dijkweg 103 9984NX Oudeschip	1,5		27	37	48	47	34	31	27	26	24	23	22	21	17	16	14	48
DKW105	Dijkweg 105 9984NX Oudeschip	1,5		28	38	48	45	32	29	25	24	22	21	19	18	16	15	14	48
DKW107	Dijkweg 107 9984NX Oudeschip	1,5		30	39	48	44	33	31	27	26	24	23	21	21	17	15	14	48
DLW03	Derk Luddesweg 003 9984XA Oudesch	1,5		18	24	27	28	32	34	34	33	31	29	28	27	23	21	19	34
DLW04	Derk Luddesweg 004 9984XB Oudesch	1,5		20	22	24	25	26	26	26	25	24	23	23	22	22	20	19	26
DLW05	Derk Luddesweg 005 9984XA Oudesch	1,5		21	24	28	30	34	36	35	33	31	29	27	26	24	22	20	36
DLW06	Derk Luddesweg 006 9984XB Oudesch	1,5		18	21	23	25	29	30	32	31	30	29	28	28	24	23	21	32
DLW08	Derk Luddesweg 008 9984XB Oudesch	1,5		19	23	26	27	31	32	33	32	30	29	28	27	26	23	21	33
DLW12	Derk Luddesweg 012 9984XB Oudesch	1,5		21	24	26	27	32	33	33	32	30	29	28	27	24	23	20	33
DLW14	Derk Luddesweg 014 9984XB Oudesch	1,5		20	23	26	27	33	35	42	42	39	36	33	31	27	24	21	42
DLW16	Derk Luddesweg 016 9984XB Oudesch	1,5		18	21	24	26	31	35	43	44	39	35	32	30	26	23	20	44
DLW18	Derk Luddesweg 018 9984XB Oudesch	1,5		20	23	26	27	32	35	43	44	39	35	32	30	26	23	20	44
DLW19	Derk Luddesweg 019 9984XA Oudesch	1,5		18	22	24	26	32	35	45	48	41	36	32	30	26	23	20	48
DLW20	Derk Luddesweg 020 9984XB Oudesch	1,5		20	23	26	27	32	35	43	45	39	35	32	30	26	23	20	45
DLW21	Derk Luddesweg 021 9984XA Oudesch	1,5		17	21	24	25	31	34	45	49	41	36	33	30	26	23	20	49
DLW22	Derk Luddesweg 022 9984XB Oudesch	1,5		20	23	25	27	32	35	44	46	40	35	32	30	26	24	21	46
DLW23	Derk Luddesweg 023 9984XA Oudesch	1,5		17	20	23	25	31	34	45	47	43	37	35	32	28	24	21	47
DLW24	Derk Luddesweg 024 9984XB Oudesch	1,5		17	21	23	25	31	35	44	47	41	36	33	30	26	25	22	47
DLW26	Derk Luddesweg 026 9984XB Oudesch	1,5		19	22	23	25	31	34	44	48	42	37	33	30	26	23	20	48
DLW30	Derk Luddesweg 030 9984XB Oudesch	1,5		17	20	23	25	31	34	44	50	43	38	34	31	27	23	22	50
DLW32	Derk Luddesweg 032 9984XB Oudesch	1,5		17	21	24	25	31	34	44	48	44	39	35	32	28	25	22	48
DWW02	Dwarsweg 002 9982TW Uithuizermeed	1,5		37	28	24	25	22	21	19	18	17	17	16	16	15	14	12	37
DWW04	Dwarsweg 004 9982TW Uithuizermeed	1,5		36	27	24	23	20	19	17	16	15	15	14	14	13	13	12	36
DWW06	Dwarsweg 006 9982TW Uithuizermeed	1,5		35	27	24	23	20	20	18	17	17	16	15	15	14	13	12	35
DWW12	Dwarsweg 012 9982TW Uithuizermeed	1,5		31	26	23	22	20	19	17	17	16	15	15	15	14	13	12	31
DWW14	Dwarsweg 014 9982TW Uithuizermeed	1,5		33	26	24	22	20	19	18	17	16	16	15	15	14	13	12	33
DWW14A	Dwarsweg 014A 9982TW Uithuizermee	1,5		30	25	22	21	19	18	17	16	16	15	15	14	13	12	11	30
DWW16	Dwarsweg 016 9982TW Uithuizermeed	1,5		28	22	20	21	18	18	16	16	15	15	14	12	11	12	11	28
DWW18	Dwarsweg 018 9982TW Uithuizermeed	1,5		26	23	21	20	18	17	16	16	15	14	14	14	13	12	11	26
EGD4	EGD-weg 004 9909TG Spijk	1,5		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	21	23	26	29	29
EGD6	EGD-weg 006 9909TG Spijk	1,5		13	15	16	16	17	17	18	19	20	21	22	22	25	26	28	28
HVL1	Heuvelderij 001 9982TX Uithuizermeed	1,5		28	22	20	19	16	15	14	13	12	12	11	11	10	9	8	28
HVL3	Heuvelderij 003 9982TX Uithuizermeed	1,5		30	25	22	21	19	18	17	16	16	15	15	14	13	13	12	30
HVL5	Heuvelderij 005 9982TX Uithuizermeed	1,5		30	25	22	21	19	18	17	16	16	15	15	14	13	13	12	30
HVL5A	Heuvelderij 005A 9982TX Uithuizermee	1,5		30	25	22	21	19	18	17	16	16	15	15	14	13	13	12	30
HVL7	Heuvelderij 007 9982TX Uithuizermeed	1,5		30	25	22	21	19	18	17	16	16	15	15	14	13	13	12	30
KO02	Koningsoord 002 9984XH Oudeschip	1,5		30	41	40	36	29	27	24	23	22	21	20	19	18	17	15	41
KO04	Koningsoord 004 9984XH Oudeschip	1,5		30	41	40	36	30	28	25	23	22	21	20	19	18	17	15	41
KO06	Koningsoord 006 9984XH Oudeschip	1,5		30	40	40	37	30	28	25	24	22	21	20	20	18	17	15	40
KO10	Koningsoord 010 9984XH Oudeschip	1,5		29	39	40	37	30	28	25	24	22	21	20	20	18	17	16	40
KWW01	Klaas Wiersumsweg 001 9984XJ Oude	1,5		34	34	30	29	24	23	22	20	18	19	18	17	15	15	14	34
KWW02	Klaas Wiersumsweg 002 9984XJ Oude	1,5		29	30	27	26	23	22	20	19	18	17	16	16	14	13	12	30
KWW04	Klaas Wiersumsweg 004 9984XJ Oude	1,5		31	30	27	26	22	21	19	18	17	16	15	15	13	13	12	31
KWW06	Klaas Wiersumsweg 006 9984XJ Oude	1,5		35	40	33	31	25	24	21	20	18	17	17	16	14	13	12	40
KWW09	Klaas Wiersumsweg 009 9984XJ Oude	1,5		36	41	34	31	26	25	22	21	20	19	19	18	17	16	14	41
KWW10	Klaas Wiersumsweg 010 9984XJ Oude	1,5		34	49	37	34	28	26	23	22	20	20	18	17	16	15	13	49
MW02	Molenweg 002 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	24	25	31	35	43	45	40	35	32	30	26	23	21	45
MW03	Molenweg 003 9984XC Oudeschip	1,5		17	20	23	25	30	34	42	45	41	37	34	32	28	23	20	45
MW04	Molenweg 004 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	24	25	31	34	43	44	40	35	33	30	26	23	21	44
MW05	Molenweg 005 9984XC Oudeschip	1,5		17	20	23	25	30	33	42	45	41	37	34	32	28	23	20	45
MW06	Molenweg 006 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	23	25	30	34	42	44	40	36	33	30	26	24	21	44

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte h_o [m]	Berekende dagwaarde $L_{Ar,LT}$ [dB(A)]															
			werk:	realisatie waterberging														
			bronnr./bronpositie:	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	max
MW07	Molenweg 007 9984XC Oudeschip	1,5		17	20	23	25	30	33	41	45	42	37	34	31	27	24	21	45
MW08	Molenweg 008 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	23	25	30	34	42	44	40	36	33	30	26	24	22	44
MW09	Molenweg 009 9984XC Oudeschip	1,5		17	20	23	24	30	34	40	44	42	38	35	33	28	26	21	44
MW10	Molenweg 010 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	23	25	30	33	41	44	40	36	33	31	26	24	20	44
MW11	Molenweg 011 9984XC Oudeschip	1,5		17	20	23	24	29	32	40	44	43	38	35	33	27	24	21	44
MW12	Molenweg 012 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	23	25	30	33	41	44	41	36	33	31	27	24	21	44
MW13	Molenweg 013 9984XC Oudesch	1,5		17	20	23	24	29	32	40	43	43	38	35	32	27	24	21	43
MW14	Molenweg 014 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	23	24	30	33	40	43	41	37	34	31	27	24	21	43
MW15	Molenweg 015 9984XC Oudeschip	1,5		17	20	22	24	29	32	39	43	43	38	35	32	27	24	21	43
MW17	Molenweg 017 9984XC Oudeschip	1,5		17	20	22	24	29	32	38	42	43	39	36	33	28	24	21	43
MW19	Molenweg 019 9984XC Oudeschip	1,5		16	19	22	24	29	31	38	42	43	39	36	34	28	24	21	43
MW20	Molenweg 020 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	23	24	29	32	39	43	42	37	34	32	27	24	22	43
MW23	Molenweg 023 9984XC Oudeschip	1,5		16	19	22	23	28	31	37	40	43	40	36	33	28	25	22	43
MW25	Molenweg 025 9984XC Oudeschip	1,5		16	19	22	23	28	30	36	39	43	40	36	33	28	25	22	43
MW26	Molenweg 026 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	22	24	29	32	39	42	42	38	34	32	27	24	22	42
MW27	Molenweg 027 9984XC Oudeschip	1,5		16	19	22	23	28	30	36	39	43	40	37	34	28	25	22	43
MW28	Molenweg 028 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	22	24	29	32	38	41	42	38	35	32	27	24	22	42
MW29	Molenweg 029 9984XC Oudeschip	1,5		16	19	22	23	28	30	36	39	43	41	37	34	29	25	22	43
MW30	Molenweg 030 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	22	24	29	32	38	41	42	38	36	32	28	24	23	42
MW31	Molenweg 031 9984XC Oudesc	1,5		16	19	22	23	27	30	36	38	43	41	37	34	29	25	22	43
MW32	Molenweg 032 9984XD Oudeschip	1,5		16	19	22	24	29	31	38	41	42	38	35	32	28	24	21	42
MW34	Molenweg 034 9984XD Oudeschip	1,5		16	19	22	24	28	31	37	40	42	39	35	33	28	25	21	42
MW36	Molenweg 036 9984XD Oudeschip	1,5		16	19	22	23	28	31	37	40	42	39	36	33	28	25	23	42
MW40	Molenweg 040 9984XD Oudeschip	1,5		16	19	22	23	28	30	37	39	42	40	36	34	30	27	24	42
MW46	Molenweg 046 9984XD Oudeschip	1,5		17	19	21	23	27	30	35	38	42	40	37	34	30	27	24	42
NS1	Nieuwstad 001 9906TG Bierum	1,5		10	11	12	12	13	13	14	14	15	15	16	16	18	19	21	21
NS2	Nieuwstad 002 9906TG Bierum	1,5		10	10	11	11	12	13	13	14	14	15	15	16	17	18	20	20
NS3	Nieuwstad 003 9906TG Bierum	1,5		10	10	11	11	12	13	13	14	14	15	15	16	17	18	20	20
NS4	Nieuwstad 004 9906TG Bierum	1,5		7	8	8	9	10	10	11	12	13	13	14	14	18	17	19	19
NS5	Nieuwstad 005 9906TG Bierum	1,5		7	8	9	9	13	13	14	14	15	16	16	17	18	19	21	21
NS6	Nieuwstad 006 9906TG Bierum	1,5		10	11	9	9	10	11	11	12	13	13	14	15	16	18	20	20
NS7	Nieuwstad 007 9906TG Bierum	1,5		10	11	12	12	13	13	14	15	15	16	16	17	18	20	22	22
NS8	Nieuwstad 008 9906TG Bierum	1,5		10	11	12	12	13	13	14	15	15	16	16	17	18	20	21	21
OPW01	Oostpolderweg 001 9909TH Spijk	1,5		13	15	16	16	17	17	18	19	19	20	21	21	21	23	25	25
OPW02	Oostpolderweg 002 9909TH Spijk	1,5		13	13	14	16	17	18	19	18	19	19	20	21	22	24	25	25
OPW03	Oostpolderweg 003 9909TH Spijk	1,5		13	14	15	15	16	17	18	18	19	19	20	20	22	23	24	24
OPW04	Oostpolderweg 004 9909TH Spijk	1,5		13	15	15	16	17	17	18	19	19	20	20	21	21	24	25	25
OPW05	Oostpolderweg 005 9909TH Spijk	1,5		15	17	18	18	20	20	21	22	23	24	24	25	26	27	28	28
OPW06	Oostpolderweg 006 9909TH Spijk	1,5		11	13	14	15	17	17	19	19	21	22	23	24	26	29	34	34
OPW07	Oostpolderweg 007 9909TH Spijk	1,5		15	16	17	17	19	19	21	21	22	23	23	24	25	27	27	27
OPW08	Oostpolderweg 008 9909TH Spijk	1,5		14	15	16	17	18	18	20	21	21	22	23	24	27	29	33	33
OPW09	Oostpolderweg 009 9909TH Spijk	1,5		11	15	16	17	18	19	21	21	23	24	25	26	30	34	41	41
OPW11	Oostpolderweg 011 9909TH Spijk	1,5		11	15	16	17	18	19	21	21	23	22	23	25	28	34	41	41
OPW13	Oostpolderweg 013 9909TH Spijk	1,5		11	13	14	17	18	19	21	22	23	24	25	27	30	35	43	43
OPW15	Oostpolderweg 015 9909TH Spijk	1,5		12	14	16	17	18	19	21	19	21	22	23	25	29	34	45	45
OPW17	Oostpolderweg 017 9909TH Spijk	1,5		13	14	16	17	19	19	21	22	23	24	25	27	30	36	46	46
OPW19	Oostpolderweg 019 9909TH Spijk	1,5		12	13	14	15	17	18	19	20	22	25	26	27	31	37	49	49
OPW21	Oostpolderweg 021 9909TH Spijk	1,5		14	16	17	18	19	20	22	23	24	26	27	29	33	40	42	42
OPW23	Oostpolderweg 023 9909TH Spijk	1,5		12	13	15	16	18	19	21	22	24	26	28	31	37	46	39	46
OPW27	Oostpolderweg 027 9984NT Oudeschip	1,5		13	15	16	17	19	20	22	24	26	28	30	33	38	46	35	46
PDW1	Polderdwarsweg 001 9984XK Oudesch	1,5		38	29	25	24	20	19	17	16	15	14	14	13	12	12	11	38
PDW2	Polderdwarsweg 002 9984XK Oudesch	1,5		40	36	30	28	23	22	19	18	17	16	15	15	13	12	11	40
PDW4	Polderdwarsweg 004 9984XK Oudesch	1,5		40	33	28	26	24	23	21	20	19	18	18	17	16	15	14	40
PDW6	Polderdwarsweg 006 9984XK Oudesch	1,5		49	34	29	27	23	22	19	18	17	17	16	15	14	13	12	49
PLN01	Polen 001 9909TK Spijk	1,5		12	13	14	15	16	17	16	16	18	18	19	22	24	27	31	31
PLN02	Polen 002 9909TK Spijk	1,5		9	10	11	11	13	13	15	15	16	17	18	20	22	24	29	29
PLN03	Polen 003 9909TK Spijk	1,5		13	14	15	15	16	17	18	19	20	21	22	23	25	28	32	32
PLN04	Polen 004 9909TK Spijk	1,5		9	10	11	12	13	14	15	16	17	20	21	22	24	26	31	31
PLN05	Polen 005 9909TK Spijk	1,5		12	14	15	15	16	17	16	17	18	19	20	21	25	28	33	33
PLN06	Polen 006 9909TK Spijk	1,5		12	13	14	15	16	16	18	18	19	20	21	21	24	26	31	31
PLN08	Polen 008 9909TK Spijk	1,5		12	13	11	11	13	13	15	15	16	17	18	19	21	24	29	29
PLN09	Polen 009 9909TK Spijk	1,5		9	11	13	13	15	15	16	17	18	21	22	23	25	29	34	34
PLN11	Polen 011 9909TK Spijk	1,5		13	14	15	15	17	17	19	19	21	22	23	24	26	29	35	35
THW15	Tweehuizerweg 015 9909TL Spijk	1,5		12	14	15	15	16	14	16	16	17	18	18	19	21	23	25	25
THW19	Tweehuizerweg 019 9909TL Spijk	1,5		10	11	12	13	14	15	16	16	17	18	19	20	21	23	27	27
TPW01	Toppinga's-weg 001 9984XE Oudeschi	1,5		23	26	28	28	27	26	24	24	22	21	20	20	19	17	16	28
TPW02	Toppinga's-weg 002 9984XE Oudeschi	1,5		24	28	31	33	34	33	29	27	25	23	22	21	19	18	16	34
TPW04	Toppinga's-weg 004 9984XE Oudeschi	1,5		24	29	33	35	38	35	31	29	27	25	25	24	22	21	19	38
TPW05	Toppinga's-weg 005 9984XE Oudeschi	1,5		25	29	32	32	31	29	26	25	23	22	21	20	19	17	16	32
TPW06	Toppinga's-weg 006 9984XE Oudeschi	1,5		24	29	33	35	38	35	30	28	25	24	23	21	19	18	16	38
TPW07	Toppinga's-weg 007 9984XE Oudeschi	1,5		24	29	34	37	46	41	33	31	28	26	24	23	21	19	17	46
TPW08	Toppinga's-weg 008 9984XE Oudeschi	1,5		24	28	33	36	41	38	32	30	28	26	25	24	22	20	18	41
TPW10	Toppinga's-weg 010 9984XE Oudeschi	1,5		23	28	33	36	40	38	33	31	28	26	25	24	22	20	19	40
TPW12	Toppinga's-weg 012 9984XE Oudeschi	1,5		22	27	32	36	49	45	35	32	29	26	24	23	20	21	19	49
VHW04	Vierhuizerweg 004 9909TM Spijk	1,5		11	12	13	13	14	15	16	16	17	18	18	19	20	22	24	24
VHW04a	Vierhuizerweg 004A 9909TM Spijk	1,5		12	13	14	14	13	13	14	15	15	16	17	17	19	21	23	23
VHW06	Vierhuizerweg 006 9909TM Spijk	1,5		11	12	13	13	14	15	15	16	17	18	18	19	21	22	25	25
VHW08	Vierhuizerweg 008 9909TM Spijk	1,5		12	13	13	14	15	15	16	17	17	18	19	19	21	23	25	25
VHW10	Vierhuizerweg 010 9909TM Spijk	1,5		9	10	11	11	12	13	14	14	15	16	17	18	19	21	24	24

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte h_o [m]	Berekende dagwaarde $L_{Ar,LT}$ [dB(A)]															
			werk:	ophogen terrein														
			bronnr./bronpositie:	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	max
BRW1	Bruiningsweg 001 9984XG Oudeschip	1,5		27	33	33	33	28	26	23	21	19	17	16	16	14	13	11	33
BRW2	Bruiningsweg 002 9984XG Oudeschip	1,5		26	30	31	31	27	26	23	22	20	18	18	17	15	14	12	31
BRW3	Bruiningsweg 003 9984XG Oudeschip	1,5		29	35	39	38	32	29	25	23	21	20	19	18	16	15	13	39
BRW4	Bruiningsweg 004 9984XG Oudeschip	1,5		28	34	38	38	31	29	25	23	21	19	18	17	15	13	12	38
BRW5	Bruiningsweg 005 9984XG Oudeschip	1,5		27	36	42	42	33	30	26	24	22	20	19	18	16	15	13	42
BRW6	Bruiningsweg 006 9984XG Oudeschip	1,5		27	35	44	46	35	32	27	25	22	21	20	19	17	15	13	46
BRW7	Bruiningsweg 007 9984XG Oudeschip	1,5		27	36	42	43	33	31	26	24	22	20	19	18	16	15	13	43
BRW9	Bruiningsweg 009 9984XG Oudeschip	1,5		27	35	43	44	34	31	26	24	21	20	19	18	16	15	13	44
BUW1	Buitenweg 001 9984NS Oudeschip	1,5		15	18	20	22	24	25	27	28	28	28	28	28	27	25	22	28
BUW2	Buitenweg 002 9984NS Oudeschip	1,5		12	15	17	18	21	22	25	25	26	28	28	29	30	29	26	30
BUW2A	Buitenweg 002A 9984NS Oudeschip	1,5		15	18	20	21	24	24	26	27	26	27	27	27	26	24	22	27
BUW3	Buitenweg 003 9984NS Oudeschip	1,5		15	18	20	22	26	27	32	34	37	40	40	39	35	29	25	40
BUW4	Buitenweg 004 9984NS Oudeschip	1,5		14	17	19	21	24	26	29	30	32	33	34	34	32	28	24	34
BUW5	Buitenweg 005 9984NS Oudeschip	1,5		12	15	18	20	23	25	30	33	37	41	42	41	36	30	26	42
BUW6	Buitenweg 006 9984NS Oudeschip	1,5		14	17	19	21	24	26	30	32	34	37	37	37	34	29	25	37
BUW8	Buitenweg 008 9984NS Oudeschip	1,5		13	16	18	20	24	25	30	33	37	41	44	42	36	30	26	44
DKW001	Dijkweg 001 9984NV Oudeschip	1,5		12	15	17	19	22	24	30	32	35	40	44	45	39	32	27	45
DKW003	Dijkweg 003 9984NV Oudeschip	1,5		12	15	18	19	24	25	30	33	37	42	44	42	36	30	25	44
DKW007	Dijkweg 007 9984NV Oudeschip	1,5		12	16	18	20	24	26	32	35	38	43	44	42	36	29	25	44
DKW009	Dijkweg 009 9984NV Oudeschip	1,5		12	16	19	20	24	26	32	35	39	43	44	41	35	29	24	44
DKW011	Dijkweg 011 9984NV Oudeschip	1,5		12	16	19	20	24	26	32	35	39	44	44	40	35	29	24	44
DKW017	Dijkweg 017 9984NV Oudeschip	1,5		13	16	19	20	25	27	33	36	40	44	44	40	34	29	24	44
DKW019	Dijkweg 019 9984NV Oudeschip	1,5		13	16	19	21	25	27	32	36	40	44	43	40	34	28	24	44
DKW021	Dijkweg 021 9984NV Oudeschip	1,5		13	16	19	21	25	27	33	36	40	44	43	39	34	28	24	44
DKW025	Dijkweg 025 9984NV Oudeschip	1,5		13	16	19	21	25	27	33	36	41	44	43	39	34	28	23	44
DKW027	Dijkweg 027 9984NV Oudeschip	1,5		13	16	19	21	25	27	34	37	41	44	42	39	33	28	23	44
DKW029	Dijkweg 029 9984NV Oudeschip	1,5		13	17	20	21	26	28	34	37	42	44	42	38	33	28	23	44
DKW031	Dijkweg 031 9984NV Oudeschip	1,5		13	17	20	21	26	28	34	38	42	44	41	38	33	27	23	44
DKW035	Dijkweg 035 9984NV Oudeschip	1,5		13	17	20	21	26	28	35	38	42	43	41	37	32	27	23	43
DKW039	Dijkweg 039 9984NV Oudeschip	1,5		13	17	20	22	26	28	35	39	43	43	40	37	32	27	22	43
DKW041	Dijkweg 041 9984NV Oudeschip	1,5		14	17	20	22	26	29	36	39	43	43	40	36	32	27	23	43
DKW043	Dijkweg 043 9984NV Oudeschip	1,5		14	17	21	22	27	29	36	39	43	43	40	36	32	27	23	43
DKW045	Dijkweg 045 9984NV Oudeschip	1,5		14	17	20	22	27	29	36	39	44	43	40	36	31	26	22	44
DKW051	Dijkweg 051 9984NX Oudeschip	1,5		14	19	22	23	28	30	37	41	44	42	38	35	30	25	22	44
DKW053	Dijkweg 053 9984NX Oudeschip	1,5		14	19	22	24	28	31	38	41	44	41	38	34	30	25	21	44
DKW059	Dijkweg 059 9984NX Oudeschip	1,5		14	19	22	24	29	31	39	42	44	40	37	34	29	25	21	44
DKW063	Dijkweg 063 9984NX Oudeschip	1,5		16	19	22	24	29	32	39	43	43	39	37	33	29	24	21	43
DKW079	Dijkweg 079 9984NX Oudeschip	1,5		17	21	24	26	32	36	45	44	39	34	32	29	26	22	19	45
DKW081	Dijkweg tussen 79 en 85 (geprojecteerd	1,5		17	21	25	26	33	36	45	44	38	34	32	29	26	22	19	45
DKW085	Dijkweg 085 9984NX Oudeschip	1,5		17	21	25	27	33	36	45	43	38	34	31	29	25	22	19	45
DKW087	Dijkweg 087 9984NX Oudeschip	1,5		18	22	26	29	36	39	45	41	35	32	30	28	24	21	18	45
DKW089	Dijkweg 089 9984NX Oudeschip	1,5		19	23	27	29	37	41	44	39	34	31	29	27	24	21	18	44
DKW093	Dijkweg 093 9984NX Oudeschip	1,5		20	25	30	33	44	45	37	33	29	27	25	24	21	18	15	45
DKW095	Dijkweg 095 9984NX Oudeschip	1,5		21	26	31	34	44	45	37	33	29	26	25	23	20	18	15	45
DKW099	Dijkweg 099 9984NX Oudeschip	1,5		21	27	32	35	46	44	35	31	28	25	24	22	20	17	15	46
DKW101	Dijkweg 101 9984NX Oudeschip	1,5		27	36	45	44	33	30	26	24	22	20	19	18	15	13	12	45
DKW103	Dijkweg 103 9984NX Oudeschip	1,5		28	37	45	43	33	30	26	24	22	20	19	18	15	14	11	45
DKW105	Dijkweg 105 9984NX Oudeschip	1,5		29	37	45	43	32	29	25	23	21	19	18	17	15	13	11	45
DKW107	Dijkweg 107 9984NX Oudeschip	1,5		29	38	43	42	32	30	26	24	22	20	19	18	16	13	11	43
DLW03	Derk Luddesweg 003 9984XA Oudesch	1,5		17	22	25	27	31	32	32	31	29	27	26	25	23	20	18	32
DLW04	Derk Luddesweg 004 9984XB Oudesch	1,5		18	21	23	24	25	25	24	24	23	22	21	21	20	18	17	25
DLW05	Derk Luddesweg 005 9984XA Oudesch	1,5		19	24	27	29	33	34	33	32	29	27	26	24	22	20	18	34
DLW06	Derk Luddesweg 006 9984XB Oudesch	1,5		16	20	23	24	28	29	30	29	28	27	26	25	23	21	19	30
DLW08	Derk Luddesweg 008 9984XB Oudesch	1,5		18	22	25	26	30	31	31	30	28	27	26	25	24	22	19	31
DLW12	Derk Luddesweg 012 9984XB Oudesch	1,5		18	22	25	26	31	32	32	31	29	27	26	25	23	20	18	32
DLW14	Derk Luddesweg 014 9984XB Oudesch	1,5		17	21	24	26	32	35	40	39	37	34	32	30	27	23	20	40
DLW16	Derk Luddesweg 016 9984XB Oudesch	1,5		16	20	24	26	32	35	41	40	37	33	31	29	26	22	19	41
DLW18	Derk Luddesweg 018 9984XB Oudesch	1,5		17	21	24	26	32	35	41	41	37	33	31	29	26	22	19	41
DLW19	Derk Luddesweg 019 9984XA Oudesch	1,5		16	20	24	26	32	35	43	43	38	34	32	29	26	22	19	43
DLW20	Derk Luddesweg 020 9984XB Oudesch	1,5		17	21	24	26	32	35	41	41	37	34	31	29	26	22	19	41
DLW21	Derk Luddesweg 021 9984XA Oudesch	1,5		16	20	24	26	32	35	43	44	39	35	32	30	26	22	19	44
DLW22	Derk Luddesweg 022 9984XB Oudesch	1,5		17	21	24	26	32	34	42	42	38	34	32	29	26	22	20	42
DLW23	Derk Luddesweg 023 9984XA Oudesch	1,5		16	20	24	25	32	35	44	44	39	35	33	30	27	24	20	44
DLW24	Derk Luddesweg 024 9984XB Oudesch	1,5		16	20	24	26	32	34	42	42	38	34	32	29	26	22	20	42
DLW26	Derk Luddesweg 026 9984XB Oudesch	1,5		16	20	24	26	31	34	43	44	39	35	32	30	26	22	19	44
DLW30	Derk Luddesweg 030 9984XB Oudesch	1,5		16	20	23	25	31	34	43	45	40	36	34	31	27	23	19	45
DLW32	Derk Luddesweg 032 9984XB Oudesch	1,5		16	20	23	25	32	34	43	45	40	36	34	31	28	24	21	45
DWW02	Dwarsweg 002 9982TW Uithuizermeed	1,5		37	28	23	22	19	18	16	15	14	13	12	12	11	10	9	37
DWW04	Dwarsweg 004 9982TW Uithuizermeed	1,5		35	27	23	21	18	16	15	13	12	11	11	10	9	8	7	35
DWW06	Dwarsweg 006 9982TW Uithuizermeed	1,5		34	26	22	21	18	17	15	14	13	12	11	11	10	9	8	34
DWW12	Dwarsweg 012 9982TW Uithuizermeed	1,5		31	25	21	20	17	16	14	13	12	11	11	10	10	9	8	31
DWW14	Dwarsweg 014 9982TW Uithuizermeed	1,5		33	26	22	20	17	16	15	14	13	12	11	11	10	9	8	33
DWW14A	Dwarsweg 014A 9982TW Uithuizermee	1,5		29	23	20	19	16	15	14	13	12	11	11	10	9	9	8	29
DWW16	Dwarsweg 016 9982TW Uithuizermeed	1,5		27	21	18	17	14	14	13	12	11	10	10	9	7	6	7	27
DWW18	Dwarsweg 018 9982TW Uithuizermeed	1,5		26	20	18	17	15	14	13	12	11	10	10	9	9	8	7	26
EGD4	EGD-weg 004 9909TG Spijk	1,5		7	9	10	11	13	13	15	16	17	18	19	20	22	25	27	27
EGD6	EGD-weg 006 9909TG Spijk	1,5		9	11	12	12	14	15	16	17	18	19	20	21	23	25	27	27
HVL1	Heuvelderij 001 9982TX Uithuizermeed	1,5		28	22	18	17	14	13	12	10	9	8	8	7	6	5	4	28
HVL3	Heuvelderij 003 9982TX Uithuizermeed	1,5		30	23	20	19	16	15	14	13	12	11	10	10	9	8	7	30
HVL5	Heuvelderij 005 9982TX Uithuizermeed	1,5		30	24	20	19	16	15	14	13	12	11	10	10	9	8	8	30
HVL5A	Heuvelderij 005A 9982TX Uithuizermee	1,5		30	23	20	19	16	15	14	13	12	11	10	10	9	8	7	30
HVL7	Heuvelderij 007 9982TX Uithuizermeed	1,5		30	24	20	19	16	15	14	13	12	11	11	10	9	8	8	30
KO02	Koningsoord 002 9984XH Oudeschip	1,5		30	40	37	35	28	26	23	21	19	18	17	16	15	13	12	40
KO04	Koningsoord 004 9984XH Oudeschip	1,5		30	39	37	35	28	26	23	21	19	18	17	16	15	13	12	39
KO06	Koningsoord 006 9984XH Oudeschip	1,5		30	38	38	36	29	27	23	21	19	18	17	16	15	13	12	38
KO10	Koningsoord 010 9984XH Oudeschip	1,5		29	38	38	36	29	27	23	21	20	18	17	16	15	14	12	38
KWW01	Klaas Wiersumsweg 001 9984XJ Oude	1,5		32	32	28	27	23	22	19	18	16	15	14	13	12	11	10	32
KWW02	Klaas Wiersumsweg 002 9984XJ Oude	1,5		28	28	25	25	21	20	18	16	15	14	13	13	12	10	9	28
KWW04	Klaas Wiersumsweg 004 9984XJ Oude	1,5		30	29	25	24	21	19	17	16	14	13	13	12	11	10	8	30
KWW06	Klaas Wiersumsweg 006 9984XJ Oude	1,5		34	38	32	30	25	23	20	18	16	15	14	13	12	11	9	38
KWW09	Klaas Wiersumsweg 009 9984XJ Oude	1,5		35	39	33	30	25	23	20	19	17	16	15	14	13	12	11	39
KWW10	Klaas Wiersumsweg 010 9984XJ Oude	1,5		35	46	37	33	27	25	22	20	18	17	16	16	14	12	10	46
MW02	Molenweg 002 9984XD Oudeschip	1,5		16	20	23	25	32	34	41	41	37	34	32	29	26	22	20	41
MW03	Molenweg 003 9984XC Oudeschip	1,5		16	19	23	25	31	34	41	42	38	35	32	30	27	23	20	42
MW04	Molenweg 004 9984XD Oudeschip	1,5		16	20	23	25	31	34	41	41	37	34	32	29	26	23	20	41
MW05	Molenweg 005 9984XC Oudeschip	1,5		15	19	23	25	31	33	41	42	38	35	33	30	27	24	20	42
MW06	Molenweg 006 9984XD Oudeschip	1,5		16	20	23	25	31	34	40	41	37	34	32	30	26	23	20	41

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte h_o [m]	Berekende dagwaarde $L_{Ar,LT}$ [dB(A)]															
			werk:	ophogen terrein														
			bronnr./bronpositie:	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	max
MW07	Molenweg 007 9984XC Oudeschip	1,5		15	19	23	25	31	33	40	41	38	35	33	31	27	23	20	41
MW08	Molenweg 008 9984XD Oudeschip	1,5		16	20	23	25	31	34	40	41	38	34	32	30	26	23	20	41
MW09	Molenweg 009 9984XC Oudeschip	1,5		15	19	23	24	30	33	40	41	39	35	33	31	28	24	20	41
MW10	Molenweg 010 9984XD Oudeschip	1,5		15	19	23	25	31	34	40	41	38	34	32	30	26	23	20	41
MW11	Molenweg 011 9984XC Oudeschip	1,5		15	19	22	24	30	32	39	41	39	36	34	31	28	23	20	41
MW12	Molenweg 012 9984XD Oudeschip	1,5		15	19	23	25	31	33	40	41	38	34	32	30	27	23	20	41
MW13	Molenweg 013 9984XC Oudesch	1,5		15	19	22	24	30	32	39	41	39	36	34	31	27	23	20	41
MW14	Molenweg 014 9984XD Oudeschip	1,5		15	19	23	24	30	33	39	40	38	35	32	30	27	23	20	40
MW15	Molenweg 015 9984XC Oudeschip	1,5		15	19	22	24	30	32	39	40	38	36	33	31	27	24	20	40
MW17	Molenweg 017 9984XC Oudeschip	1,5		15	19	22	24	29	32	39	40	39	36	34	32	28	24	20	40
MW19	Molenweg 019 9984XC Oudeschip	1,5		15	18	22	24	29	31	38	40	39	36	34	32	28	24	21	40
MW20	Molenweg 020 9984XD Oudeschip	1,5		15	19	22	24	30	32	39	40	38	35	33	31	27	23	20	40
MW23	Molenweg 023 9984XC Oudeschip	1,5		14	18	21	23	29	31	37	39	39	37	35	32	28	24	21	39
MW25	Molenweg 025 9984XC Oudeschip	1,5		14	18	21	23	28	30	36	38	39	37	35	32	29	25	21	39
MW26	Molenweg 026 9984XD Oudeschip	1,5		15	19	22	24	30	32	38	40	38	36	33	31	27	24	20	40
MW27	Molenweg 027 9984XC Oudeschip	1,5		14	18	21	23	28	30	36	38	39	37	35	32	29	25	21	39
MW28	Molenweg 028 9984XD Oudeschip	1,5		15	19	22	24	29	32	38	39	38	36	33	31	28	24	21	39
MW29	Molenweg 029 9984XC Oudeschip	1,5		14	18	21	23	28	30	36	38	38	37	35	33	29	25	21	38
MW30	Molenweg 030 9984XD Oudeschip	1,5		15	19	22	24	29	31	38	39	38	36	34	31	28	24	21	39
MW31	Molenweg 031 9984XC Oudesc	1,5		14	18	21	23	28	30	36	38	39	37	36	33	29	25	21	39
MW32	Molenweg 032 9984XD Oudeschip	1,5		15	19	22	24	29	31	37	39	38	36	34	31	28	24	21	39
MW34	Molenweg 034 9984XD Oudeschip	1,5		15	18	22	23	29	31	37	39	38	36	34	31	28	24	21	39
MW36	Molenweg 036 9984XD Oudeschip	1,5		15	18	21	23	29	31	37	39	38	36	34	32	28	24	22	39
MW40	Molenweg 040 9984XD Oudeschip	1,5		14	18	21	23	28	30	36	38	38	36	35	32	29	25	22	38
MW46	Molenweg 046 9984XD Oudeschip	1,5		14	18	21	23	28	30	35	37	38	37	35	33	29	25	22	38
NS1	Nieuwstad 001 9906TG Bierum	1,5		5	6	7	8	9	9	10	10	11	12	12	13	15	16	18	18
NS2	Nieuwstad 002 9906TG Bierum	1,5		5	6	6	7	8	8	9	10	10	11	12	12	14	15	17	17
NS3	Nieuwstad 003 9906TG Bierum	1,5		5	6	7	7	8	8	9	10	10	11	11	12	14	15	18	18
NS4	Nieuwstad 004 9906TG Bierum	1,5		2	4	4	5	6	7	8	8	9	12	13	14	15	17	19	19
NS5	Nieuwstad 005 9906TG Bierum	1,5		3	4	5	5	9	9	10	11	11	12	13	14	15	17	19	19
NS6	Nieuwstad 006 9906TG Bierum	1,5		6	4	5	5	6	7	8	9	10	11	11	12	15	16	18	18
NS7	Nieuwstad 007 9906TG Bierum	1,5		6	7	7	8	9	9	10	11	12	13	13	14	15	17	20	20
NS8	Nieuwstad 008 9906TG Bierum	1,5		5	6	7	8	9	9	10	11	12	13	13	14	15	17	20	20
OPW01	Oostpolderweg 001 9909TH Spijk	1,5		10	11	12	13	14	15	16	16	17	18	19	19	20	21	23	23
OPW02	Oostpolderweg 002 9909TH Spijk	1,5		8	10	11	12	15	15	15	16	17	17	18	19	20	22	23	23
OPW03	Oostpolderweg 003 9909TH Spijk	1,5		9	11	12	12	14	14	15	16	17	17	18	19	20	22	23	23
OPW04	Oostpolderweg 004 9909TH Spijk	1,5		10	11	12	13	14	15	16	17	16	17	18	19	20	22	23	23
OPW05	Oostpolderweg 005 9909TH Spijk	1,5		12	13	15	16	18	18	20	20	21	22	23	24	25	27	26	27
OPW06	Oostpolderweg 006 9909TH Spijk	1,5		8	10	11	12	14	15	17	18	19	21	22	23	26	29	32	32
OPW07	Oostpolderweg 007 9909TH Spijk	1,5		11	13	14	15	17	17	19	19	20	21	22	23	24	25	26	26
OPW08	Oostpolderweg 008 9909TH Spijk	1,5		10	11	12	13	15	16	17	18	19	21	22	23	25	29	32	32
OPW09	Oostpolderweg 009 9909TH Spijk	1,5		10	11	13	13	15	16	18	19	20	22	24	25	29	34	38	38
OPW11	Oostpolderweg 011 9909TH Spijk	1,5		8	11	13	13	15	16	18	18	20	22	23	25	28	34	39	39
OPW13	Oostpolderweg 013 9909TH Spijk	1,5		8	9	13	13	15	16	18	19	21	22	24	26	29	35	40	40
OPW15	Oostpolderweg 015 9909TH Spijk	1,5		8	11	13	13	15	16	17	18	20	22	24	25	29	35	42	42
OPW17	Oostpolderweg 017 9909TH Spijk	1,5		9	11	13	13	15	16	18	19	21	23	25	26	30	36	42	42
OPW19	Oostpolderweg 019 9909TH Spijk	1,5		8	10	11	12	15	16	18	19	21	24	25	27	31	37	45	45
OPW21	Oostpolderweg 021 9909TH Spijk	1,5		10	12	13	14	17	17	20	21	23	25	26	28	32	40	41	41
OPW23	Oostpolderweg 023 9909TH Spijk	1,5		8	11	13	14	16	17	20	22	24	27	29	31	36	44	39	44
OPW27	Oostpolderweg 027 9984NT Oudeschip	1,5		9	12	14	15	17	19	22	23	25	28	30	33	37	44	36	44
PDW1	Polderdwarsweg 001 9984XK Oudesch	1,5		37	29	24	23	19	18	16	14	13	12	11	10	9	8	7	37
PDW2	Polderdwarsweg 002 9984XK Oudesch	1,5		38	35	30	27	23	21	19	17	15	14	13	12	11	9	8	38
PDW4	Polderdwarsweg 004 9984XK Oudesch	1,5		38	33	27	26	21	20	18	17	16	15	14	13	12	11	10	38
PDW6	Polderdwarsweg 006 9984XK Oudesch	1,5		46	35	28	27	22	20	18	16	15	14	13	12	11	10	8	46
PLN01	Polen 001 9909TK Spijk	1,5		8	9	10	11	12	13	13	14	17	18	19	20	22	26	31	31
PLN02	Polen 002 9909TK Spijk	1,5		5	6	8	8	10	11	13	13	15	16	17	19	21	25	30	30
PLN03	Polen 003 9909TK Spijk	1,5		8	10	11	11	13	14	15	16	17	18	19	21	23	27	32	32
PLN04	Polen 004 9909TK Spijk	1,5		5	7	8	9	10	11	13	15	16	17	18	20	22	26	30	30
PLN05	Polen 005 9909TK Spijk	1,5		8	9	10	11	11	12	14	15	16	17	19	21	23	27	33	33
PLN06	Polen 006 9909TK Spijk	1,5		8	9	10	11	12	13	14	15	16	18	18	20	22	26	31	31
PLN08	Polen 008 9909TK Spijk	1,5		8	6	7	8	10	11	12	13	14	16	17	19	21	25	30	30
PLN09	Polen 009 9909TK Spijk	1,5		6	8	9	10	12	12	14	16	17	19	20	22	24	28	34	34
PLN11	Polen 011 9909TK Spijk	1,5		8	10	11	12	13	14	16	17	18	19	20	22	25	29	36	36
THW15	Tweehuizerweg 015 9909TL Spijk	1,5		8	9	10	11	11	12	13	14	14	16	16	17	19	22	24	24
THW19	Tweehuizerweg 019 9909TL Spijk	1,5		6	8	9	9	11	12	13	14	15	16	17	18	20	22	25	25
TPW01	Toppinga's-weg 001 9984XE Oudeschi	1,5		22	25	26	26	25	25	22	21	20	19	18	17	16	15	14	26
TPW02	Toppinga's-weg 002 9984XE Oudeschi	1,5		23	27	30	32	33	31	27	26	23	22	21	20	18	16	14	33
TPW04	Toppinga's-weg 004 9984XE Oudeschi	1,5		22	28	32	34	36	34	30	28	25	24	23	22	20	18	16	36
TPW05	Toppinga's-weg 005 9984XE Oudeschi	1,5		24	28	30	31	29	28	25	23	21	20	19	18	17	15	13	31
TPW06	Toppinga's-weg 006 9984XE Oudeschi	1,5		22	28	32	34	36	34	29	27	24	22	21	20	18	16	14	36
TPW07	Toppinga's-weg 007 9984XE Oudeschi	1,5		23	28	33	37	42	39	33	30	27	24	23	22	20	17	15	42
TPW08	Toppinga's-weg 008 9984XE Oudeschi	1,5		22	28	32	35	39	36	31	28	26	24	23	21	20	17	16	39
TPW10	Toppinga's-weg 010 9984XE Oudeschi	1,5		22	28	33	35	38	36	31	29	26	24	23	22	20	18	16	38
TPW12	Toppinga's-weg 012 9984XE Oudeschi	1,5		21	27	32	36	46	43	35	31	28	25	23	22	19	17	16	46
VHW04	Vierhuizerweg 004 9909TM Spijk	1,5		7	8	9	9	11	11	12	13	14	15	15	16	18	20	23	23
VHW04a	Vierhuizerweg 004A 9909TM Spijk	1,5		7	8	9	10	9	10	11	12	13	14	14	15	17	19	22	22
VHW06	Vierhuizerweg 006 9909TM Spijk	1,5		7	8	9	9	10	11	12	13	13	14	15	16	18	20	24	24
VHW08	Vierhuizerweg 008 9909TM Spijk	1,5		7	8	9	10	11	11	13	13	14	15	16	17	18	21	24	24
VHW10	Vierhuizerweg 010 9909TM Spijk	1,5		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	18	20	23	23

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte h_o [m]	Berekende dagwaarde $L_{Ar,LT}$ [dB(A)]										
			werk:	aanleg wegen									
			bronnr./bronpositie:	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	max
BRW1	Bruiningsweg 001 9984XG Oudeschip	1,5		27	28	25	21	19	17	15	14	12	11	28
BRW2	Bruiningsweg 002 9984XG Oudeschip	1,5		25	27	23	21	19	17	16	14	13	12	27
BRW3	Bruiningsweg 003 9984XG Oudeschip	1,5		30	31	29	26	23	20	19	17	16	15	31
BRW4	Bruiningsweg 004 9984XG Oudeschip	1,5		29	31	28	24	21	18	16	15	13	12	31
BRW5	Bruiningsweg 005 9984XG Oudeschip	1,5		30	33	29	25	23	21	19	17	16	15	33
BRW6	Bruiningsweg 006 9984XG Oudeschip	1,5		29	34	31	27	23	21	19	18	16	15	34
BRW7	Bruiningsweg 007 9984XG Oudeschip	1,5		29	33	30	25	22	21	19	17	16	15	33
BRW9	Bruiningsweg 009 9984XG Oudeschip	1,5		29	34	31	26	22	19	17	17	16	15	34
BUW1	Buitenweg 001 9984NS Oudeschip	1,5		16	18	20	22	23	23	22	22	20	21	23
BUW2	Buitenweg 002 9984NS Oudeschip	1,5		14	18	20	21	23	23	24	25	24	23	25
BUW2A	Buitenweg 002A 9984NS Oudeschip	1,5		18	19	21	22	23	22	23	22	21	18	23
BUW3	Buitenweg 003 9984NS Oudeschip	1,5		18	20	23	25	28	30	30	29	25	22	30
BUW4	Buitenweg 004 9984NS Oudeschip	1,5		17	19	22	24	26	27	26	25	23	21	27
BUW5	Buitenweg 005 9984NS Oudeschip	1,5		15	17	21	24	26	29	30	29	26	22	30
BUW6	Buitenweg 006 9984NS Oudeschip	1,5		17	19	22	24	27	28	27	27	24	21	28
BUW8	Buitenweg 008 9984NS Oudeschip	1,5		15	17	21	23	27	30	31	30	26	24	31
DKW001	Dijkweg 001 9984NV Oudeschip	1,5		14	17	22	24	26	29	30	30	27	24	30
DKW003	Dijkweg 003 9984NV Oudeschip	1,5		14	17	20	23	28	30	31	30	26	23	31
DKW007	Dijkweg 007 9984NV Oudeschip	1,5		14	17	23	25	28	30	31	29	26	23	31
DKW009	Dijkweg 009 9984NV Oudeschip	1,5		15	17	23	25	28	31	31	29	25	23	31
DKW011	Dijkweg 011 9984NV Oudeschip	1,5		15	17	23	26	28	31	31	29	25	23	31
DKW017	Dijkweg 017 9984NV Oudeschip	1,5		15	17	23	26	29	31	31	29	25	23	31
DKW019	Dijkweg 019 9984NV Oudeschip	1,5		15	17	21	26	29	31	31	29	25	23	31
DKW021	Dijkweg 021 9984NV Oudeschip	1,5		15	18	23	26	29	31	31	29	25	23	31
DKW025	Dijkweg 025 9984NV Oudeschip	1,5		15	18	23	26	29	31	31	29	25	22	31
DKW027	Dijkweg 027 9984NV Oudeschip	1,5		15	18	23	26	29	31	31	28	25	22	31
DKW029	Dijkweg 029 9984NV Oudeschip	1,5		15	18	24	26	29	32	31	28	25	22	32
DKW031	Dijkweg 031 9984NV Oudeschip	1,5		15	18	24	26	30	32	31	28	24	22	32
DKW035	Dijkweg 035 9984NV Oudeschip	1,5		15	18	24	27	30	32	30	28	24	22	32
DKW039	Dijkweg 039 9984NV Oudeschip	1,5		15	18	24	27	30	32	30	28	24	22	32
DKW041	Dijkweg 041 9984NV Oudeschip	1,5		16	18	24	27	30	32	30	27	24	22	32
DKW043	Dijkweg 043 9984NV Oudeschip	1,5		16	19	24	27	30	32	31	27	24	21	32
DKW045	Dijkweg 045 9984NV Oudeschip	1,5		18	21	24	27	30	32	31	27	24	22	32
DKW051	Dijkweg 051 9984NX Oudeschip	1,5		19	21	25	27	31	32	30	27	24	21	32
DKW053	Dijkweg 053 9984NX Oudeschip	1,5		19	21	25	27	31	32	30	27	24	21	32
DKW059	Dijkweg 059 9984NX Oudeschip	1,5		19	21	25	28	32	32	30	26	23	21	32
DKW063	Dijkweg 063 9984NX Oudeschip	1,5		19	22	25	28	32	32	29	26	23	21	32
DKW079	Dijkweg 079 9984NX Oudeschip	1,5		20	23	27	31	33	30	27	24	20	18	33
DKW081	Dijkweg tussen 79 en 85 (geprojecteerd	1,5		20	23	27	31	33	30	27	24	22	17	33
DKW085	Dijkweg 085 9984NX Oudeschip	1,5		20	23	27	31	33	30	27	24	22	17	33
DKW087	Dijkweg 087 9984NX Oudeschip	1,5		21	24	29	32	32	29	26	23	21	18	32
DKW089	Dijkweg 089 9984NX Oudeschip	1,5		21	25	30	32	33	28	25	23	21	17	33
DKW093	Dijkweg 093 9984NX Oudeschip	1,5		22	27	32	32	29	25	23	21	19	17	32
DKW095	Dijkweg 095 9984NX Oudeschip	1,5		23	27	33	32	29	25	21	19	17	15	33
DKW099	Dijkweg 099 9984NX Oudeschip	1,5		24	28	33	32	28	25	21	18	16	14	33
DKW101	Dijkweg 101 9984NX Oudeschip	1,5		30	34	30	26	22	20	19	17	15	14	34
DKW103	Dijkweg 103 9984NX Oudeschip	1,5		30	34	30	26	22	20	18	17	16	15	34
DKW105	Dijkweg 105 9984NX Oudeschip	1,5		30	34	30	25	22	20	16	15	13	11	34
DKW107	Dijkweg 107 9984NX Oudeschip	1,5		31	33	29	25	22	20	18	17	16	15	33
DLW03	Derk Luddesweg 003 9984XA Oudesch	1,5		20	23	26	27	27	25	22	20	18	16	27
DLW04	Derk Luddesweg 004 9984XB Oudesch	1,5		20	21	23	22	22	21	20	19	18	17	23
DLW05	Derk Luddesweg 005 9984XA Oudesch	1,5		20	23	27	28	28	25	23	21	20	18	28
DLW06	Derk Luddesweg 006 9984XB Oudesch	1,5		17	20	23	24	24	23	22	20	18	17	24
DLW08	Derk Luddesweg 008 9984XB Oudesch	1,5		21	23	25	25	26	25	23	22	20	19	26
DLW12	Derk Luddesweg 012 9984XB Oudesch	1,5		20	21	25	27	26	25	23	22	20	16	27
DLW14	Derk Luddesweg 014 9984XB Oudesch	1,5		20	23	27	30	31	29	26	24	21	18	31
DLW16	Derk Luddesweg 016 9984XB Oudesch	1,5		18	22	27	29	31	28	26	23	20	17	31
DLW18	Derk Luddesweg 018 9984XB Oudesch	1,5		20	23	27	29	31	29	26	23	20	17	31
DLW19	Derk Luddesweg 019 9984XA Oudesch	1,5		18	22	26	30	32	29	26	23	20	18	32
DLW20	Derk Luddesweg 020 9984XB Oudesch	1,5		20	23	27	30	31	29	26	23	20	18	31
DLW21	Derk Luddesweg 021 9984XA Oudesch	1,5		18	21	26	30	32	30	27	23	20	18	32
DLW22	Derk Luddesweg 022 9984XB Oudesch	1,5		19	21	26	29	31	29	26	23	20	18	31
DLW23	Derk Luddesweg 023 9984XA Oudesch	1,5		18	22	27	30	32	31	27	25	22	20	32
DLW24	Derk Luddesweg 024 9984XB Oudesch	1,5		18	21	26	29	32	29	26	23	20	18	32
DLW26	Derk Luddesweg 026 9984XB Oudesch	1,5		18	21	26	29	32	30	27	23	20	18	32
DLW30	Derk Luddesweg 030 9984XB Oudesch	1,5		17	21	27	29	33	31	28	24	21	18	33
DLW32	Derk Luddesweg 032 9984XB Oudesch	1,5		18	21	27	30	33	31	28	25	23	20	33
DWW02	Dwarsweg 002 9982TW Uithuizermeed	1,5		26	21	18	15	14	12	14	13	12	11	26
DWW04	Dwarsweg 004 9982TW Uithuizermeed	1,5		27	21	18	17	16	13	12	10	10	9	27
DWW06	Dwarsweg 006 9982TW Uithuizermeed	1,5		26	22	19	17	16	15	14	13	12	11	26
DWW12	Dwarsweg 012 9982TW Uithuizermeed	1,5		23	19	18	17	15	14	13	12	11	11	23
DWW14	Dwarsweg 014 9982TW Uithuizermeed	1,5		26	22	19	17	16	14	13	12	12	11	26
DWW14A	Dwarsweg 014A 9982TW Uithuizermee	1,5		23	20	18	16	15	14	13	12	11	10	23
DWW16	Dwarsweg 016 9982TW Uithuizermeed	1,5		21	18	15	13	12	11	10	12	11	8	21
DWW18	Dwarsweg 018 9982TW Uithuizermeed	1,5		20	16	14	12	13	12	12	11	11	10	20
EGD4	EGD-weg 004 9909TG Spijk	1,5		9	11	12	13	15	15	16	18	18	21	21
EGD6	EGD-weg 006 9909TG Spijk	1,5		13	14	15	16	17	18	19	20	20	22	22
HVL1	Heuvelderij 001 9982TX Uithuizermeed	1,5		24	20	15	13	11	10	9	8	7	6	24
HVL3	Heuvelderij 003 9982TX Uithuizermeed	1,5		24	21	18	16	15	14	13	12	11	10	24
HVL5	Heuvelderij 005 9982TX Uithuizermeed	1,5		25	21	18	17	15	14	13	12	11	10	25
HVL5A	Heuvelderij 005A 9982TX Uithuizermee	1,5		24	21	18	16	15	14	13	12	11	10	24
HVL7	Heuvelderij 007 9982TX Uithuizermeed	1,5		24	20	17	16	14	13	12	11	10	10	24
KO02	Koningsoord 002 9984XH Oudeschip	1,5		32	32	27	23	21	19	17	16	15	14	32
KO04	Koningsoord 004 9984XH Oudeschip	1,5		32	31	27	23	21	19	17	16	15	14	32
KO06	Koningsoord 006 9984XH Oudeschip	1,5		31	31	27	24	21	19	17	16	15	14	31
KO10	Koningsoord 010 9984XH Oudeschip	1,5		31	31	27	24	21	19	18	16	15	14	31
KWW01	Klaas Wiersumsweg 001 9984XJ Oude	1,5		28	25	22	19	17	15	14	12	11	10	28
KWW02	Klaas Wiersumsweg 002 9984XJ Oude	1,5		24	22	20	17	16	14	13	12	11	10	24
KWW04	Klaas Wiersumsweg 004 9984XJ Oude	1,5		26	22	19	17	15	14	12	11	10	9	26
KWW06	Klaas Wiersumsweg 006 9984XJ Oude	1,5		33	28	23	20	17	15	14	12	11	10	33
KWW09	Klaas Wiersumsweg 009 9984XJ Oude	1,5		34	29	25	22	20	18	16	15	14	13	34
KWW10	Klaas Wiersumsweg 010 9984XJ Oude	1,5		36	32	26	23	19	16	14	13	12	11	36
MW02	Molenweg 002 9984XD Oudeschip	1,5		17	23	27	29	31	29	26	23	20	18	31
MW03	Molenweg 003 9984XC Oudeschip	1,5		17	21	25	29	31	29	26	25	22	20	31
MW04	Molenweg 004 9984XD Oudeschip	1,5		17	21	27	29	31	29	26	23	20	18	31
MW05	Molenweg 005 9984XC Oudeschip	1,5		17	21	25	29	31	29	28	25	22	20	31
MW06	Molenweg 006 9984XD Oudeschip	1,5		17	21	27	29	31	29	27	23	20	18	31

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte h_o [m]	Berekende dagwaarde $L_{Ar,LT}$ [dB(A)]										
			werk:	aanleg wegen									
			bronnr./bronpositie:	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	max
MW07	Molenweg 007 9984XC Oudeschip	1,5		17	21	25	28	31	29	28	25	23	18	31
MW08	Molenweg 008 9984XD Oudeschip	1,5		17	21	27	29	31	29	26	23	20	18	31
MW09	Molenweg 009 9984XC Oudeschip	1,5		17	21	25	28	31	30	28	25	23	21	31
MW10	Molenweg 010 9984XD Oudeschip	1,5		17	21	27	28	31	29	26	23	20	18	31
MW11	Molenweg 011 9984XC Oudeschip	1,5		17	20	25	28	31	30	28	25	22	21	31
MW12	Molenweg 012 9984XD Oudeschip	1,5		17	21	25	28	30	29	26	23	20	18	30
MW13	Molenweg 013 9984XC Oudesch	1,5		17	20	25	28	31	30	28	26	22	18	31
MW14	Molenweg 014 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	25	28	30	29	26	23	20	18	30
MW15	Molenweg 015 9984XC Oudeschip	1,5		17	20	24	27	30	29	27	24	21	18	30
MW17	Molenweg 017 9984XC Oudeschip	1,5		17	20	24	27	31	31	29	25	23	21	31
MW19	Molenweg 019 9984XC Oudeschip	1,5		17	20	24	28	30	29	27	24	22	21	30
MW20	Molenweg 020 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	25	28	30	29	27	24	21	18	30
MW23	Molenweg 023 9984XC Oudeschip	1,5		16	20	24	27	31	30	28	24	21	19	31
MW25	Molenweg 025 9984XC Oudeschip	1,5		16	20	23	26	30	30	29	25	21	19	30
MW26	Molenweg 026 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	25	27	30	29	27	24	21	18	30
MW27	Molenweg 027 9984XC Oudeschip	1,5		16	19	23	26	29	29	28	25	21	19	29
MW28	Molenweg 028 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	24	27	30	29	28	24	21	18	30
MW29	Molenweg 029 9984XC Oudeschip	1,5		16	19	23	26	29	29	29	25	22	19	29
MW30	Molenweg 030 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	24	27	30	30	27	24	21	19	30
MW31	Molenweg 031 9984XC Oudesc	1,5		16	19	23	26	30	30	28	25	22	19	30
MW32	Molenweg 032 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	24	27	29	29	27	24	21	19	29
MW34	Molenweg 034 9984XD Oudeschip	1,5		16	20	24	27	29	30	28	24	21	19	30
MW36	Molenweg 036 9984XD Oudeschip	1,5		16	20	24	27	30	30	27	24	21	19	30
MW40	Molenweg 040 9984XD Oudeschip	1,5		16	19	24	26	29	29	27	24	21	21	29
MW46	Molenweg 046 9984XD Oudeschip	1,5		16	19	23	26	29	29	27	26	23	21	29
NS1	Nieuwstad 001 9906TG Bierum	1,5		9	10	11	11	12	13	14	15	16	18	18
NS2	Nieuwstad 002 9906TG Bierum	1,5		9	10	10	11	12	13	14	15	16	17	17
NS3	Nieuwstad 003 9906TG Bierum	1,5		9	10	10	11	10	11	11	13	16	18	18
NS4	Nieuwstad 004 9906TG Bierum	1,5		5	6	7	8	12	13	14	15	15	18	18
NS5	Nieuwstad 005 9906TG Bierum	1,5		6	10	11	11	12	13	14	15	16	18	18
NS6	Nieuwstad 006 9906TG Bierum	1,5		6	6	8	8	12	13	14	16	17	18	18
NS7	Nieuwstad 007 9906TG Bierum	1,5		9	10	11	12	12	13	14	16	17	18	18
NS8	Nieuwstad 008 9906TG Bierum	1,5		9	10	11	12	12	14	15	16	17	19	19
OPW01	Oostpolderweg 001 9909TH Spijk	1,5		13	14	15	16	17	16	18	16	16	18	18
OPW02	Oostpolderweg 002 9909TH Spijk	1,5		10	11	15	13	14	15	15	17	17	18	18
OPW03	Oostpolderweg 003 9909TH Spijk	1,5		13	14	15	15	16	17	17	19	19	20	20
OPW04	Oostpolderweg 004 9909TH Spijk	1,5		13	14	15	16	14	15	15	16	16	18	18
OPW05	Oostpolderweg 005 9909TH Spijk	1,5		15	16	17	18	19	20	20	21	21	20	21
OPW06	Oostpolderweg 006 9909TH Spijk	1,5		10	11	13	14	16	17	18	20	21	24	24
OPW07	Oostpolderweg 007 9909TH Spijk	1,5		14	15	16	17	18	18	20	21	18	20	21
OPW08	Oostpolderweg 008 9909TH Spijk	1,5		13	14	16	17	18	19	20	22	22	25	25
OPW09	Oostpolderweg 009 9909TH Spijk	1,5		13	14	16	17	19	20	21	22	23	26	26
OPW11	Oostpolderweg 011 9909TH Spijk	1,5		13	15	16	17	16	17	19	24	25	26	26
OPW13	Oostpolderweg 013 9909TH Spijk	1,5		13	15	16	17	19	20	21	24	25	27	27
OPW15	Oostpolderweg 015 9909TH Spijk	1,5		13	15	13	14	16	18	20	23	24	27	27
OPW17	Oostpolderweg 017 9909TH Spijk	1,5		13	15	15	16	18	20	22	25	25	28	28
OPW19	Oostpolderweg 019 9909TH Spijk	1,5		11	12	14	15	19	21	22	25	26	29	29
OPW21	Oostpolderweg 021 9909TH Spijk	1,5		14	15	17	18	19	22	23	26	25	28	28
OPW23	Oostpolderweg 023 9909TH Spijk	1,5		11	13	15	16	20	23	25	28	28	29	29
OPW27	Oostpolderweg 027 9984NT Oudeschip	1,5		12	14	16	18	20	24	24	27	27	29	29
PDW1	Polderdwarsweg 001 9984XK Oudesch	1,5		28	22	18	16	14	12	11	10	9	8	28
PDW2	Polderdwarsweg 002 9984XK Oudesch	1,5		32	26	22	19	17	14	13	11	10	9	32
PDW4	Polderdwarsweg 004 9984XK Oudesch	1,5		30	25	21	18	16	14	13	14	13	12	30
PDW6	Polderdwarsweg 006 9984XK Oudesch	1,5		31	26	21	18	16	14	13	11	10	9	31
PLN01	Polen 001 9909TK Spijk	1,5		12	13	11	12	16	17	18	20	21	25	25
PLN02	Polen 002 9909TK Spijk	1,5		8	9	10	11	13	14	16	19	22	25	25
PLN03	Polen 003 9909TK Spijk	1,5		12	13	14	15	16	18	19	20	23	27	27
PLN04	Polen 004 9909TK Spijk	1,5		8	9	11	14	15	17	18	20	21	25	25
PLN05	Polen 005 9909TK Spijk	1,5		12	13	12	12	14	17	19	20	22	26	26
PLN06	Polen 006 9909TK Spijk	1,5		11	13	13	13	16	17	18	20	21	25	25
PLN08	Polen 008 9909TK Spijk	1,5		8	9	10	11	13	14	16	18	20	24	24
PLN09	Polen 009 9909TK Spijk	1,5		9	10	12	15	17	18	19	21	22	27	27
PLN11	Polen 011 9909TK Spijk	1,5		12	13	15	16	17	18	19	21	23	28	28
THW15	Tweehuizerweg 015 9909TL Spijk	1,5		10	11	11	11	13	13	14	16	17	19	19
THW19	Tweehuizerweg 019 9909TL Spijk	1,5		9	10	11	12	13	14	15	16	17	20	20
TPW01	Toppinga's-weg 001 9984XE Oudeschi	1,5		21	22	22	20	18	18	18	17	16	15	22
TPW02	Toppinga's-weg 002 9984XE Oudeschi	1,5		24	27	28	25	23	20	18	16	15	13	28
TPW04	Toppinga's-weg 004 9984XE Oudeschi	1,5		25	28	29	27	24	23	21	19	18	17	29
TPW05	Toppinga's-weg 005 9984XE Oudeschi	1,5		25	26	27	23	21	19	17	16	14	13	27
TPW06	Toppinga's-weg 006 9984XE Oudeschi	1,5		25	28	30	28	23	21	18	17	15	13	30
TPW07	Toppinga's-weg 007 9984XE Oudeschi	1,5		25	29	33	30	26	23	20	18	16	14	33
TPW08	Toppinga's-weg 008 9984XE Oudeschi	1,5		25	29	31	29	26	24	21	20	18	17	31
TPW10	Toppinga's-weg 010 9984XE Oudeschi	1,5		24	29	30	29	26	24	22	20	18	17	30
TPW12	Toppinga's-weg 012 9984XE Oudeschi	1,5		24	29	34	32	28	24	22	20	18	14	34
VHW04	Vierhuizerweg 004 9909TM Spijk	1,5		11	11	13	13	14	15	16	17	18	20	20
VHW04a	Vierhuizerweg 004A 9909TM Spijk	1,5		11	9	10	10	12	12	13	15	16	19	19
VHW06	Vierhuizerweg 006 9909TM Spijk	1,5		11	11	12	13	14	15	16	17	19	20	20
VHW08	Vierhuizerweg 008 9909TM Spijk	1,5		11	12	13	13	14	15	16	18	19	21	21
VHW10	Vierhuizerweg 010 9909TM Spijk	1,5		7	8	10	10	12	12	14	15	17	20	20

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte h_o [m]	Berekende dagwaarde $L_{Ar,LT}$ [dB(A)]															
			werk:	bouw fundering - heien														
			bronnr./bronpositie:	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	max
BRW1	Bruiningsweg 001 9984XG Oudeschip	1,5		41	48	49	49	42	40	37	35	33	32	31	30	29	27	26	49
BRW2	Bruiningsweg 002 9984XG Oudeschip	1,5		39	43	44	44	42	40	38	37	36	35	34	33	32	31	29	44
BRW3	Bruiningsweg 003 9984XG Oudeschip	1,5		44	49	53	52	46	43	39	37	36	34	33	32	31	29	27	53
BRW4	Bruiningsweg 004 9984XG Oudeschip	1,5		42	48	53	52	46	44	40	38	36	34	33	32	31	29	27	53
BRW5	Bruiningsweg 005 9984XG Oudeschip	1,5		41	49	56	56	47	44	40	38	35	34	33	32	30	28	26	56
BRW6	Bruiningsweg 006 9984XG Oudeschip	1,5		42	50	58	60	49	46	41	39	36	35	34	33	32	30	28	60
BRW7	Bruiningsweg 007 9984XG Oudeschip	1,5		41	50	57	57	47	44	40	38	35	34	33	32	30	28	26	57
BRW9	Bruiningsweg 009 9984XG Oudeschip	1,5		41	49	58	58	48	45	40	38	35	34	33	32	30	28	26	58
BUW1	Buitenweg 001 9984NS Oudeschip	1,5		32	35	37	38	40	41	43	44	44	44	44	44	42	40	37	44
BUW2	Buitenweg 002 9984NS Oudeschip	1,5		29	31	32	33	36	36	38	39	40	41	42	43	45	45	42	45
BUW2A	Buitenweg 002A 9984NS Oudeschip	1,5		29	32	34	35	38	39	41	42	41	41	41	41	40	39	38	42
BUW3	Buitenweg 003 9984NS Oudeschip	1,5		30	33	35	37	40	42	46	49	52	55	55	55	50	45	41	55
BUW4	Buitenweg 004 9984NS Oudeschip	1,5		28	31	33	34	38	40	43	44	45	47	49	49	47	43	39	49
BUW5	Buitenweg 005 9984NS Oudeschip	1,5		26	29	32	33	38	39	44	46	50	54	56	55	50	44	40	56
BUW6	Buitenweg 006 9984NS Oudeschip	1,5		28	30	33	34	38	40	44	45	48	51	52	52	48	43	39	52
BUW8	Buitenweg 008 9984NS Oudeschip	1,5		27	30	33	34	38	40	45	47	51	55	58	56	50	44	40	58
DKW001	Dijkweg 001 9984NV Oudeschip	1,5		26	29	32	33	36	38	44	47	50	54	57	59	53	47	40	59
DKW003	Dijkweg 003 9984NV Oudeschip	1,5		26	30	32	34	38	39	45	47	52	56	58	56	50	43	39	58
DKW007	Dijkweg 007 9984NV Oudeschip	1,5		27	30	33	35	38	40	46	49	52	57	59	56	50	43	39	59
DKW009	Dijkweg 009 9984NV Oudeschip	1,5		27	30	33	35	39	41	46	50	53	57	58	55	50	43	39	58
DKW011	Dijkweg 011 9984NV Oudeschip	1,5		27	31	33	35	39	41	46	50	53	57	58	55	49	43	38	58
DKW017	Dijkweg 017 9984NV Oudeschip	1,5		28	31	34	35	39	41	47	50	54	58	57	54	49	43	38	58
DKW019	Dijkweg 019 9984NV Oudeschip	1,5		28	31	34	35	39	41	47	50	54	58	57	54	48	42	38	58
DKW021	Dijkweg 021 9984NV Oudeschip	1,5		28	31	34	35	39	41	47	50	54	58	57	53	48	42	38	58
DKW025	Dijkweg 025 9984NV Oudeschip	1,5		28	31	34	35	39	41	47	51	54	58	57	53	48	42	38	58
DKW027	Dijkweg 027 9984NV Oudeschip	1,5		28	31	34	35	40	42	48	51	55	58	56	53	48	42	38	58
DKW029	Dijkweg 029 9984NV Oudeschip	1,5		28	31	34	36	40	42	48	51	56	58	56	52	47	42	37	58
DKW031	Dijkweg 031 9984NV Oudeschip	1,5		28	31	34	36	40	42	48	52	56	57	55	52	47	41	37	57
DKW035	Dijkweg 035 9984NV Oudeschip	1,5		28	32	35	36	40	42	49	52	56	57	55	51	47	41	37	57
DKW039	Dijkweg 039 9984NV Oudeschip	1,5		28	32	35	36	41	43	50	53	57	57	54	51	46	41	37	57
DKW041	Dijkweg 041 9984NV Oudeschip	1,5		28	32	35	36	41	43	50	53	57	56	54	50	46	41	37	57
DKW043	Dijkweg 043 9984NV Oudeschip	1,5		29	32	35	37	41	43	50	53	57	56	53	50	46	41	37	57
DKW045	Dijkweg 045 9984NV Oudeschip	1,5		29	32	35	37	41	43	51	54	57	56	53	50	46	40	37	57
DKW051	Dijkweg 051 9984NX Oudeschip	1,5		29	33	36	37	42	44	52	55	58	55	52	49	44	40	36	58
DKW053	Dijkweg 053 9984NX Oudeschip	1,5		29	33	36	37	42	45	52	55	58	55	52	48	44	40	36	58
DKW059	Dijkweg 059 9984NX Oudeschip	1,5		29	33	36	38	43	45	53	56	57	54	51	47	43	39	36	57
DKW063	Dijkweg 063 9984NX Oudeschip	1,5		29	32	36	37	43	46	54	57	57	53	51	47	43	39	35	57
DKW079	Dijkweg 079 9984NX Oudeschip	1,5		31	35	38	40	47	50	59	58	52	48	46	43	40	37	34	59
DKW081	Dijkweg tussen 79 en 85 (geprojecteerd	1,5		31	35	38	40	47	50	59	58	52	48	46	43	40	36	33	59
DKW085	Dijkweg 085 9984NX Oudeschip	1,5		31	35	38	40	47	51	59	57	52	47	45	43	40	36	33	59
DKW087	Dijkweg 087 9984NX Oudeschip	1,5		33	37	41	43	50	53	58	54	50	46	44	42	39	36	33	58
DKW089	Dijkweg 089 9984NX Oudeschip	1,5		33	38	41	44	51	56	57	53	49	45	43	42	39	36	33	57
DKW093	Dijkweg 093 9984NX Oudeschip	1,5		34	40	44	48	58	59	51	48	43	40	39	37	35	32	30	59
DKW095	Dijkweg 095 9984NX Oudeschip	1,5		35	40	45	48	58	59	50	47	43	40	39	37	35	32	30	59
DKW099	Dijkweg 099 9984NX Oudeschip	1,5		35	41	46	49	60	58	49	46	42	40	38	37	34	32	30	60
DKW101	Dijkweg 101 9984NX Oudeschip	1,5		42	50	59	58	47	44	40	38	36	34	33	32	30	28	27	59
DKW103	Dijkweg 103 9984NX Oudeschip	1,5		42	51	59	57	47	44	39	37	35	34	33	32	30	28	26	59
DKW105	Dijkweg 105 9984NX Oudeschip	1,5		43	51	59	57	46	44	39	37	36	33	32	32	30	28	26	59
DKW107	Dijkweg 107 9984NX Oudeschip	1,5		44	52	59	56	47	45	41	39	37	35	34	32	30	28	26	59
DLW03	Derk Luddesweg 003 9984XA Oudesch	1,5		31	35	38	40	45	46	46	45	43	42	41	39	38	35	33	46
DLW04	Derk Luddesweg 004 9984XB Oudesch	1,5		32	35	36	37	39	39	38	37	36	35	35	34	33	32	30	39
DLW05	Derk Luddesweg 005 9984XA Oudesch	1,5		36	40	43	44	47	48	47	45	43	41	39	38	36	33	31	48
DLW06	Derk Luddesweg 006 9984XB Oudesch	1,5		31	34	37	39	42	44	45	45	44	43	42	41	40	38	36	45
DLW08	Derk Luddesweg 008 9984XB Oudesch	1,5		33	37	40	41	45	45	46	45	43	42	42	41	40	38	35	46
DLW12	Derk Luddesweg 012 9984XB Oudesch	1,5		32	36	39	41	46	47	46	44	42	41	40	39	37	35	33	47
DLW14	Derk Luddesweg 014 9984XB Oudesch	1,5		31	35	38	40	46	49	54	54	52	49	47	45	43	39	37	54
DLW16	Derk Luddesweg 016 9984XB Oudesch	1,5		30	34	38	40	46	49	55	54	51	47	45	43	40	37	34	55
DLW18	Derk Luddesweg 018 9984XB Oudesch	1,5		31	35	38	40	46	49	55	55	51	47	45	43	40	37	34	55
DLW19	Derk Luddesweg 019 9984XA Oudesch	1,5		31	35	38	40	46	49	57	57	52	48	46	44	40	37	34	57
DLW20	Derk Luddesweg 020 9984XB Oudesch	1,5		31	35	38	40	46	49	55	55	51	48	45	43	40	37	34	55
DLW21	Derk Luddesweg 021 9984XA Oudesch	1,5		31	34	38	40	46	49	57	57	53	49	47	44	40	37	34	57
DLW22	Derk Luddesweg 022 9984XB Oudesch	1,5		31	35	38	40	46	48	56	56	52	48	46	43	40	37	34	56
DLW23	Derk Luddesweg 023 9984XA Oudesch	1,5		30	34	38	40	46	49	58	59	53	49	48	44	42	39	36	59
DLW24	Derk Luddesweg 024 9984XB Oudesch	1,5		31	34	38	40	46	49	56	56	52	48	46	44	40	37	34	56
DLW26	Derk Luddesweg 026 9984XB Oudesch	1,5		31	34	38	40	45	49	57	58	53	49	47	44	40	37	34	58
DLW30	Derk Luddesweg 030 9984XB Oudesch	1,5		31	34	38	40	45	48	58	59	55	51	49	46	42	38	34	59
DLW32	Derk Luddesweg 032 9984XB Oudesch	1,5		31	35	38	40	46	49	58	59	55	51	49	47	44	40	37	59
DWW02	Dwarsweg 002 9982TW Uithuizermeed	1,5		52	42	38	36	33	32	30	28	27	26	26	25	24	23	22	52
DWW04	Dwarsweg 004 9982TW Uithuizermeed	1,5		49	41	37	35	32	30	29	27	26	25	24	24	23	22	20	49
DWW06	Dwarsweg 006 9982TW Uithuizermeed	1,5		48	40	36	35	31	30	28	27	26	25	25	24	23	22	21	48
DWW12	Dwarsweg 012 9982TW Uithuizermeed	1,5		45	39	35	34	31	30	28	27	26	25	24	24	23	22	20	45
DWW14	Dwarsweg 014 9982TW Uithuizermeed	1,5		47	39	35	34	31	30	28	27	26	25	24	24	23	22	20	47
DWW14A	Dwarsweg 014A 9982TW Uithuizermee	1,5		44	38	35	33	30	29	28	27	26	25	24	23	23	22	21	44
DWW16	Dwarsweg 016 9982TW Uithuizermeed	1,5		41	35	32	31	28	27	26	25	24	23	22	22	21	20	19	41
DWW18	Dwarsweg 018 9982TW Uithuizermeed	1,5		40	35	32	31	28	27	26	25	24	23	23	22	21	20	19	40
EGD4	EGD-weg 004 9909TG Spijk	1,5		25	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	41	43	43
EGD6	EGD-weg 006 9909TG Spijk	1,5		23	25	26	27	29	29	31	32	33	34	35	36	37	39	41	41
HVL1	Heuvelderij 001 9982TX Uithuizermeed	1,5		43	36	33	32	29	28	26	25	24	23	23	22	21	20	19	43
HVL3	Heuvelderij 003 9982TX Uithuizermeed	1,5		43	37	34	32	29	28	27	26	25	24	23	23	22	21	20	43
HVL5	Heuvelderij 005 9982TX Uithuizermeed	1,5		44	37	34	32	30	29	27	26	25	24	23	23	22	21	20	44
HVL5A	Heuvelderij 005A 9982TX Uithuizermee	1,5		44	37	34	32	29	28	27	26	25	24	23	22	22	21	20	44
HVL7	Heuvelderij 007 9982TX Uithuizermeed	1,5		44	37	34	32	30	29	27	26	25	24	23	23	22	21	20	44
KO02	Koningsoord 002 9984XH Oudeschip	1,5		44	53	51	48	42	40	36	34	32	31	30	29	28	26	25	53
KO04	Koningsoord 004 9984XH Oudeschip	1,5		44	53	51	49	42	40	36	34	33	31	30	29	28	26	25	53
KO06	Koningsoord 006 9984XH Oudeschip	1,5		44	52	51	49	42	40	36	35	33	31	31	30	28	27	25	52
KO10	Koningsoord 010 9984XH Oudeschip	1,5		44	51	51	49	43	40	37	35	33	32	31	30	28	27	25	51
KWW01	Klaas Wiersumsweg 001 9984XJ Oude	1,5		48	47	44	43	39	38	35	34	33	31	30	29	28	26	25	48
KWW02	Klaas Wiersumsweg 002 9984XJ Oude	1,5		42	44	41	41	38	37	35	33	32	32	31	30	29	28	27	44
KWW04	Klaas Wiersumsweg 004 9984XJ Oude	1,5		44	43	40	38	35	34	32	30	29	28	27	27	26	25	24	44
KWW06	Klaas Wiersumsweg 006 9984XJ Oude	1,5		49	52	47	45	39	38	35	33	31	30	29	28	27	26	25	52
KWW09	Klaas Wiersumsweg 009 9984XJ Oude	1,5		49	53	46	44	38	36	34	32	30	29	28	27	26	24	23	53
KWW10	Klaas Wiersumsweg 010 9984XJ Oude	1,5		50	61	52	48	41	40	37	36	35	34	33	33	31	30	28	61
MW02	Molenweg 002 9984XD Oudeschip	1,5		31	34	38	40	46	48	55	55	51	48	46	43	40	37	34	55
MW03	Molenweg 003 9984XC Oudeschip	1,5		30	34	37	39	45	48	55	56	52	48	46	44	41	37	34	56
MW04	Molenweg 004 9984XD Oudeschip	1,5		31	34	38	40	46	48	55	55	51	48	46	44	40	37	34	55
MW05	Molenweg 005 9984XC Oudeschip	1,5		30	34	37	39	45	47	55	56	52	49	46	44	41	38	34	56
MW06	Molenweg 006 9984XD Oudeschip	1,5		30	34	37	39	45	48	55	55	51	48	46	44	41	37	34	55

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte h_o [m]	Berekende dagwaarde $L_{Ar,LT}$ [dB(A)]															
			werk:	bouw fundering - heien														
			bronnr./bronpositie:	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	max
MW07	Molenweg 007 9984XC Oudeschip	1,5		30	34	37	39	45	47	54	55	52	49	47	44	41	37	34	55
MW08	Molenweg 008 9984XD Oudeschip	1,5		30	34	37	39	45	48	54	55	52	48	46	44	41	37	34	55
MW09	Molenweg 009 9984XC Oudeschip	1,5		30	34	37	39	45	47	54	55	52	49	47	45	41	38	35	55
MW10	Molenweg 010 9984XD Oudeschip	1,5		30	34	37	39	45	47	54	55	51	48	46	44	41	37	34	55
MW11	Molenweg 011 9984XC Oudeschip	1,5		30	33	37	39	44	47	54	55	53	50	47	45	42	38	35	55
MW12	Molenweg 012 9984XD Oudeschip	1,5		30	34	37	39	45	47	54	55	51	48	46	44	41	38	34	55
MW13	Molenweg 013 9984XC Oudesch	1,5		30	33	37	38	44	46	53	55	53	50	48	45	42	38	35	55
MW14	Molenweg 014 9984XD Oudeschip	1,5		30	34	37	39	44	47	53	54	51	49	46	44	41	38	34	54
MW15	Molenweg 015 9984XC Oudeschip	1,5		30	33	37	38	44	46	53	54	52	50	47	45	42	38	35	54
MW17	Molenweg 017 9984XC Oudeschip	1,5		30	33	36	38	44	46	53	54	53	50	48	46	42	38	35	54
MW19	Molenweg 019 9984XC Oudeschip	1,5		30	33	36	38	43	46	52	54	53	50	48	46	42	38	35	54
MW20	Molenweg 020 9984XD Oudeschip	1,5		30	34	37	39	44	46	53	54	52	49	47	45	41	38	35	54
MW23	Molenweg 023 9984XC Oudeschip	1,5		29	33	36	38	43	45	51	53	53	51	49	46	43	39	35	53
MW25	Molenweg 025 9984XC Oudeschip	1,5		29	33	36	37	43	45	51	53	53	51	49	46	43	39	36	53
MW26	Molenweg 026 9984XD Oudeschip	1,5		30	33	37	38	44	46	52	53	52	49	47	45	42	38	35	53
MW27	Molenweg 027 9984XC Oudeschip	1,5		29	33	36	37	42	44	50	52	52	51	49	46	43	39	36	52
MW28	Molenweg 028 9984XD Oudeschip	1,5		30	33	36	38	44	46	52	53	52	50	47	45	42	38	35	53
MW29	Molenweg 029 9984XC Oudeschip	1,5		29	33	36	37	42	44	50	52	52	51	49	47	43	39	36	52
MW30	Molenweg 030 9984XD Oudeschip	1,5		30	33	36	38	43	46	52	53	52	50	48	45	42	38	35	53
MW31	Molenweg 031 9984XC Oudesc	1,5		29	32	35	37	42	44	50	52	53	51	49	47	43	39	36	53
MW32	Molenweg 032 9984XD Oudeschip	1,5		30	33	36	38	43	45	52	53	52	50	48	45	42	38	35	53
MW34	Molenweg 034 9984XD Oudeschip	1,5		29	33	36	38	43	45	51	53	52	50	48	46	42	38	35	53
MW36	Molenweg 036 9984XD Oudeschip	1,5		29	33	36	38	43	45	51	53	52	50	48	46	42	39	36	53
MW40	Molenweg 040 9984XD Oudeschip	1,5		29	33	36	37	42	44	50	52	52	50	49	46	43	39	36	52
MW46	Molenweg 046 9984XD Oudeschip	1,5		29	32	35	37	42	44	50	51	52	50	49	47	43	39	35	52
NS1	Nieuwstad 001 9906TG Bierum	1,5		21	22	23	23	25	25	26	27	28	28	29	30	31	33	35	35
NS2	Nieuwstad 002 9906TG Bierum	1,5		16	17	18	19	20	20	22	23	24	25	25	26	27	29	32	32
NS3	Nieuwstad 003 9906TG Bierum	1,5		17	18	19	20	21	21	23	23	24	25	26	27	28	30	33	33
NS4	Nieuwstad 004 9906TG Bierum	1,5		20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	29	30	32	33	36	36
NS5	Nieuwstad 005 9906TG Bierum	1,5		20	22	23	23	25	25	27	27	28	29	30	30	32	34	36	36
NS6	Nieuwstad 006 9906TG Bierum	1,5		21	22	23	23	24	25	26	27	28	29	29	30	32	33	36	36
NS7	Nieuwstad 007 9906TG Bierum	1,5		21	22	23	24	25	26	27	27	29	29	30	30	31	33	36	36
NS8	Nieuwstad 008 9906TG Bierum	1,5		19	21	22	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	33	36	36
OPW01	Oostpolderweg 001 9909TH Spijk	1,5		26	28	29	29	31	31	32	33	34	34	35	35	36	38	39	39
OPW02	Oostpolderweg 002 9909TH Spijk	1,5		25	27	29	29	31	31	33	33	34	34	35	36	37	39	40	40
OPW03	Oostpolderweg 003 9909TH Spijk	1,5		22	23	25	25	27	27	29	29	30	31	32	33	34	36	37	37
OPW04	Oostpolderweg 004 9909TH Spijk	1,5		24	26	27	27	29	29	31	31	32	32	33	34	35	37	39	39
OPW05	Oostpolderweg 005 9909TH Spijk	1,5		27	29	31	32	33	34	35	35	36	36	37	38	39	41	41	41
OPW06	Oostpolderweg 006 9909TH Spijk	1,5		26	28	29	30	32	32	34	35	36	37	38	39	42	45	48	48
OPW07	Oostpolderweg 007 9909TH Spijk	1,5		28	29	31	31	33	34	35	36	36	37	38	39	40	41	42	42
OPW08	Oostpolderweg 008 9909TH Spijk	1,5		23	24	26	26	28	29	31	32	33	34	35	37	39	42	45	45
OPW09	Oostpolderweg 009 9909TH Spijk	1,5		22	23	25	26	28	29	31	32	34	36	37	39	42	47	52	52
OPW11	Oostpolderweg 011 9909TH Spijk	1,5		21	24	25	26	28	29	31	32	34	35	37	39	42	48	53	53
OPW13	Oostpolderweg 013 9909TH Spijk	1,5		21	23	25	26	28	29	32	33	34	36	37	39	42	48	54	54
OPW15	Oostpolderweg 015 9909TH Spijk	1,5		21	23	25	26	28	29	31	32	34	36	37	39	43	49	56	56
OPW17	Oostpolderweg 017 9909TH Spijk	1,5		21	24	25	26	28	29	32	33	34	37	38	40	43	49	56	56
OPW19	Oostpolderweg 019 9909TH Spijk	1,5		22	24	26	27	29	30	32	34	36	37	39	41	45	51	60	60
OPW21	Oostpolderweg 021 9909TH Spijk	1,5		22	24	26	27	30	31	33	34	36	38	40	42	46	53	55	55
OPW23	Oostpolderweg 023 9909TH Spijk	1,5		23	25	27	28	30	31	34	35	38	40	42	45	49	58	52	58
OPW27	Oostpolderweg 027 9984NT Oudeschip	1,5		23	25	27	28	31	32	35	37	39	41	43	46	51	57	50	57
PDW1	Polderdwarsweg 001 9984XK Oudesch	1,5		51	43	39	37	34	33	31	29	28	27	27	26	25	24	24	51
PDW2	Polderdwarsweg 002 9984XK Oudesch	1,5		52	50	45	43	39	37	35	33	32	30	29	28	26	24	23	52
PDW4	Polderdwarsweg 004 9984XK Oudesch	1,5		52	46	42	40	36	35	33	31	30	29	28	28	27	26	24	52
PDW6	Polderdwarsweg 006 9984XK Oudesch	1,5		60	50	44	42	38	37	35	33	32	31	31	30	29	28	26	60
PLN01	Polen 001 9909TK Spijk	1,5		21	22	23	24	26	27	28	29	31	32	33	34	36	40	45	45
PLN02	Polen 002 9909TK Spijk	1,5		19	21	22	23	25	26	27	28	30	31	32	33	35	39	44	44
PLN03	Polen 003 9909TK Spijk	1,5		22	23	25	25	27	28	30	30	32	33	34	35	38	41	47	47
PLN04	Polen 004 9909TK Spijk	1,5		19	21	22	23	25	26	28	29	30	31	32	33	36	39	44	44
PLN05	Polen 005 9909TK Spijk	1,5		20	22	23	24	25	26	28	29	30	32	33	34	37	41	46	46
PLN06	Polen 006 9909TK Spijk	1,5		20	22	23	24	25	26	28	29	30	31	32	34	36	40	45	45
PLN08	Polen 008 9909TK Spijk	1,5		20	21	22	23	25	25	27	28	29	31	32	33	35	39	44	44
PLN09	Polen 009 9909TK Spijk	1,5		21	22	24	25	27	27	29	30	31	33	34	35	38	42	48	48
PLN11	Polen 011 9909TK Spijk	1,5		20	22	24	24	26	27	29	30	31	33	34	35	38	43	50	50
THW15	Tweehuizerweg 015 9909TL Spijk	1,5		25	26	27	28	29	29	30	31	32	33	33	34	36	38	40	40
THW19	Tweehuizerweg 019 9909TL Spijk	1,5		24	26	27	27	29	29	31	31	32	33	34	35	36	39	41	41
TPW01	Toppinga's-weg 001 9984XE Oudeschi	1,5		38	41	42	42	41	41	38	37	36	34	34	33	31	30	28	42
TPW02	Toppinga's-weg 002 9984XE Oudeschi	1,5		37	41	44	46	48	47	43	42	39	38	36	36	34	32	30	48
TPW04	Toppinga's-weg 004 9984XE Oudeschi	1,5		37	42	46	49	50	48	44	42	40	39	38	37	36	34	33	50
TPW05	Toppinga's-weg 005 9984XE Oudeschi	1,5		38	42	44	45	45	44	41	39	38	37	36	35	34	32	31	45
TPW06	Toppinga's-weg 006 9984XE Oudeschi	1,5		36	41	46	48	50	47	43	41	38	37	36	35	33	31	29	50
TPW07	Toppinga's-weg 007 9984XE Oudeschi	1,5		37	42	47	51	57	54	48	46	43	40	39	38	36	34	32	57
TPW08	Toppinga's-weg 008 9984XE Oudeschi	1,5		36	42	46	49	53	50	45	42	39	38	36	35	33	31	30	53
TPW10	Toppinga's-weg 010 9984XE Oudeschi	1,5		39	43	48	50	52	50	45	43	40	39	38	37	35	33	31	52
TPW12	Toppinga's-weg 012 9984XE Oudeschi	1,5		35	41	47	50	60	57	48	45	42	39	38	37	34	32	30	60
VHW04	Vierhuizerweg 004 9909TM Spijk	1,5		21	22	23	24	25	26	27	27	28	29	30	31	33	35	38	38
VHW04a	Vierhuizerweg 004A 9909TM Spijk	1,5		23	25	26	26	27	28	29	29	30	31	32	33	34	36	39	39
VHW06	Vierhuizerweg 006 9909TM Spijk	1,5		19	21	22	22	24	24	26	26	27	29	30	31	33	35	39	39
VHW08	Vierhuizerweg 008 9909TM Spijk	1,5		22	23	24	25	26	26	27	28	29	30	31	31	33	35	39	39
VHW10	Vierhuizerweg 010 9909TM Spijk	1,5		23	24	25	26	27	28	29	29	30	31	32	33	35	37	40	40

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte h_o [m]	Berekende dagwaarde $L_{Ar,LT}$ [dB(A)]															
			werk:	bouw fundering - heien op grotere afstand														
			bronnr./bronpositie:	41a	42a	43a	44a	45a	46a	47a	48a	49a	50a	51a	52a	53a	54a	55a	max
BRW1	Bruiningsweg 001 9984XG Oudeschip	1,5		42	47	47	47	41	40	36	35	33	32	31	30	29	27	26	47
BRW2	Bruiningsweg 002 9984XG Oudeschip	1,5		38	42	42	42	40	39	37	36	35	34	33	33	32	30	29	42
BRW3	Bruiningsweg 003 9984XG Oudeschip	1,5		44	47	49	49	44	42	38	37	35	33	33	32	30	28	27	49
BRW4	Bruiningsweg 004 9984XG Oudeschip	1,5		41	47	50	50	46	43	38	37	35	34	33	32	30	28	27	50
BRW5	Bruiningsweg 005 9984XG Oudeschip	1,5		41	48	52	52	46	43	38	37	35	33	32	31	30	28	26	52
BRW6	Bruiningsweg 006 9984XG Oudeschip	1,5		42	48	54	54	48	45	40	38	36	34	33	32	31	30	28	54
BRW7	Bruiningsweg 007 9984XG Oudeschip	1,5		41	48	53	53	46	43	38	37	35	33	32	31	30	28	26	53
BRW9	Bruiningsweg 009 9984XG Oudeschip	1,5		41	48	53	53	47	44	39	37	35	33	32	31	30	28	26	53
BUW1	Buitenweg 001 9984NS Oudeschip	1,5		32	34	36	38	40	41	42	42	42	42	42	42	41	39	36	42
BUW2	Buitenweg 002 9984NS Oudeschip	1,5		28	30	32	33	35	36	38	38	39	40	41	41	44	43	42	44
BUW2A	Buitenweg 002A 9984NS Oudeschip	1,5		29	31	33	35	37	38	40	41	40	40	40	40	39	38	37	41
BUW3	Buitenweg 003 9984NS Oudeschip	1,5		30	33	35	37	40	41	46	48	50	52	52	52	49	44	41	52
BUW4	Buitenweg 004 9984NS Oudeschip	1,5		28	30	33	34	37	39	42	43	44	46	47	47	46	42	39	47
BUW5	Buitenweg 005 9984NS Oudeschip	1,5		26	29	32	33	37	39	44	45	48	51	52	51	49	43	40	52
BUW6	Buitenweg 006 9984NS Oudeschip	1,5		27	30	33	34	38	39	43	44	46	48	49	50	48	42	39	50
BUW8	Buitenweg 008 9984NS Oudeschip	1,5		27	30	33	34	38	39	44	46	49	53	53	52	49	43	40	53
DKW001	Dijkweg 001 9984NV Oudeschip	1,5		26	29	31	33	36	38	45	46	48	52	53	54	51	47	42	54
DKW003	Dijkweg 003 9984NV Oudeschip	1,5		27	30	32	34	37	39	45	47	49	53	53	52	49	43	39	53
DKW007	Dijkweg 007 9984NV Oudeschip	1,5		27	30	33	35	38	40	46	47	50	53	53	52	49	44	39	53
DKW009	Dijkweg 009 9984NV Oudeschip	1,5		27	30	33	35	38	41	47	48	50	53	53	52	48	43	39	53
DKW011	Dijkweg 011 9984NV Oudeschip	1,5		28	31	33	35	39	41	47	48	50	53	53	51	48	43	39	53
DKW017	Dijkweg 017 9984NV Oudeschip	1,5		28	31	33	35	39	41	47	48	51	53	53	51	48	42	38	53
DKW019	Dijkweg 019 9984NV Oudeschip	1,5		28	31	33	35	39	41	47	48	51	53	53	51	48	41	38	53
DKW021	Dijkweg 021 9984NV Oudeschip	1,5		28	31	33	35	39	41	47	49	51	53	53	51	47	42	38	53
DKW025	Dijkweg 025 9984NV Oudeschip	1,5		28	31	34	35	39	41	48	49	51	53	52	50	47	41	38	53
DKW027	Dijkweg 027 9984NV Oudeschip	1,5		28	31	34	35	39	42	48	49	52	53	52	50	47	41	38	53
DKW029	Dijkweg 029 9984NV Oudeschip	1,5		28	31	34	36	40	42	48	49	52	53	52	49	46	41	38	53
DKW031	Dijkweg 031 9984NV Oudeschip	1,5		28	31	34	36	40	42	48	50	52	53	52	49	46	41	38	53
DKW035	Dijkweg 035 9984NV Oudeschip	1,5		28	32	34	36	40	42	49	50	52	52	51	49	46	41	37	52
DKW039	Dijkweg 039 9984NV Oudeschip	1,5		28	32	34	36	40	43	49	50	53	52	51	48	45	40	37	53
DKW041	Dijkweg 041 9984NV Oudeschip	1,5		28	32	34	36	40	43	49	51	53	52	51	48	45	40	37	53
DKW043	Dijkweg 043 9984NV Oudeschip	1,5		29	32	35	37	41	44	50	51	53	52	50	48	45	41	37	53
DKW045	Dijkweg 045 9984NV Oudeschip	1,5		29	32	35	37	41	44	50	51	53	52	50	48	45	40	37	53
DKW051	Dijkweg 051 9984NX Oudeschip	1,5		30	33	35	37	42	45	50	52	53	52	50	48	44	39	36	53
DKW053	Dijkweg 053 9984NX Oudeschip	1,5		30	33	36	37	42	45	51	52	53	51	50	47	43	39	36	53
DKW059	Dijkweg 059 9984NX Oudeschip	1,5		30	33	36	38	43	45	52	53	53	50	49	47	43	38	36	53
DKW063	Dijkweg 063 9984NX Oudeschip	1,5		29	32	36	38	43	46	52	53	53	50	48	46	43	38	35	53
DKW079	Dijkweg 079 9984NX Oudeschip	1,5		31	35	39	41	46	49	54	53	50	47	45	42	40	36	34	54
DKW081	Dijkweg tussen 79 en 85 (geprojecteerd	1,5		31	35	39	41	46	49	54	53	49	46	44	42	40	36	33	54
DKW085	Dijkweg 085 9984NX Oudeschip	1,5		31	35	39	41	46	49	54	53	49	46	44	42	39	36	33	54
DKW087	Dijkweg 087 9984NX Oudeschip	1,5		33	37	41	43	49	51	53	51	47	45	43	41	39	35	33	53
DKW089	Dijkweg 089 9984NX Oudeschip	1,5		34	37	41	44	51	52	52	50	47	44	42	40	39	35	33	52
DKW093	Dijkweg 093 9984NX Oudeschip	1,5		35	39	44	47	53	54	48	46	43	39	38	36	35	31	30	54
DKW095	Dijkweg 095 9984NX Oudeschip	1,5		35	40	44	47	54	54	47	46	43	39	38	37	35	32	30	54
DKW099	Dijkweg 099 9984NX Oudeschip	1,5		36	41	45	48	54	53	46	45	42	38	37	36	34	31	30	54
DKW101	Dijkweg 101 9984NX Oudeschip	1,5		41	49	54	53	46	43	38	37	35	33	32	31	30	28	27	54
DKW103	Dijkweg 103 9984NX Oudeschip	1,5		42	49	54	53	46	43	38	37	35	33	32	31	30	28	27	54
DKW105	Dijkweg 105 9984NX Oudeschip	1,5		43	50	54	52	45	43	38	37	34	33	32	31	30	27	26	54
DKW107	Dijkweg 107 9984NX Oudeschip	1,5		44	50	54	52	45	43	39	38	37	35	34	32	30	28	26	54
DLW03	Derk Luddesweg 003 9984XA Oudesch	1,5		31	35	38	39	43	44	44	43	42	40	39	38	37	34	33	44
DLW04	Derk Luddesweg 004 9984XB Oudesch	1,5		33	34	35	36	37	37	36	36	35	34	34	33	32	31	30	37
DLW05	Derk Luddesweg 005 9984XA Oudesch	1,5		36	39	41	43	45	46	44	43	41	40	38	37	35	32	31	46
DLW06	Derk Luddesweg 006 9984XB Oudesch	1,5		31	34	36	38	41	42	44	43	42	41	41	40	39	37	35	44
DLW08	Derk Luddesweg 008 9984XB Oudesch	1,5		33	36	39	40	43	44	44	43	42	41	40	40	39	37	35	44
DLW12	Derk Luddesweg 012 9984XB Oudesch	1,5		32	36	38	40	44	46	43	42	41	39	39	38	36	34	33	46
DLW14	Derk Luddesweg 014 9984XB Oudesch	1,5		31	35	38	40	45	47	51	50	49	47	46	44	42	39	37	51
DLW16	Derk Luddesweg 016 9984XB Oudesch	1,5		30	34	38	40	45	47	51	51	48	45	44	42	40	36	34	51
DLW18	Derk Luddesweg 018 9984XB Oudesch	1,5		31	35	38	40	45	47	52	51	48	45	44	42	40	36	34	52
DLW19	Derk Luddesweg 019 9984XA Oudesch	1,5		31	35	38	40	45	48	53	52	49	46	45	43	40	36	34	53
DLW20	Derk Luddesweg 020 9984XB Oudesch	1,5		31	35	38	40	45	47	52	52	48	46	44	42	40	36	34	52
DLW21	Derk Luddesweg 021 9984XA Oudesch	1,5		31	34	38	40	45	48	54	53	50	47	45	43	40	36	34	54
DLW22	Derk Luddesweg 022 9984XB Oudesch	1,5		31	35	38	40	45	47	52	52	49	46	44	42	40	36	34	52
DLW23	Derk Luddesweg 023 9984XA Oudesch	1,5		31	35	39	40	45	48	54	54	50	48	46	45	40	38	36	54
DLW24	Derk Luddesweg 024 9984XB Oudesch	1,5		31	35	38	40	45	47	53	52	49	46	45	43	40	36	34	53
DLW26	Derk Luddesweg 026 9984XB Oudesch	1,5		31	34	38	40	45	48	53	53	50	47	45	43	40	36	34	53
DLW30	Derk Luddesweg 030 9984XB Oudesch	1,5		31	34	38	40	45	48	54	54	52	49	47	45	42	38	35	54
DLW32	Derk Luddesweg 032 9984XB Oudesch	1,5		31	35	38	40	46	49	54	54	51	49	47	46	43	40	37	54
DWW02	Dwarsweg 002 9982TW Uithuizermeed	1,5		50	41	37	36	32	31	28	28	27	26	25	25	24	22	21	50
DWW04	Dwarsweg 004 9982TW Uithuizermeed	1,5		47	40	36	35	32	30	28	27	26	25	24	23	23	21	20	47
DWW06	Dwarsweg 006 9982TW Uithuizermeed	1,5		46	39	36	34	31	30	28	27	26	25	24	24	23	21	21	46
DWW12	Dwarsweg 012 9982TW Uithuizermeed	1,5		44	38	35	33	31	30	27	27	25	25	24	23	22	21	20	44
DWW14	Dwarsweg 014 9982TW Uithuizermeed	1,5		46	39	35	34	31	30	27	27	26	25	24	23	23	21	20	46
DWW14A	Dwarsweg 014A 9982TW Uithuizermee	1,5		43	38	35	33	31	29	27	27	25	25	24	23	22	21	21	43
DWW16	Dwarsweg 016 9982TW Uithuizermeed	1,5		40	35	32	31	28	27	25	24	23	23	22	21	21	19	18	40
DWW18	Dwarsweg 018 9982TW Uithuizermeed	1,5		39	34	31	30	28	27	25	24	24	23	22	22	21	20	19	39
EGD4	EGD-weg 004 9909TG Spijk	1,5		25	27	28	29	30	31	32	33	33	35	35	36	38	40	42	42
EGD6	EGD-weg 006 9909TG Spijk	1,5		23	25	26	27	28	29	31	32	32	34	34	35	36	38	40	40
HVL1	Heuvelderij 001 9982TX Uithuizermeed	1,5		42	36	33	32	29	28	26	25	24	23	22	22	21	20	19	42
HVL3	Heuvelderij 003 9982TX Uithuizermeed	1,5		43	37	33	32	29	28	26	26	24	24	23	22	22	20	19	43
HVL5	Heuvelderij 005 9982TX Uithuizermeed	1,5		43	37	34	32	30	28	26	26	25	24	23	22	22	20	20	43
HVL5A	Heuvelderij 005A 9982TX Uithuizermee	1,5		43	37	34	32	29	28	26	26	24	24	23	22	21	20	19	43
HVL7	Heuvelderij 007 9982TX Uithuizermeed	1,5		44	37	34	32	30	29	26	26	25	24	23	22	22	20	19	44
KO02	Koningsoord 002 9984XH Oudeschip	1,5		44	50	48	46	41	39	35	34	32	30	29	29	27	26	24	50
KO04	Koningsoord 004 9984XH Oudeschip	1,5		44	50	48	46	41	39	35	34	32	31	30	29	28	26	25	50
KO06	Koningsoord 006 9984XH Oudeschip	1,5		44	49	48	47	41	39	35	34	32	31	30	29	28	26	25	49
KO10	Koningsoord 010 9984XH Oudeschip	1,5		43	49	48	47	42	40	36	34	33	31	30	29	28	26	25	49
KWW01	Klaas Wiersumsweg 001 9984XJ Oude	1,5		46	46	43	42	39	37	35	34	32	31	30	29	28	26	25	46
KWW02	Klaas Wiersumsweg 002 9984XJ Oude	1,5		41	42	40	40	37	36	34	33	32	31	30	30	29	27	26	42
KWW04	Klaas Wiersumsweg 004 9984XJ Oude	1,5		42	41	38	37	34	33	31	30	29	28	27	26	25	24	23	42
KWW06	Klaas Wiersumsweg 006 9984XJ Oude	1,5		47	49	45	43	39	37	34	33	31	30	29	28	27	25	25	49
KWW09	Klaas Wiersumsweg 009 9984XJ Oude	1,5		48	49	45	42	38	36	32	31	30	29	28	27	26	24	23	49
KWW10	Klaas Wiersumsweg 010 9984XJ Oude	1,5		49	55	50	47	41	39	35	34	33	33	33	32	31	29	28	55
MW02	Molenweg 002 9984XD Oudeschip	1,5		31	34	38	40	45	47	51	51	49	46	44	42	40	36	34	51
MW03	Molenweg 003 9984XC Oudeschip	1,5		30	34	37	40	44	47	52	52	49	46	45	43	40	37	34	52
MW04	Molenweg 004 9984XD Oudeschip	1,5		31	34	38	40	45	47	51	51	49	46	44	42	40	36	34	51
MW05	Molenweg 005 9984XC Oudeschip	1,5		30	34	37	39	44	47	52	52	49	46	45	43	41	37	34	52
MW06	Molenweg 006 9984XD Oudeschip	1,5		30	34	37	40	44	47	51	51	49	46	44	42	40	36	34	51

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte h_o [m]	Berekende dagwaarde $L_{Ar,LT}$ [dB(A)]															
			werk:	bouw fundering - heien op grotere afstand														
			bronnr./bronpositie:	41a	42a	43a	44a	45a	46a	47a	48a	49a	50a	51a	52a	53a	54a	55a	max
MW07	Molenweg 007 9984XC Oudeschip	1,5		30	34	37	39	44	46	52	51	49	47	45	43	41	37	34	52
MW08	Molenweg 008 9984XD Oudeschip	1,5		30	34	37	40	44	47	51	51	49	46	45	42	40	36	34	51
MW09	Molenweg 009 9984XC Oudeschip	1,5		30	34	37	39	44	46	51	51	49	47	46	43	41	37	35	51
MW10	Molenweg 010 9984XD Oudeschip	1,5		30	34	37	39	44	46	51	51	49	46	45	43	40	37	34	51
MW11	Molenweg 011 9984XC Oudeschip	1,5		30	33	37	39	43	46	51	51	49	47	46	44	41	37	35	51
MW12	Molenweg 012 9984XD Oudeschip	1,5		30	34	37	39	44	46	51	51	49	46	45	43	40	37	34	51
MW13	Molenweg 013 9984XC Oudesch	1,5		30	33	37	39	43	46	51	51	50	47	46	44	41	37	35	51
MW14	Molenweg 014 9984XD Oudeschip	1,5		30	34	37	39	43	46	51	51	49	46	45	43	41	37	34	51
MW15	Molenweg 015 9984XC Oudeschip	1,5		30	33	36	39	43	45	50	51	49	47	46	44	41	37	35	51
MW17	Molenweg 017 9984XC Oudeschip	1,5		30	33	36	38	43	45	50	51	50	48	46	44	42	38	35	51
MW19	Molenweg 019 9984XC Oudeschip	1,5		30	33	36	38	43	45	50	50	50	48	46	44	42	38	35	50
MW20	Molenweg 020 9984XD Oudeschip	1,5		30	33	37	39	43	46	50	50	49	47	45	43	41	37	35	50
MW23	Molenweg 023 9984XC Oudeschip	1,5		29	33	36	38	42	44	49	50	49	48	46	45	42	38	35	50
MW25	Molenweg 025 9984XC Oudeschip	1,5		29	33	36	38	42	44	49	50	49	48	47	45	42	38	36	50
MW26	Molenweg 026 9984XD Oudeschip	1,5		30	33	36	38	43	45	50	50	49	47	45	44	41	37	35	50
MW27	Molenweg 027 9984XC Oudeschip	1,5		29	32	36	38	42	44	49	49	49	48	47	45	42	38	36	49
MW28	Molenweg 028 9984XD Oudeschip	1,5		30	33	36	38	43	45	50	50	49	47	45	44	41	37	35	50
MW29	Molenweg 029 9984XC Oudeschip	1,5		29	32	36	37	42	44	49	49	49	48	47	45	42	38	36	49
MW30	Molenweg 030 9984XD Oudeschip	1,5		30	33	36	38	43	45	50	50	49	47	46	44	41	38	35	50
MW31	Molenweg 031 9984XC Oudesc	1,5		29	32	35	37	41	43	49	49	50	48	47	45	43	38	36	50
MW32	Molenweg 032 9984XD Oudeschip	1,5		30	33	36	38	42	45	49	50	49	47	46	44	41	38	35	50
MW34	Molenweg 034 9984XD Oudeschip	1,5		30	33	36	38	42	44	49	50	49	47	46	44	42	38	35	50
MW36	Molenweg 036 9984XD Oudeschip	1,5		29	33	36	38	42	44	49	49	49	47	46	44	42	38	35	49
MW40	Molenweg 040 9984XD Oudeschip	1,5		29	32	36	37	42	44	48	49	49	48	46	45	42	38	36	49
MW46	Molenweg 046 9984XD Oudeschip	1,5		29	32	35	37	41	43	48	49	49	48	47	45	42	38	35	49
NS1	Nieuwstad 001 9906TG Bierum	1,5		21	22	23	23	24	25	26	27	28	29	29	30	31	33	35	35
NS2	Nieuwstad 002 9906TG Bierum	1,5		16	17	18	19	20	21	23	23	24	25	25	26	27	30	32	32
NS3	Nieuwstad 003 9906TG Bierum	1,5		17	18	19	20	21	21	23	23	25	26	27	28	29	31	33	33
NS4	Nieuwstad 004 9906TG Bierum	1,5		20	21	22	23	24	24	26	27	28	29	30	30	31	34	36	36
NS5	Nieuwstad 005 9906TG Bierum	1,5		20	22	23	24	25	25	27	27	28	29	30	30	32	34	36	36
NS6	Nieuwstad 006 9906TG Bierum	1,5		20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	34	36	36
NS7	Nieuwstad 007 9906TG Bierum	1,5		21	22	23	24	25	25	27	27	28	28	29	29	31	33	36	36
NS8	Nieuwstad 008 9906TG Bierum	1,5		19	21	22	22	23	24	26	26	28	30	30	31	32	34	37	37
OPW01	Oostpolderweg 001 9909TH Spijk	1,5		26	27	29	29	30	31	32	32	33	34	34	35	35	37	38	38
OPW02	Oostpolderweg 002 9909TH Spijk	1,5		25	27	28	29	31	30	32	32	33	34	34	35	36	38	39	39
OPW03	Oostpolderweg 003 9909TH Spijk	1,5		22	23	24	25	26	27	28	29	29	31	31	33	34	35	36	36
OPW04	Oostpolderweg 004 9909TH Spijk	1,5		24	25	26	27	28	29	30	30	31	32	32	33	34	36	38	38
OPW05	Oostpolderweg 005 9909TH Spijk	1,5		27	29	30	31	33	33	34	34	35	36	36	37	38	39	40	40
OPW06	Oostpolderweg 006 9909TH Spijk	1,5		26	27	29	30	31	32	34	34	35	37	38	39	40	44	46	46
OPW07	Oostpolderweg 007 9909TH Spijk	1,5		27	29	30	31	32	33	35	35	36	37	37	38	39	40	40	40
OPW08	Oostpolderweg 008 9909TH Spijk	1,5		22	24	25	26	28	29	31	31	32	34	35	36	38	41	43	43
OPW09	Oostpolderweg 009 9909TH Spijk	1,5		21	23	25	26	28	29	31	32	33	36	37	38	41	46	49	49
OPW11	Oostpolderweg 011 9909TH Spijk	1,5		21	23	25	26	28	29	31	32	33	35	36	38	41	46	49	49
OPW13	Oostpolderweg 013 9909TH Spijk	1,5		21	23	25	26	28	29	31	32	33	36	37	39	41	47	50	50
OPW15	Oostpolderweg 015 9909TH Spijk	1,5		21	23	25	26	28	29	31	32	33	36	37	39	41	48	51	51
OPW17	Oostpolderweg 017 9909TH Spijk	1,5		21	23	25	26	28	29	31	32	34	36	37	39	42	48	52	52
OPW19	Oostpolderweg 019 9909TH Spijk	1,5		22	24	26	27	29	30	33	33	35	38	39	41	43	49	54	54
OPW21	Oostpolderweg 021 9909TH Spijk	1,5		22	24	26	27	29	30	33	34	35	38	39	41	44	50	51	51
OPW23	Oostpolderweg 023 9909TH Spijk	1,5		23	25	27	28	30	31	34	35	37	40	41	44	47	53	51	53
OPW27	Oostpolderweg 027 9984NT Oudeschip	1,5		23	25	27	29	31	32	35	36	38	41	43	45	49	53	49	53
PDW1	Polderdwarsweg 001 9984XK Oudesch	1,5		48	42	38	36	33	32	30	29	28	27	26	26	25	24	23	48
PDW2	Polderdwarsweg 002 9984XK Oudesch	1,5		49	48	44	42	39	37	34	33	32	30	29	28	26	24	23	49
PDW4	Polderdwarsweg 004 9984XK Oudesch	1,5		49	44	40	39	36	35	32	31	30	29	28	27	27	25	24	49
PDW6	Polderdwarsweg 006 9984XK Oudesch	1,5		54	48	44	42	38	37	34	33	32	31	30	30	29	27	26	54
PLN01	Polen 001 9909TK Spijk	1,5		20	22	23	24	25	26	28	29	30	32	32	34	36	40	44	44
PLN02	Polen 002 9909TK Spijk	1,5		19	21	22	23	25	25	27	28	29	31	32	33	35	39	44	44
PLN03	Polen 003 9909TK Spijk	1,5		22	23	25	25	27	28	30	30	31	33	34	35	37	41	46	46
PLN04	Polen 004 9909TK Spijk	1,5		19	21	22	23	25	26	28	28	29	31	32	33	35	39	44	44
PLN05	Polen 005 9909TK Spijk	1,5		20	21	23	24	25	26	28	28	30	32	33	34	36	41	46	46
PLN06	Polen 006 9909TK Spijk	1,5		20	21	23	24	25	26	28	28	30	31	32	33	35	40	44	44
PLN08	Polen 008 9909TK Spijk	1,5		19	20	22	23	24	25	28	28	29	31	32	33	35	39	44	44
PLN09	Polen 009 9909TK Spijk	1,5		21	22	24	25	26	27	30	30	31	33	34	35	37	42	47	47
PLN11	Polen 011 9909TK Spijk	1,5		20	22	23	24	26	27	29	30	31	33	34	35	37	43	48	48
THW15	Tweehuizerweg 015 9909TL Spijk	1,5		24	26	27	28	28	29	30	31	31	33	33	34	35	38	39	39
THW19	Tweehuizerweg 019 9909TL Spijk	1,5		24	26	26	27	28	29	31	31	32	33	34	34	36	38	40	40
TPW01	Toppinga's-weg 001 9984XE Oudeschip	1,5		38	40	41	41	40	40	38	36	35	33	33	32	31	29	28	41
TPW02	Toppinga's-weg 002 9984XE Oudeschip	1,5		36	40	43	44	46	45	42	41	39	38	36	35	34	32	30	46
TPW04	Toppinga's-weg 004 9984XE Oudeschip	1,5		37	41	45	47	48	46	42	41	39	38	37	36	35	33	33	48
TPW05	Toppinga's-weg 005 9984XE Oudeschip	1,5		37	41	43	44	44	42	40	39	37	36	35	35	33	32	31	44
TPW06	Toppinga's-weg 006 9984XE Oudeschip	1,5		36	40	44	46	48	45	41	40	38	36	35	34	32	30	29	48
TPW07	Toppinga's-weg 007 9984XE Oudeschip	1,5		37	42	46	49	53	51	46	45	42	40	39	37	36	33	32	53
TPW08	Toppinga's-weg 008 9984XE Oudeschip	1,5		36	41	45	48	50	47	43	41	38	36	36	34	33	31	29	50
TPW10	Toppinga's-weg 010 9984XE Oudeschip	1,5		39	43	47	48	49	48	43	42	39	38	37	36	35	32	30	49
TPW12	Toppinga's-weg 012 9984XE Oudeschip	1,5		36	41	46	51	54	52	46	44	42	39	37	36	34	31	29	54
VHW04	Vierhuizerweg 004 9909TM Spijk	1,5		21	22	23	24	25	25	27	27	28	29	30	31	32	35	38	38
VHW04a	Vierhuizerweg 004A 9909TM Spijk	1,5		23	24	25	26	27	28	29	29	30	31	32	32	34	36	38	38
VHW06	Vierhuizerweg 006 9909TM Spijk	1,5		19	20	21	22	23	24	26	26	27	29	30	31	32	35	39	39
VHW08	Vierhuizerweg 008 9909TM Spijk	1,5		22	23	24	25	25	26	27	28	28	30	30	31	33	35	38	38
VHW10	Vierhuizerweg 010 9909TM Spijk	1,5		23	24	25	26	27	27	29	29	30	31	32	33	34	37	40	40

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte h_o [m]	Berekende dagwaarde $L_{Ar,LT}$ [dB(A)]															
			werk:	bouw - storten beton														
			bronnr./bronpositie:	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	max
BRW1	Bruiningsweg 001 9984XG Oudeschip	1,5		29	34	34	34	28	27	24	22	21	20	19	18	17	16	15	34
BRW2	Bruiningsweg 002 9984XG Oudeschip	1,5		28	31	32	32	28	27	24	23	22	21	20	19	18	17	16	32
BRW3	Bruiningsweg 003 9984XG Oudeschip	1,5		30	36	39	38	33	31	27	26	24	23	22	21	20	19	18	39
BRW4	Bruiningsweg 004 9984XG Oudeschip	1,5		29	35	38	37	32	29	26	24	23	21	20	20	18	17	16	38
BRW5	Bruiningsweg 005 9984XG Oudeschip	1,5		28	36	41	41	34	32	28	26	24	23	22	21	20	19	18	41
BRW6	Bruiningsweg 006 9984XG Oudeschip	1,5		29	36	43	45	35	33	29	27	25	24	23	22	21	19	18	45
BRW7	Bruiningsweg 007 9984XG Oudeschip	1,5		29	36	42	42	34	32	28	26	25	23	22	22	20	19	18	42
BRW9	Bruiningsweg 009 9984XG Oudeschip	1,5		28	35	43	43	34	31	26	25	23	23	22	22	20	19	18	43
BUW1	Buitenweg 001 9984NS Oudeschip	1,5		18	20	22	24	26	27	28	29	29	29	29	29	29	27	25	29
BUW2	Buitenweg 002 9984NS Oudeschip	1,5		16	18	20	21	24	25	27	27	28	29	30	31	32	31	28	32
BUW2A	Buitenweg 002A 9984NS Oudeschip	1,5		19	21	23	24	26	27	28	28	27	29	29	28	28	25	24	29
BUW3	Buitenweg 003 9984NS Oudeschip	1,5		19	21	23	24	28	29	33	34	37	39	40	39	35	30	26	40
BUW4	Buitenweg 004 9984NS Oudeschip	1,5		19	21	23	24	27	28	31	32	33	34	34	34	32	29	25	34
BUW5	Buitenweg 005 9984NS Oudeschip	1,5		16	19	21	22	25	27	31	33	36	40	41	41	36	30	28	41
BUW6	Buitenweg 006 9984NS Oudeschip	1,5		18	21	23	24	27	28	31	33	35	36	37	37	34	29	26	37
BUW8	Buitenweg 008 9984NS Oudeschip	1,5		16	19	21	22	25	27	31	33	36	41	43	42	37	31	28	43
DKW001	Dijkweg 001 9984NV Oudeschip	1,5		16	18	20	21	24	26	31	33	35	39	42	44	39	34	29	44
DKW003	Dijkweg 003 9984NV Oudeschip	1,5		15	18	20	21	25	26	31	34	37	42	43	42	37	31	27	43
DKW007	Dijkweg 007 9984NV Oudeschip	1,5		16	18	20	22	25	27	33	35	38	42	43	41	36	31	27	43
DKW009	Dijkweg 009 9984NV Oudeschip	1,5		16	18	21	22	25	27	33	36	39	42	43	40	36	30	25	43
DKW011	Dijkweg 011 9984NV Oudeschip	1,5		16	18	21	22	25	27	34	36	39	42	43	40	35	30	26	43
DKW017	Dijkweg 017 9984NV Oudeschip	1,5		16	18	21	22	26	27	34	36	39	43	43	40	35	30	25	43
DKW019	Dijkweg 019 9984NV Oudeschip	1,5		16	19	21	22	26	28	33	36	40	43	42	39	34	29	25	43
DKW021	Dijkweg 021 9984NV Oudeschip	1,5		16	19	21	22	26	28	34	36	40	43	42	39	35	30	25	43
DKW025	Dijkweg 025 9984NV Oudeschip	1,5		16	19	21	22	26	28	34	37	40	43	42	39	34	30	25	43
DKW027	Dijkweg 027 9984NV Oudeschip	1,5		16	19	21	22	26	28	35	37	41	43	42	38	34	30	24	43
DKW029	Dijkweg 029 9984NV Oudeschip	1,5		16	19	21	23	27	28	35	37	41	43	41	38	34	29	24	43
DKW031	Dijkweg 031 9984NV Oudeschip	1,5		16	19	21	23	27	29	35	38	41	43	41	38	34	29	24	43
DKW035	Dijkweg 035 9984NV Oudeschip	1,5		16	19	22	23	27	29	36	38	42	42	40	37	33	29	25	42
DKW039	Dijkweg 039 9984NV Oudeschip	1,5		16	19	22	23	27	29	36	39	42	42	40	37	33	29	24	42
DKW041	Dijkweg 041 9984NV Oudeschip	1,5		17	19	22	23	27	29	36	39	42	42	39	36	33	29	26	42
DKW043	Dijkweg 043 9984NV Oudeschip	1,5		17	20	23	24	28	30	37	39	42	42	39	36	33	28	26	42
DKW045	Dijkweg 045 9984NV Oudeschip	1,5		17	20	22	24	29	31	37	39	42	42	39	36	32	27	23	42
DKW051	Dijkweg 051 9984NX Oudeschip	1,5		17	22	25	26	30	32	38	40	43	41	38	35	30	26	23	43
DKW053	Dijkweg 053 9984NX Oudeschip	1,5		17	22	25	26	30	32	38	41	43	40	38	35	30	26	23	43
DKW059	Dijkweg 059 9984NX Oudeschip	1,5		17	22	25	26	30	33	39	42	42	39	37	34	30	26	23	42
DKW063	Dijkweg 063 9984NX Oudeschip	1,5		20	22	25	26	31	33	39	42	42	39	37	34	29	25	22	42
DKW079	Dijkweg 079 9984NX Oudeschip	1,5		21	24	27	28	33	36	44	43	38	35	32	30	27	23	21	44
DKW081	Dijkweg tussen 79 en 85 (geprojecteerd	1,5		21	24	27	28	34	36	44	43	38	34	32	29	27	23	21	44
DKW085	Dijkweg 085 9984NX Oudeschip	1,5		21	24	27	29	34	37	44	42	37	34	33	29	26	23	21	44
DKW087	Dijkweg 087 9984NX Oudeschip	1,5		22	25	28	30	36	39	43	40	36	33	31	29	26	23	21	43
DKW089	Dijkweg 089 9984NX Oudeschip	1,5		22	26	29	31	37	41	43	39	35	32	31	29	25	22	20	43
DKW093	Dijkweg 093 9984NX Oudeschip	1,5		21	26	30	34	43	44	37	34	30	28	27	26	24	21	18	44
DKW095	Dijkweg 095 9984NX Oudeschip	1,5		24	28	32	34	43	43	36	33	29	27	26	24	22	20	18	43
DKW099	Dijkweg 099 9984NX Oudeschip	1,5		23	29	33	36	44	43	35	32	29	26	25	24	22	20	18	44
DKW101	Dijkweg 101 9984NX Oudeschip	1,5		28	37	44	43	34	31	28	26	25	23	22	22	18	17	16	44
DKW103	Dijkweg 103 9984NX Oudeschip	1,5		30	37	44	43	34	31	27	26	24	23	22	22	20	17	15	44
DKW105	Dijkweg 105 9984NX Oudeschip	1,5		30	37	44	42	33	31	26	24	23	21	20	19	17	16	15	44
DKW107	Dijkweg 107 9984NX Oudeschip	1,5		31	38	43	41	33	31	28	26	25	23	22	22	20	16	15	43
DLW03	Derk Luddesweg 003 9984XA Oudesch	1,5		22	25	27	29	32	33	33	32	30	28	27	26	24	22	20	33
DLW04	Derk Luddesweg 004 9984XB Oudesch	1,5		22	24	25	26	27	27	27	26	25	24	24	24	23	22	21	27
DLW05	Derk Luddesweg 005 9984XA Oudesch	1,5		22	25	28	30	34	35	34	33	31	29	28	27	25	23	21	35
DLW06	Derk Luddesweg 006 9984XB Oudesch	1,5		19	22	24	25	28	29	30	30	29	28	27	27	25	23	22	30
DLW08	Derk Luddesweg 008 9984XB Oudesch	1,5		20	25	27	29	32	32	32	31	30	29	28	28	26	25	23	32
DLW12	Derk Luddesweg 012 9984XB Oudesch	1,5		21	25	27	27	31	33	33	32	30	29	28	27	24	22	20	33
DLW14	Derk Luddesweg 014 9984XB Oudesch	1,5		21	24	27	28	33	35	40	39	37	34	32	31	28	25	22	40
DLW16	Derk Luddesweg 016 9984XB Oudesch	1,5		19	22	25	27	32	35	41	39	36	33	31	29	27	24	21	41
DLW18	Derk Luddesweg 018 9984XB Oudesch	1,5		21	24	27	28	33	35	41	40	36	33	31	29	27	24	21	41
DLW19	Derk Luddesweg 019 9984XA Oudesch	1,5		20	23	25	27	33	35	43	42	37	34	32	30	27	24	21	43
DLW20	Derk Luddesweg 020 9984XB Oudesch	1,5		21	24	27	28	33	35	41	40	37	34	31	30	27	24	21	41
DLW21	Derk Luddesweg 021 9984XA Oudesch	1,5		18	22	25	27	32	36	43	43	38	34	32	30	27	24	21	43
DLW22	Derk Luddesweg 022 9984XB Oudesch	1,5		21	24	26	28	32	34	41	41	37	34	32	30	27	24	22	41
DLW23	Derk Luddesweg 023 9984XA Oudesch	1,5		18	22	25	27	32	35	43	43	39	35	34	31	29	26	22	43
DLW24	Derk Luddesweg 024 9984XB Oudesch	1,5		18	22	25	27	32	35	41	42	37	34	32	30	27	24	23	42
DLW26	Derk Luddesweg 026 9984XB Oudesch	1,5		18	22	25	26	32	34	42	43	38	34	32	30	27	24	21	43
DLW30	Derk Luddesweg 030 9984XB Oudesch	1,5		18	22	25	26	31	34	43	44	40	36	34	31	28	24	21	44
DLW32	Derk Luddesweg 032 9984XB Oudesch	1,5		18	22	25	26	32	35	43	44	40	37	35	32	29	26	23	44
DWW02	Dwarsweg 002 9982TW Uithuizermeed	1,5		37	29	25	23	22	22	20	19	18	17	17	16	16	15	14	37
DWW04	Dwarsweg 004 9982TW Uithuizermeed	1,5		36	28	26	23	21	20	18	17	16	15	15	14	14	13	12	36
DWW06	Dwarsweg 006 9982TW Uithuizermeed	1,5		35	28	25	24	21	21	19	18	17	17	16	16	15	14	14	35
DWW12	Dwarsweg 012 9982TW Uithuizermeed	1,5		31	25	24	23	21	20	18	18	17	16	16	15	15	14	13	31
DWW14	Dwarsweg 014 9982TW Uithuizermeed	1,5		34	28	25	23	21	20	19	18	17	16	16	16	15	14	13	34
DWW14A	Dwarsweg 014A 9982TW Uithuizermee	1,5		31	26	23	22	20	19	18	17	17	16	16	15	15	14	13	31
DWW16	Dwarsweg 016 9982TW Uithuizermeed	1,5		28	23	21	20	18	17	17	17	16	15	15	15	12	11	11	28
DWW18	Dwarsweg 018 9982TW Uithuizermeed	1,5		27	22	22	21	19	18	17	17	16	15	15	15	14	13	13	27
EGD4	EGD-weg 004 9909TG Spijk	1,5		12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	21	22	24	26	28	28
EGD6	EGD-weg 006 9909TG Spijk	1,5		14	16	17	17	18	19	20	21	21	22	23	24	25	27	29	29
HVL1	Heuvelderij 001 9982TX Uithuizermeed	1,5		29	23	21	19	17	16	15	14	13	12	12	12	11	10	9	29
HVL3	Heuvelderij 003 9982TX Uithuizermeed	1,5		31	26	23	22	20	19	18	17	17	16	15	15	14	14	13	31
HVL5	Heuvelderij 005 9982TX Uithuizermeed	1,5		32	26	23	22	20	19	18	17	17	16	16	15	14	14	13	32
HVL5A	Heuvelderij 005A 9982TX Uithuizermee	1,5		31	26	23	22	20	19	18	17	17	16	15	15	14	14	13	31
HVL7	Heuvelderij 007 9982TX Uithuizermeed	1,5		32	26	23	22	20	20	18	17	17	16	16	15	15	14	13	32
KO02	Koningsoord 002 9984XH Oudeschip	1,5		31	40	38	36	30	28	25	24	22	21	21	20	19	18	17	40
KO04	Koningsoord 004 9984XH Oudeschip	1,5		31	39	38	36	30	28	25	24	22	21	21	20	19	18	17	39
KO06	Koningsoord 006 9984XH Oudeschip	1,5		30	39	38	36	30	28	25	24	23	21	21	20	19	18	17	39
KO10	Koningsoord 010 9984XH Oudeschip	1,5		30	38	38	36	30	29	26	24	23	22	21	20	19	18	17	38
KWW01	Klaas Wiersumsweg 001 9984XJ Oude	1,5		33	32	29	28	25	24	22	20	19	18	18	17	16	15	14	33
KWW02	Klaas Wiersumsweg 002 9984XJ Oude	1,5		29	29	27	26	23	22	20	19	18	17	17	16	15	14	13	29
KWW04	Klaas Wiersumsweg 004 9984XJ Oude	1,5		31	30	27	26	23	22	20	18	17	16	16	15	15	14	13	31
KWW06	Klaas Wiersumsweg 006 9984XJ Oude	1,5		35	38	33	31	26	24	22	20	19	18	17	16	15	14	13	38
KWW09	Klaas Wiersumsweg 009 9984XJ Oude	1,5		36	39	34	31	27	26	23	22	21	20	19	19	18	17	16	39
KWW10	Klaas Wiersumsweg 010 9984XJ Oude	1,5		36	45	37	33	28	26	23	22	21	20	19	19	17	16	14	45
MW02	Molenweg 002 9984XD Oudeschip	1,5		18	22	25	26	33	35	40	40	37	33	32	30	27	24	22	40
MW03	Molenweg 003 9984XC Oudeschip	1,5		18	21	24	26	31	34	40	41	37	35	33	31	29	26	21	41
MW04	Molenweg 004 9984XD Oudeschip	1,5		18	21	24	26	32	35	40	40	37	34	32	30	27	24	22	40
MW05	Molenweg 005 9984XC Oudeschip	1,5		18	21	24	26	31	33	40	41	38	35	34	32	29	26	22	41
MW06	Molenweg 006 9984XD Oudeschip	1,5		18	21	24	26	33	35	40	40	37	34	32	30	27	24	22	40

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte h_o [m]	Berekende dagwaarde $L_{Ar,LT}$ [dB(A)]															
			werk:	bouw - storten beton														
			bronnr./bronpositie:	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	max
MW07	Molenweg 007 9984XC Oudeschip	1,5		18	21	24	26	31	33	40	40	38	35	34	32	27	24	22	40
MW08	Molenweg 008 9984XD Oudeschip	1,5		18	21	24	26	33	35	40	40	37	34	32	30	27	24	22	40
MW09	Molenweg 009 9984XC Oudeschip	1,5		18	21	24	26	31	33	40	40	39	36	34	32	29	26	22	40
MW10	Molenweg 010 9984XD Oudeschip	1,5		18	21	24	26	32	34	39	40	38	34	32	30	27	24	22	40
MW11	Molenweg 011 9984XC Oudeschip	1,5		18	21	24	25	30	33	39	40	39	36	34	32	30	25	22	40
MW12	Molenweg 012 9984XD Oudeschip	1,5		18	21	24	26	32	34	39	40	37	34	32	30	27	24	22	40
MW13	Molenweg 013 9984XC Oudesch	1,5		18	21	24	25	30	33	39	40	39	36	34	32	28	25	22	40
MW14	Molenweg 014 9984XD Oudeschip	1,5		18	21	24	26	31	33	39	40	37	34	32	30	28	24	22	40
MW15	Molenweg 015 9984XC Oudeschip	1,5		18	21	24	25	30	32	38	40	38	36	33	31	28	25	22	40
MW17	Molenweg 017 9984XC Oudeschip	1,5		18	21	23	25	30	32	38	40	39	36	35	33	30	26	22	40
MW19	Molenweg 019 9984XC Oudeschip	1,5		17	20	23	25	29	32	38	40	38	36	34	32	29	25	22	40
MW20	Molenweg 020 9984XD Oudeschip	1,5		18	21	24	25	32	33	38	39	37	35	33	31	28	25	22	39
MW23	Molenweg 023 9984XC Oudeschip	1,5		17	20	23	25	29	31	37	39	38	36	34	32	29	25	23	39
MW25	Molenweg 025 9984XC Oudeschip	1,5		17	20	23	24	29	31	36	39	39	37	35	32	29	26	23	39
MW26	Molenweg 026 9984XD Oudeschip	1,5		18	21	24	25	31	33	38	39	37	35	33	31	28	25	22	39
MW27	Molenweg 027 9984XC Oudeschip	1,5		17	20	23	24	29	31	36	38	38	36	35	32	29	26	23	38
MW28	Molenweg 028 9984XD Oudeschip	1,5		18	21	23	25	31	32	38	39	37	35	33	31	28	25	22	39
MW29	Molenweg 029 9984XC Oudeschip	1,5		17	20	23	24	28	30	36	38	38	36	35	33	29	26	23	38
MW30	Molenweg 030 9984XD Oudeschip	1,5		18	21	23	25	30	32	37	38	38	35	33	33	28	25	22	38
MW31	Molenweg 031 9984XC Oudesc	1,5		17	20	23	24	28	30	36	39	39	37	35	33	29	26	23	39
MW32	Molenweg 032 9984XD Oudeschip	1,5		17	21	23	25	30	31	37	38	37	35	34	31	28	25	22	38
MW34	Molenweg 034 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	23	25	29	31	37	38	38	37	34	32	29	25	23	38
MW36	Molenweg 036 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	23	25	31	31	37	39	38	36	34	32	29	25	24	39
MW40	Molenweg 040 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	23	24	29	31	36	37	37	36	34	32	31	27	25	37
MW46	Molenweg 046 9984XD Oudeschip	1,5		17	20	23	24	29	31	35	37	37	36	36	34	31	27	25	37
NS1	Nieuwstad 001 9906TG Bierum	1,5		11	12	13	13	14	14	15	15	16	17	17	18	19	20	22	22
NS2	Nieuwstad 002 9906TG Bierum	1,5		11	11	12	12	13	14	14	15	15	16	16	17	18	19	21	21
NS3	Nieuwstad 003 9906TG Bierum	1,5		11	12	12	12	13	14	14	15	15	16	16	16	18	19	21	21
NS4	Nieuwstad 004 9906TG Bierum	1,5		8	9	10	10	11	11	12	13	16	17	17	18	19	20	22	22
NS5	Nieuwstad 005 9906TG Bierum	1,5		8	9	10	10	14	14	15	16	16	17	17	18	19	21	22	22
NS6	Nieuwstad 006 9906TG Bierum	1,5		11	9	10	10	11	12	13	13	14	15	15	16	19	21	21	21
NS7	Nieuwstad 007 9906TG Bierum	1,5		11	12	13	13	14	14	15	16	16	17	18	18	19	21	23	23
NS8	Nieuwstad 008 9906TG Bierum	1,5		11	12	13	13	14	14	15	16	16	17	18	18	19	21	23	23
OPW01	Oostpolderweg 001 9909TH Spijk	1,5		15	16	17	18	19	19	20	20	21	21	22	23	22	23	24	24
OPW02	Oostpolderweg 002 9909TH Spijk	1,5		12	14	15	16	19	19	18	19	19	20	20	21	22	24	25	25
OPW03	Oostpolderweg 003 9909TH Spijk	1,5		15	16	17	17	18	19	20	20	20	21	22	22	23	25	25	25
OPW04	Oostpolderweg 004 9909TH Spijk	1,5		15	16	17	17	18	19	20	18	19	20	20	21	22	23	25	25
OPW05	Oostpolderweg 005 9909TH Spijk	1,5		16	18	19	20	21	22	23	23	24	25	25	26	27	28	27	28
OPW06	Oostpolderweg 006 9909TH Spijk	1,5		12	14	15	16	17	18	20	20	21	23	24	25	27	30	33	33
OPW07	Oostpolderweg 007 9909TH Spijk	1,5		16	17	19	19	20	21	22	23	23	24	25	25	26	26	27	27
OPW08	Oostpolderweg 008 9909TH Spijk	1,5		15	16	17	18	19	20	21	22	22	24	24	26	28	30	33	33
OPW09	Oostpolderweg 009 9909TH Spijk	1,5		15	16	17	18	19	20	22	22	24	25	26	28	30	33	38	38
OPW11	Oostpolderweg 011 9909TH Spijk	1,5		15	16	17	18	19	20	22	20	21	23	24	26	29	35	38	38
OPW13	Oostpolderweg 013 9909TH Spijk	1,5		12	14	17	18	19	20	22	23	24	25	26	28	31	35	39	39
OPW15	Oostpolderweg 015 9909TH Spijk	1,5		13	16	17	18	19	20	19	20	22	23	25	26	29	35	41	41
OPW17	Oostpolderweg 017 9909TH Spijk	1,5		14	16	17	18	20	20	22	23	24	26	27	28	31	36	41	41
OPW19	Oostpolderweg 019 9909TH Spijk	1,5		13	14	15	16	18	19	21	21	24	26	27	29	32	37	44	44
OPW21	Oostpolderweg 021 9909TH Spijk	1,5		15	17	18	19	20	21	23	24	25	27	28	30	33	39	40	40
OPW23	Oostpolderweg 023 9909TH Spijk	1,5		13	14	16	17	19	19	22	23	27	29	30	32	37	43	39	43
OPW27	Oostpolderweg 027 9984NT Oudeschip	1,5		14	16	17	18	20	21	24	25	26	30	31	34	37	43	37	43
PDW1	Polderdwarsweg 001 9984XK Oudesch	1,5		37	29	25	24	21	20	18	17	16	15	15	14	13	12	12	37
PDW2	Polderdwarsweg 002 9984XK Oudesch	1,5		38	35	30	29	24	23	21	19	18	17	16	15	14	13	12	38
PDW4	Polderdwarsweg 004 9984XK Oudesch	1,5		38	33	28	27	23	22	22	21	20	19	18	18	17	16	15	38
PDW6	Polderdwarsweg 006 9984XK Oudesch	1,5		45	35	30	28	24	23	21	19	18	17	16	16	15	14	13	45
PLN01	Polen 001 9909TK Spijk	1,5		13	14	15	16	17	18	17	18	20	21	22	23	25	28	32	32
PLN02	Polen 002 9909TK Spijk	1,5		10	11	12	12	14	14	16	16	18	19	19	21	23	26	30	30
PLN03	Polen 003 9909TK Spijk	1,5		14	15	16	16	17	18	19	20	21	22	23	24	26	29	33	33
PLN04	Polen 004 9909TK Spijk	1,5		10	11	12	13	14	15	17	19	20	21	22	23	25	28	32	32
PLN05	Polen 005 9909TK Spijk	1,5		13	15	16	16	16	16	17	18	18	22	23	24	26	29	33	33
PLN06	Polen 006 9909TK Spijk	1,5		13	14	15	16	17	17	18	19	20	21	22	23	25	28	32	32
PLN08	Polen 008 9909TK Spijk	1,5		13	11	12	12	14	14	16	16	17	19	19	21	22	26	30	30
PLN09	Polen 009 9909TK Spijk	1,5		11	12	14	14	15	16	17	20	21	22	23	24	26	30	35	35
PLN11	Polen 011 9909TK Spijk	1,5		14	15	16	16	18	18	20	20	21	23	24	25	27	31	36	36
THW15	Tweehuizerweg 015 9909TL Spijk	1,5		13	14	15	16	15	15	16	17	18	19	19	20	21	24	26	26
THW19	Tweehuizerweg 019 9909TL Spijk	1,5		11	12	13	14	15	15	17	17	18	19	20	20	22	24	26	26
TPW01	Toppinga's-weg 001 9984XE Oudeschi	1,5		24	27	28	28	26	26	24	24	23	22	22	21	20	19	18	28
TPW02	Toppinga's-weg 002 9984XE Oudeschi	1,5		25	29	32	33	34	32	28	27	25	23	22	22	20	19	17	34
TPW04	Toppinga's-weg 004 9984XE Oudeschi	1,5		25	30	33	35	36	35	31	29	27	26	25	24	23	22	20	36
TPW05	Toppinga's-weg 005 9984XE Oudeschi	1,5		26	30	32	32	30	29	26	25	23	22	22	21	20	18	17	32
TPW06	Toppinga's-weg 006 9984XE Oudeschi	1,5		25	29	33	35	37	34	29	28	25	24	23	22	20	19	17	37
TPW07	Toppinga's-weg 007 9984XE Oudeschi	1,5		25	30	35	38	42	39	33	31	28	26	25	24	22	20	18	42
TPW08	Toppinga's-weg 008 9984XE Oudeschi	1,5		25	29	34	36	39	37	32	30	28	26	25	24	23	21	20	39
TPW10	Toppinga's-weg 010 9984XE Oudeschi	1,5		24	29	34	36	38	37	32	31	28	27	26	25	23	21	20	38
TPW12	Toppinga's-weg 012 9984XE Oudeschi	1,5		24	29	33	36	45	42	35	32	29	27	26	23	21	19	20	45
VHW04	Vierhuizerweg 004 9909TM Spijk	1,5		12	13	14	15	16	16	17	17	18	19	19	20	21	23	25	25
VHW04a	Vierhuizerweg 004A 9909TM Spijk	1,5		13	14	14	15	14	14	15	16	16	17	18	19	20	22	24	24
VHW06	Vierhuizerweg 006 9909TM Spijk	1,5		12	13	14	14	15	16	17	17	18	19	19	20	21	23	26	26
VHW08	Vierhuizerweg 008 9909TM Spijk	1,5		13	14	14	15	16	16	17	18	18	19	20	20	22	24	26	26
VHW10	Vierhuizerweg 010 9909TM Spijk	1,5		10	11	12	12	13	14	15	15	16	17	18	19	20	22	25	25

Model: 22310303.R01 - november 2023 - bouwverkeer werkdag (etmaal)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))
01a	N46 - richting 1	247592,18	603765,76	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
01b	N46 - richting 2	248374,38	605295,06	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
02a	N46 - richting 1	248374,38	605295,06	0,00	2,00	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
02b	N46 - richting 2	248432,66	605366,19	0,00	2,00	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
03a	N46 - richting 1	249944,82	607248,12	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
03b	N46 - richting 2	248432,66	605366,19	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
04a	N33 - richting 1	251368,49	602493,52	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
04b	N33 - richting 2	252227,47	604379,66	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
05a	N33 - richting 1	252227,47	604379,66	0,00	4,75	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
05b	N33 - richting 2	252312,57	604529,06	0,00	4,75	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
06a	N33 - richting 1	252312,57	604529,06	0,00	4,75	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
06b	N33 - richting 2	252388,92	604664,28	0,00	4,75	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
07a	N33 - richting 1	252388,92	604664,28	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
07b	N33 - richting 2	253108,43	606251,39	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
08a	N33 - richting 1	253108,43	606251,39	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
08b	N33 - richting 2	252860,02	606445,76	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80

Model: 22310303.R01 - november 2023 - bouwverkeer werkdag (etmaal)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(LV(A))	V(LV(N))	30 km/uur	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)
01a	100	100	False	179,08	7,91	--	0,63	--	--	--	--	--	--	100,00	--
01b	100	100	False	179,08	7,91	--	0,63	--	--	--	--	--	--	100,00	--
02a	100	100	False	179,08	7,91	--	0,63	--	--	--	--	--	--	100,00	--
02b	100	100	False	179,08	7,91	--	0,63	--	--	--	--	--	--	100,00	--
03a	100	100	False	179,08	7,91	--	0,63	--	--	--	--	--	--	100,00	--
03b	100	100	False	179,08	7,91	--	0,63	--	--	--	--	--	--	100,00	--
04a	80	80	False	179,08	7,91	--	0,63	--	--	--	--	--	--	100,00	--
04b	80	80	False	179,08	7,91	--	0,63	--	--	--	--	--	--	100,00	--
05a	80	80	False	179,08	7,91	--	0,63	--	--	--	--	--	--	100,00	--
05b	80	80	False	179,08	7,91	--	0,63	--	--	--	--	--	--	100,00	--
06a	80	80	False	179,08	7,91	--	0,63	--	--	--	--	--	--	100,00	--
06b	80	80	False	179,08	7,91	--	0,63	--	--	--	--	--	--	100,00	--
07a	80	80	False	179,08	7,91	--	0,63	--	--	--	--	--	--	100,00	--
07b	80	80	False	179,08	7,91	--	0,63	--	--	--	--	--	--	100,00	--
08a	80	80	False	179,08	7,91	--	0,63	--	--	--	--	--	--	100,00	--
08b	80	80	False	179,08	7,91	--	0,63	--	--	--	--	--	--	100,00	--

Model: 22310303.R01 - november 2023 - bouwverkeer werkdag (etmaal)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%ZV(N)	LE (A) Totaal	LE (N) Totaal
01a	100,00	--	91,26
01b	100,00	--	91,26
02a	100,00	--	91,26
02b	100,00	--	91,26
03a	100,00	--	91,26
03b	100,00	--	91,26
04a	100,00	--	90,52
04b	100,00	--	90,52
05a	100,00	--	90,52
05b	100,00	--	90,52
06a	100,00	--	90,52
06b	100,00	--	90,52
07a	100,00	--	90,52
07b	100,00	--	90,52
08a	100,00	--	90,52
08b	100,00	--	90,52

Model: 22310303.R01 - november 2023 - verkeer referentie 2035
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))
01a	N46 - richting 1	247592,18	603765,76	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
01b	N46 - richting 2	248374,38	605295,06	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
02a	N46 - richting 1	248374,38	605295,06	0,00	2,00	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
02b	N46 - richting 2	248432,66	605366,19	0,00	2,00	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
03a	N46 - richting 1	249944,82	607248,12	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
03b	N46 - richting 2	248432,66	605366,19	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
04a	N33 - richting 1	251368,49	602493,52	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
04b	N33 - richting 2	252227,47	604379,66	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
05a	N33 - richting 1	252227,47	604379,66	0,00	4,75	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
05b	N33 - richting 2	252312,57	604529,06	0,00	4,75	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
06a	N33 - richting 1	252312,57	604529,06	0,00	4,75	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
06b	N33 - richting 2	252388,92	604664,28	0,00	4,75	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
07a	N33 - richting 1	252388,92	604664,28	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
07b	N33 - richting 2	253108,43	606251,39	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
08a	N33 - richting 1	253108,43	606251,39	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
08b	N33 - richting 2	252860,02	606445,76	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80

Model: 22310303.R01 - november 2023 - verkeer referentie 2035
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(LV(A))	V(LV(N))	30 km/uur	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)
01a	100	100	False	1456,00	6,66	2,54	1,24	71,13	81,08	61,11	12,37	8,11	11,11	16,49	10,81
01b	100	100	False	1688,00	6,64	2,61	1,24	74,11	84,09	66,67	10,71	6,82	9,52	15,18	9,09
02a	100	100	False	1456,00	6,66	2,54	1,24	71,13	81,08	61,11	12,37	8,11	11,11	16,49	10,81
02b	100	100	False	1880,00	6,65	2,61	1,22	73,60	83,67	65,22	12,00	6,12	13,04	14,40	10,20
03a	100	100	False	1504,00	6,65	2,53	1,26	70,00	81,58	63,16	13,00	7,89	10,53	17,00	10,53
03b	100	100	False	1804,00	6,65	2,61	1,22	74,17	82,98	68,18	10,83	6,38	9,09	15,00	10,64
04a	80	80	False	1200,00	6,58	2,42	1,42	70,89	79,31	76,47	7,59	3,45	5,88	21,52	17,24
04b	80	80	False	1368,00	6,87	2,34	1,02	77,66	87,50	64,29	6,38	3,12	7,14	15,96	9,38
05a	80	80	False	1200,00	6,58	2,42	1,42	70,89	79,31	76,47	7,59	3,45	5,88	21,52	17,24
05b	80	80	False	1368,00	6,87	2,34	1,02	77,66	87,50	64,29	6,38	3,12	7,14	15,96	9,38
06a	80	80	False	1140,00	6,58	2,46	1,40	69,33	78,57	75,00	8,00	3,57	6,25	22,67	17,86
06b	80	80	False	1464,00	6,56	2,46	1,43	76,04	83,33	80,95	7,29	2,78	4,76	16,67	13,89
07a	80	80	False	1140,00	6,58	2,46	1,40	69,33	78,57	75,00	8,00	3,57	6,25	22,67	17,86
07b	80	80	False	1464,00	6,56	2,46	1,43	76,04	83,33	80,95	7,29	2,78	4,76	16,67	13,89
08a	80	80	False	1140,00	6,58	2,46	1,40	69,33	78,57	75,00	8,00	3,57	6,25	22,67	17,86
08b	80	80	False	1464,00	6,56	2,46	1,43	76,04	83,33	80,95	7,29	2,78	4,76	16,67	13,89

Model: 22310303.R01 - november 2023 - verkeer referentie 2035
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%ZV(N)	LE (A) Totaal	LE (N) Totaal
01a	27,78	102,78	100,68
01b	23,81	103,40	101,11
02a	27,78	102,78	100,68
02b	21,74	103,92	101,45
03a	26,32	102,87	100,83
03b	22,73	103,77	101,25
04a	17,65	100,65	98,43
04b	28,57	100,39	98,40
05a	17,65	100,65	98,43
05b	28,57	100,39	98,40
06a	18,75	100,55	98,27
06b	14,29	101,29	99,05
07a	18,75	100,55	98,27
07b	14,29	101,29	99,05
08a	18,75	100,55	98,27
08b	14,29	101,29	99,05

Model: 22310303.R01 - november 2023 - verkeer referentie 2035 + bouwverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))
01a	N46 - richting 1	247592,18	603765,76	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
01b	N46 - richting 2	248374,38	605295,06	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
02a	N46 - richting 1	248374,38	605295,06	0,00	2,00	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
02b	N46 - richting 2	248432,66	605366,19	0,00	2,00	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
03a	N46 - richting 1	249944,82	607248,12	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
03b	N46 - richting 2	248432,66	605366,19	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	100
04a	N33 - richting 1	251368,49	602493,52	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
04b	N33 - richting 2	252227,47	604379,66	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
05a	N33 - richting 1	252227,47	604379,66	0,00	4,75	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
05b	N33 - richting 2	252312,57	604529,06	0,00	4,75	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
06a	N33 - richting 1	252312,57	604529,06	0,00	4,75	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
06b	N33 - richting 2	252388,92	604664,28	0,00	4,75	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
07a	N33 - richting 1	252388,92	604664,28	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
07b	N33 - richting 2	253108,43	606251,39	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
08a	N33 - richting 1	253108,43	606251,39	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80
08b	N33 - richting 2	252860,02	606445,76	0,00	--	Relatief	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80

Model: 22310303.R01 - november 2023 - verkeer referentie 2035 + bouwverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(LV(A))	V(LV(N))	30 km/uur	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)
01a	100	100	False	1553,96	6,74	2,38	1,20	65,86	81,08	59,08	11,46	8,11	10,77	22,68	10,81
01b	100	100	False	1786,00	6,71	2,46	1,21	69,31	84,09	64,78	10,02	6,82	9,25	20,67	9,09
02a	100	100	False	1554,00	6,74	2,38	1,20	65,86	81,08	59,11	11,45	8,11	10,75	22,68	10,81
02b	100	100	False	1978,00	6,71	2,48	1,19	69,30	83,67	63,53	11,30	6,12	12,71	19,40	10,20
03a	100	100	False	1602,00	6,73	2,37	1,22	64,96	81,58	61,19	12,06	7,89	10,20	22,98	10,53
03b	100	100	False	1902,00	6,72	2,47	1,19	69,66	82,98	66,34	10,18	6,38	8,85	20,16	10,64
04a	80	80	False	1298,00	6,68	2,23	1,36	64,55	79,31	73,82	6,92	3,45	5,68	28,54	17,24
04b	80	80	False	1466,00	6,94	2,18	1,00	71,74	87,50	61,60	5,90	3,12	6,84	22,37	9,38
05a	80	80	False	1298,00	6,68	2,23	1,36	64,55	79,31	73,82	6,92	3,45	5,68	28,54	17,24
05b	80	80	False	1466,00	6,94	2,18	1,00	71,74	87,50	61,60	5,90	3,12	6,84	22,37	9,38
06a	80	80	False	1238,00	6,68	2,26	1,34	62,83	78,57	72,25	7,25	3,57	6,02	29,92	17,86
06b	80	80	False	1562,00	6,64	2,30	1,38	70,35	83,33	78,67	6,75	2,78	4,63	22,90	13,89
07a	80	80	False	1238,00	6,68	2,26	1,34	62,83	78,57	72,25	7,25	3,57	6,02	29,92	17,86
07b	80	80	False	1562,00	6,64	2,30	1,38	70,35	83,33	78,67	6,75	2,78	4,63	22,90	13,89
08a	80	80	False	1238,00	6,68	2,26	1,34	62,83	78,57	72,25	7,25	3,57	6,02	29,92	17,86
08b	80	80	False	1562,00	6,64	2,30	1,38	70,35	83,33	78,67	6,75	2,78	4,63	22,90	13,89

Model: 22310303.R01 - november 2023 - verkeer referentie 2035 + bouwverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%ZV(N)	LE (A) Totaal	LE (N) Totaal
01a	30,16	102,77	100,95
01b	25,96	103,40	101,35
02a	30,15	102,78	100,94
02b	23,76	103,92	101,66
03a	28,61	102,87	101,08
03b	24,81	103,77	101,47
04a	20,50	100,65	98,80
04b	31,55	100,39	98,76
05a	20,50	100,65	98,80
05b	31,55	100,39	98,76
06a	21,73	100,55	98,64
06b	16,71	101,29	99,36
07a	21,73	100,55	98,64
07b	16,71	101,29	99,36
08a	21,73	100,55	98,64
08b	16,71	101,29	99,36

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte h_o [m]	Equivalente geluidniveau werkdag L_{Aeq} [dB(A)]			
			Bijdrage door uitsluitend bouwverkeer			
			dag	avond	nacht	etmaal
BRW1	Bruiningsweg 001 9984XG Oudeschip	5	40	--	29	40
BRW2	Bruiningsweg 002 9984XG Oudeschip	5	50	--	39	50
BRW3	Bruiningsweg 003 9984XG Oudeschip	5	40	--	29	40
BRW4	Bruiningsweg 004 9984XG Oudeschip	5	41	--	30	41
BRW5	Bruiningsweg 005 9984XG Oudeschip	5	40	--	29	40
BRW6	Bruiningsweg 006 9984XG Oudeschip	5	42	--	31	42
BRW7	Bruiningsweg 007 9984XG Oudeschip	5	41	--	30	41
BRW9	Bruiningsweg 009 9984XG Oudeschip	5	41	--	30	41
BUW1	Buitenweg 001 9984NS Oudeschip	5	27	--	16	27
BUW2	Buitenweg 002 9984NS Oudeschip	5	28	--	17	28
BUW2A	Buitenweg 002A 9984NS Oudeschip	5	26	--	15	26
BUW3	Buitenweg 003 9984NS Oudeschip	5	27	--	16	27
BUW4	Buitenweg 004 9984NS Oudeschip	5	27	--	16	27
BUW5	Buitenweg 005 9984NS Oudeschip	5	27	--	16	27
BUW6	Buitenweg 006 9984NS Oudeschip	5	27	--	16	27
BUW8	Buitenweg 008 9984NS Oudeschip	5	27	--	16	27
DKW001	Dijkweg 001 9984NV Oudeschip	5	28	--	17	28
DKW003	Dijkweg 003 9984NV Oudeschip	5	27	--	16	27
DKW007	Dijkweg 007 9984NV Oudeschip	5	27	--	16	27
DKW009	Dijkweg 009 9984NV Oudeschip	5	27	--	16	27
DKW011	Dijkweg 011 9984NV Oudeschip	5	27	--	16	27
DKW017	Dijkweg 017 9984NV Oudeschip	5	27	--	16	27
DKW019	Dijkweg 019 9984NV Oudeschip	5	27	--	16	27
DKW021	Dijkweg 021 9984NV Oudeschip	5	27	--	16	27
DKW025	Dijkweg 025 9984NV Oudeschip	5	27	--	16	27
DKW027	Dijkweg 027 9984NV Oudeschip	5	27	--	16	27
DKW029	Dijkweg 029 9984NV Oudeschip	5	27	--	16	27
DKW031	Dijkweg 031 9984NV Oudeschip	5	28	--	17	28
DKW035	Dijkweg 035 9984NV Oudeschip	5	28	--	17	28
DKW039	Dijkweg 039 9984NV Oudeschip	5	28	--	17	28
DKW041	Dijkweg 041 9984NV Oudeschip	5	28	--	17	28
DKW043	Dijkweg 043 9984NV Oudeschip	5	28	--	17	28
DKW045	Dijkweg 045 9984NV Oudeschip	5	28	--	17	28
DKW051	Dijkweg 051 9984NX Oudeschip	5	28	--	17	28
DKW053	Dijkweg 053 9984NX Oudeschip	5	28	--	17	28
DKW059	Dijkweg 059 9984NX Oudeschip	5	28	--	17	28
DKW063	Dijkweg 063 9984NX Oudeschip	5	28	--	18	28
DKW079	Dijkweg 079 9984NX Oudeschip	5	30	--	19	30
DKW081	Dijkweg tussen 79 en 85 (geprojecteerd	5	30	--	19	30
DKW085	Dijkweg 085 9984NX Oudeschip	5	30	--	19	30
DKW087	Dijkweg 087 9984NX Oudeschip	5	31	--	20	31
DKW089	Dijkweg 089 9984NX Oudeschip	5	32	--	21	32
DKW093	Dijkweg 093 9984NX Oudeschip	5	36	--	25	36
DKW095	Dijkweg 095 9984NX Oudeschip	5	36	--	25	36
DKW099	Dijkweg 099 9984NX Oudeschip	5	37	--	26	37
DKW101	Dijkweg 101 9984NX Oudeschip	5	40	--	29	40
DKW103	Dijkweg 103 9984NX Oudeschip	5	39	--	28	39
DKW105	Dijkweg 105 9984NX Oudeschip	5	38	--	27	38
DKW107	Dijkweg 107 9984NX Oudeschip	5	38	--	27	38
DLW03	Derk Luddesweg 003 9984XA Oudesch	5	30	--	19	30
DLW04	Derk Luddesweg 004 9984XB Oudesch	5	29	--	18	29
DLW05	Derk Luddesweg 005 9984XA Oudesch	5	31	--	20	31
DLW06	Derk Luddesweg 006 9984XB Oudesch	5	28	--	17	28
DLW08	Derk Luddesweg 008 9984XB Oudesch	5	29	--	18	29
DLW12	Derk Luddesweg 012 9984XB Oudesch	5	30	--	19	30
DLW14	Derk Luddesweg 014 9984XB Oudesch	5	29	--	18	29
DLW16	Derk Luddesweg 016 9984XB Oudesch	5	29	--	18	29
DLW18	Derk Luddesweg 018 9984XB Oudesch	5	29	--	18	29
DLW19	Derk Luddesweg 019 9984XA Oudesch	5	30	--	19	30
DLW20	Derk Luddesweg 020 9984XB Oudesch	5	29	--	18	29
DLW21	Derk Luddesweg 021 9984XA Oudesch	5	30	--	19	30
DLW22	Derk Luddesweg 022 9984XB Oudesch	5	30	--	19	30
DLW23	Derk Luddesweg 023 9984XA Oudesch	5	30	--	19	30
DLW24	Derk Luddesweg 024 9984XB Oudesch	5	30	--	19	30
DLW26	Derk Luddesweg 026 9984XB Oudesch	5	29	--	18	29
DLW30	Derk Luddesweg 030 9984XB Oudesch	5	30	--	19	30
DLW32	Derk Luddesweg 032 9984XB Oudesch	5	30	--	19	30
DWW02	Dwarsweg 002 9982TW Uithuizermeed	5	25	--	14	25
DWW04	Dwarsweg 004 9982TW Uithuizermeed	5	24	--	13	24
DWW06	Dwarsweg 006 9982TW Uithuizermeed	5	23	--	12	23
DWW12	Dwarsweg 012 9982TW Uithuizermeed	5	22	--	11	22
DWW14	Dwarsweg 014 9982TW Uithuizermeed	5	22	--	11	22
DWW14A	Dwarsweg 014A 9982TW Uithuizermee	5	22	--	11	22
DWW16	Dwarsweg 016 9982TW Uithuizermeed	5	21	--	10	21
DWW18	Dwarsweg 018 9982TW Uithuizermeed	5	21	--	10	21
EGD4	EGD-weg 004 9909TG Spijk	5	44	--	33	44
EGD6	EGD-weg 006 9909TG Spijk	5	54	--	43	54
HVL1	Heuvelderij 001 9982TX Uithuizermeed	5	20	--	9	20
HVL3	Heuvelderij 003 9982TX Uithuizermeed	5	20	--	10	20
HVL5	Heuvelderij 005 9982TX Uithuizermeed	5	20	--	10	20
HVL5A	Heuvelderij 005A 9982TX Uithuizermee	5	20	--	9	20
HVL7	Heuvelderij 007 9982TX Uithuizermeed	5	20	--	9	20
KO02	Koningsoord 002 9984XH Oudeschip	5	34	--	23	34
KO04	Koningsoord 004 9984XH Oudeschip	5	35	--	24	35
KO06	Koningsoord 006 9984XH Oudeschip	5	35	--	24	35
KO10	Koningsoord 010 9984XH Oudeschip	5	36	--	25	36
KWW01	Klaas Wiersumsweg 001 9984XJ Oude	5	31	--	20	31
KWW02	Klaas Wiersumsweg 002 9984XJ Oude	5	32	--	21	32
KWW04	Klaas Wiersumsweg 004 9984XJ Oude	5	31	--	20	31
KWW06	Klaas Wiersumsweg 006 9984XJ Oude	5	32	--	21	32
KWW09	Klaas Wiersumsweg 009 9984XJ Oude	5	31	--	20	31
KWW10	Klaas Wiersumsweg 010 9984XJ Oude	5	32	--	21	32
MW02	Molenweg 002 9984XD Oudeschip	5	29	--	18	29
MW03	Molenweg 003 9984XC Oudeschip	5	29	--	18	29
MW04	Molenweg 004 9984XD Oudeschip	5	29	--	18	29
MW05	Molenweg 005 9984XC Oudeschip	5	29	--	18	29
MW06	Molenweg 006 9984XD Oudeschip	5	29	--	18	29

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte h_o [m]	Equivalente geluidniveau werkdag L_{Aeq} [dB(A)]			
			Bijdrage door uitsluitend bouwverkeer			
			dag	avond	nacht	etmaal
MW07	Molenweg 007 9984XC Oudeschip	5	29	--	18	29
MW08	Molenweg 008 9984XD Oudeschip	5	29	--	18	29
MW09	Molenweg 009 9984XC Oudeschip	5	29	--	18	29
MW10	Molenweg 010 9984XD Oudeschip	5	29	--	18	29
MW11	Molenweg 011 9984XC Oudeschip	5	29	--	18	29
MW12	Molenweg 012 9984XD Oudeschip	5	29	--	18	29
MW13	Molenweg 013 9984XC Oudesch	5	29	--	18	29
MW14	Molenweg 014 9984XD Oudeschip	5	29	--	18	29
MW15	Molenweg 015 9984XC Oudeschip	5	28	--	18	28
MW17	Molenweg 017 9984XC Oudeschip	5	28	--	17	28
MW19	Molenweg 019 9984XC Oudeschip	5	28	--	17	28
MW20	Molenweg 020 9984XD Oudeschip	5	29	--	18	29
MW23	Molenweg 023 9984XC Oudeschip	5	28	--	17	28
MW25	Molenweg 025 9984XC Oudeschip	5	28	--	17	28
MW26	Molenweg 026 9984XD Oudeschip	5	29	--	18	29
MW27	Molenweg 027 9984XC Oudeschip	5	28	--	17	28
MW28	Molenweg 028 9984XD Oudeschip	5	28	--	17	28
MW29	Molenweg 029 9984XC Oudeschip	5	28	--	17	28
MW30	Molenweg 030 9984XD Oudeschip	5	28	--	17	28
MW31	Molenweg 031 9984XC Oudesc	5	28	--	17	28
MW32	Molenweg 032 9984XD Oudeschip	5	28	--	17	28
MW34	Molenweg 034 9984XD Oudeschip	5	28	--	17	28
MW36	Molenweg 036 9984XD Oudeschip	5	28	--	17	28
MW40	Molenweg 040 9984XD Oudeschip	5	28	--	17	28
MW46	Molenweg 046 9984XD Oudeschip	5	28	--	17	28
NS1	Nieuwstad 001 9906TG Bierum	5	19	--	8	19
NS2	Nieuwstad 002 9906TG Bierum	5	19	--	8	19
NS3	Nieuwstad 003 9906TG Bierum	5	19	--	8	19
NS4	Nieuwstad 004 9906TG Bierum	5	19	--	8	19
NS5	Nieuwstad 005 9906TG Bierum	5	20	--	9	20
NS6	Nieuwstad 006 9906TG Bierum	5	20	--	9	20
NS7	Nieuwstad 007 9906TG Bierum	5	20	--	9	20
NS8	Nieuwstad 008 9906TG Bierum	5	20	--	9	20
OPW01	Oostpolderweg 001 9909TH Spijk	5	38	--	27	38
OPW02	Oostpolderweg 002 9909TH Spijk	5	38	--	27	38
OPW03	Oostpolderweg 003 9909TH Spijk	5	36	--	25	36
OPW04	Oostpolderweg 004 9909TH Spijk	5	37	--	26	37
OPW05	Oostpolderweg 005 9909TH Spijk	5	30	--	19	30
OPW06	Oostpolderweg 006 9909TH Spijk	5	45	--	34	45
OPW07	Oostpolderweg 007 9909TH Spijk	5	32	--	21	32
OPW08	Oostpolderweg 008 9909TH Spijk	5	42	--	31	42
OPW09	Oostpolderweg 009 9909TH Spijk	5	42	--	31	42
OPW11	Oostpolderweg 011 9909TH Spijk	5	42	--	31	42
OPW13	Oostpolderweg 013 9909TH Spijk	5	42	--	31	42
OPW15	Oostpolderweg 015 9909TH Spijk	5	42	--	31	42
OPW17	Oostpolderweg 017 9909TH Spijk	5	43	--	32	43
OPW19	Oostpolderweg 019 9909TH Spijk	5	43	--	32	43
OPW21	Oostpolderweg 021 9909TH Spijk	5	36	--	25	36
OPW23	Oostpolderweg 023 9909TH Spijk	5	33	--	22	33
OPW27	Oostpolderweg 027 9984NT Oudeschip	5	32	--	21	32
PDW1	Polderdwarsweg 001 9984XK Oudesch	5	26	--	15	26
PDW2	Polderdwarsweg 002 9984XK Oudesch	5	29	--	18	29
PDW4	Polderdwarsweg 004 9984XK Oudesch	5	28	--	17	28
PDW6	Polderdwarsweg 006 9984XK Oudesch	5	27	--	16	27
PLN01	Polen 001 9909TK Spijk	5	32	--	21	32
PLN02	Polen 002 9909TK Spijk	5	32	--	21	32
PLN03	Polen 003 9909TK Spijk	5	34	--	23	34
PLN04	Polen 004 9909TK Spijk	5	31	--	20	31
PLN05	Polen 005 9909TK Spijk	5	34	--	23	34
PLN06	Polen 006 9909TK Spijk	5	32	--	21	32
PLN08	Polen 008 9909TK Spijk	5	31	--	20	31
PLN09	Polen 009 9909TK Spijk	5	35	--	24	35
PLN11	Polen 011 9909TK Spijk	5	37	--	26	37
THW15	Tweehuizerweg 015 9909TL Spijk	5	33	--	22	33
THW19	Tweehuizerweg 019 9909TL Spijk	5	34	--	23	34
TPW01	Toppinga's-weg 001 9984XE Oudeschip	5	38	--	27	38
TPW02	Toppinga's-weg 002 9984XE Oudeschip	5	36	--	25	36
TPW04	Toppinga's-weg 004 9984XE Oudeschip	5	37	--	26	37
TPW05	Toppinga's-weg 005 9984XE Oudeschip	5	40	--	29	40
TPW06	Toppinga's-weg 006 9984XE Oudeschip	5	37	--	26	37
TPW07	Toppinga's-weg 007 9984XE Oudeschip	5	39	--	28	39
TPW08	Toppinga's-weg 008 9984XE Oudeschip	5	37	--	26	37
TPW10	Toppinga's-weg 010 9984XE Oudeschip	5	37	--	26	37
TPW12	Toppinga's-weg 012 9984XE Oudeschip	5	38	--	27	38
VHW04	Vierhuizerweg 004 9909TM Spijk	5	27	--	16	27
VHW04a	Vierhuizerweg 004A 9909TM Spijk	5	26	--	15	26
VHW06	Vierhuizerweg 006 9909TM Spijk	5	26	--	15	26
VHW08	Vierhuizerweg 008 9909TM Spijk	5	27	--	16	27
VHW10	Vierhuizerweg 010 9909TM Spijk	5	27	--	16	27

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte h_o [m]	Geluidbelasting L_{den} [dB]		
			Bepaling toename geluidbelasting wegverkeerlawaai door bouwverkeer		
			referentie 2035	referentie 2035 + bouwverkeer	toename in dB
BRW1	Bruiningsweg 001 9984XG Oudeschip	5	47,2	47,5	0,3
BRW2	Bruiningsweg 002 9984XG Oudeschip	5	57,1	57,4	0,3
BRW3	Bruiningsweg 003 9984XG Oudeschip	5	47,4	47,7	0,3
BRW4	Bruiningsweg 004 9984XG Oudeschip	5	48,2	48,5	0,3
BRW5	Bruiningsweg 005 9984XG Oudeschip	5	47,5	47,9	0,4
BRW6	Bruiningsweg 006 9984XG Oudeschip	5	49,3	49,6	0,3
BRW7	Bruiningsweg 007 9984XG Oudeschip	5	47,7	48,0	0,3
BRW9	Bruiningsweg 009 9984XG Oudeschip	5	48,0	48,3	0,3
BUW1	Buitenweg 001 9984NS Oudeschip	5	32,2	32,7	0,5
BUW2	Buitenweg 002 9984NS Oudeschip	5	32,6	33,1	0,5
BUW2A	Buitenweg 002A 9984NS Oudeschip	5	31,8	32,3	0,5
BUW3	Buitenweg 003 9984NS Oudeschip	5	32,7	33,2	0,5
BUW4	Buitenweg 004 9984NS Oudeschip	5	32,2	32,7	0,5
BUW5	Buitenweg 005 9984NS Oudeschip	5	32,5	33,0	0,5
BUW6	Buitenweg 006 9984NS Oudeschip	5	32,3	32,8	0,5
BUW8	Buitenweg 008 9984NS Oudeschip	5	32,6	33,1	0,5
DKW001	Dijkweg 001 9984NV Oudeschip	5	33,1	33,6	0,5
DKW003	Dijkweg 003 9984NV Oudeschip	5	32,6	33,1	0,5
DKW007	Dijkweg 007 9984NV Oudeschip	5	32,7	33,2	0,5
DKW009	Dijkweg 009 9984NV Oudeschip	5	32,7	33,2	0,5
DKW011	Dijkweg 011 9984NV Oudeschip	5	32,7	33,2	0,5
DKW017	Dijkweg 017 9984NV Oudeschip	5	32,8	33,3	0,5
DKW019	Dijkweg 019 9984NV Oudeschip	5	32,8	33,3	0,5
DKW021	Dijkweg 021 9984NV Oudeschip	5	32,8	33,3	0,5
DKW025	Dijkweg 025 9984NV Oudeschip	5	32,8	33,3	0,5
DKW027	Dijkweg 027 9984NV Oudeschip	5	32,9	33,4	0,5
DKW029	Dijkweg 029 9984NV Oudeschip	5	33,0	33,5	0,5
DKW031	Dijkweg 031 9984NV Oudeschip	5	33,1	33,6	0,5
DKW035	Dijkweg 035 9984NV Oudeschip	5	33,1	33,6	0,5
DKW039	Dijkweg 039 9984NV Oudeschip	5	33,3	33,7	0,4
DKW041	Dijkweg 041 9984NV Oudeschip	5	33,4	33,9	0,5
DKW043	Dijkweg 043 9984NV Oudeschip	5	33,5	34,0	0,5
DKW045	Dijkweg 045 9984NV Oudeschip	5	33,5	34,0	0,5
DKW051	Dijkweg 051 9984NX Oudeschip	5	33,9	34,4	0,5
DKW053	Dijkweg 053 9984NX Oudeschip	5	33,9	34,4	0,5
DKW059	Dijkweg 059 9984NX Oudeschip	5	34,2	34,7	0,5
DKW063	Dijkweg 063 9984NX Oudeschip	5	34,4	34,8	0,4
DKW079	Dijkweg 079 9984NX Oudeschip	5	36,2	36,6	0,4
DKW081	Dijkweg tussen 79 en 85 (geprojecteerd	5	36,3	36,7	0,4
DKW085	Dijkweg 085 9984NX Oudeschip	5	36,4	36,8	0,4
DKW087	Dijkweg 087 9984NX Oudeschip	5	37,8	38,2	0,4
DKW089	Dijkweg 089 9984NX Oudeschip	5	38,5	38,9	0,4
DKW093	Dijkweg 093 9984NX Oudeschip	5	42,4	42,8	0,4
DKW095	Dijkweg 095 9984NX Oudeschip	5	42,8	43,2	0,4
DKW099	Dijkweg 099 9984NX Oudeschip	5	44,0	44,4	0,4
DKW101	Dijkweg 101 9984NX Oudeschip	5	46,5	46,8	0,3
DKW103	Dijkweg 103 9984NX Oudeschip	5	46,0	46,4	0,4
DKW105	Dijkweg 105 9984NX Oudeschip	5	45,4	45,7	0,3
DKW107	Dijkweg 107 9984NX Oudeschip	5	44,7	45,1	0,4
DLW03	Derk Luddesweg 003 9984XA Oudesch	5	36,2	36,6	0,4
DLW04	Derk Luddesweg 004 9984XB Oudesch	5	35,0	35,4	0,4
DLW05	Derk Luddesweg 005 9984XA Oudesch	5	37,8	38,2	0,4
DLW06	Derk Luddesweg 006 9984XB Oudesch	5	34,4	34,9	0,5
DLW08	Derk Luddesweg 008 9984XB Oudesch	5	35,6	36,0	0,4
DLW12	Derk Luddesweg 012 9984XB Oudesch	5	35,9	36,3	0,4
DLW14	Derk Luddesweg 014 9984XB Oudesch	5	35,6	36,0	0,4
DLW16	Derk Luddesweg 016 9984XB Oudesch	5	35,5	36,0	0,5
DLW18	Derk Luddesweg 018 9984XB Oudesch	5	35,5	35,9	0,4
DLW19	Derk Luddesweg 019 9984XA Oudesch	5	35,9	36,3	0,4
DLW20	Derk Luddesweg 020 9984XB Oudesch	5	35,6	36,0	0,4
DLW21	Derk Luddesweg 021 9984XA Oudesch	5	35,9	36,3	0,4
DLW22	Derk Luddesweg 022 9984XB Oudesch	5	35,7	36,1	0,4
DLW23	Derk Luddesweg 023 9984XA Oudesch	5	35,8	36,2	0,4
DLW24	Derk Luddesweg 024 9984XB Oudesch	5	35,7	36,1	0,4
DLW26	Derk Luddesweg 026 9984XB Oudesch	5	35,6	36,0	0,4
DLW30	Derk Luddesweg 030 9984XB Oudesch	5	35,7	36,1	0,4
DLW32	Derk Luddesweg 032 9984XB Oudesch	5	35,7	36,2	0,5
DWW02	Dwarsweg 002 9982TW Uithuizermeed	5	30,9	31,3	0,4
DWW04	Dwarsweg 004 9982TW Uithuizermeed	5	30,0	30,4	0,4
DWW06	Dwarsweg 006 9982TW Uithuizermeed	5	29,1	29,5	0,4
DWW12	Dwarsweg 012 9982TW Uithuizermeed	5	28,1	28,5	0,4
DWW14	Dwarsweg 014 9982TW Uithuizermeed	5	27,5	28,0	0,5
DWW14A	Dwarsweg 014A 9982TW Uithuizermee	5	27,5	28,0	0,5
DWW16	Dwarsweg 016 9982TW Uithuizermeed	5	26,6	27,1	0,5
DWW18	Dwarsweg 018 9982TW Uithuizermeed	5	26,4	26,8	0,4
EGD4	EGD-weg 004 9909TG Spijk	5	49,5	50,0	0,5
EGD6	EGD-weg 006 9909TG Spijk	5	59,6	60,1	0,5
HVL1	Heuvelderij 001 9982TX Uithuizermeed	5	26,2	26,6	0,4
HVL3	Heuvelderij 003 9982TX Uithuizermeed	5	26,4	26,8	0,4
HVL5	Heuvelderij 005 9982TX Uithuizermeed	5	26,4	26,8	0,4
HVL5A	Heuvelderij 005A 9982TX Uithuizermee	5	26,3	26,8	0,5
HVL7	Heuvelderij 007 9982TX Uithuizermeed	5	26,3	26,8	0,5
KO02	Koningsoord 002 9984XH Oudeschip	5	41,3	41,7	0,4
KO04	Koningsoord 004 9984XH Oudeschip	5	41,7	42,1	0,4
KO06	Koningsoord 006 9984XH Oudeschip	5	42,3	42,6	0,3
KO10	Koningsoord 010 9984XH Oudeschip	5	42,8	43,2	0,4
KWW01	Klaas Wiersumsweg 001 9984XJ Oude	5	37,6	38,0	0,4
KWW02	Klaas Wiersumsweg 002 9984XJ Oude	5	38,4	38,8	0,4
KWW04	Klaas Wiersumsweg 004 9984XJ Oude	5	38,1	38,5	0,4
KWW06	Klaas Wiersumsweg 006 9984XJ Oude	5	38,4	38,7	0,3
KWW09	Klaas Wiersumsweg 009 9984XJ Oude	5	37,3	37,7	0,4
KWW10	Klaas Wiersumsweg 010 9984XJ Oude	5	38,7	39,1	0,4
MW02	Molenweg 002 9984XD Oudeschip	5	35,5	35,9	0,4
MW03	Molenweg 003 9984XC Oudeschip	5	35,4	35,8	0,4
MW04	Molenweg 004 9984XD Oudeschip	5	35,5	35,9	0,4
MW05	Molenweg 005 9984XC Oudeschip	5	35,2	35,6	0,4
MW06	Molenweg 006 9984XD Oudeschip	5	35,4	35,8	0,4

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte h_o [m]	Geluidbelasting L_{den} [dB]		
			Bepaling toename geluidbelasting wegverkeerlawaai door bouwverkeer		
			referentie 2035	referentie 2035 + bouwverkeer	toename in dB
MW07	Molenweg 007 9984XC Oudeschip	5	35,0	35,5	0,5
MW08	Molenweg 008 9984XD Oudeschip	5	35,3	35,8	0,5
MW09	Molenweg 009 9984XC Oudeschip	5	34,9	35,3	0,4
MW10	Molenweg 010 9984XD Oudeschip	5	35,2	35,6	0,4
MW11	Molenweg 011 9984XC Oudeschip	5	34,8	35,2	0,4
MW12	Molenweg 012 9984XD Oudeschip	5	35,0	35,4	0,4
MW13	Molenweg 013 9984XC Oudesch	5	34,6	35,0	0,4
MW14	Molenweg 014 9984XD Oudeschip	5	34,8	35,2	0,4
MW15	Molenweg 015 9984XC Oudeschip	5	34,5	34,9	0,4
MW17	Molenweg 017 9984XC Oudeschip	5	34,4	34,9	0,5
MW19	Molenweg 019 9984XC Oudeschip	5	34,2	34,7	0,5
MW20	Molenweg 020 9984XD Oudeschip	5	34,7	35,1	0,4
MW23	Molenweg 023 9984XC Oudeschip	5	34,0	34,5	0,5
MW25	Molenweg 025 9984XC Oudeschip	5	33,9	34,4	0,5
MW26	Molenweg 026 9984XD Oudeschip	5	34,5	35,0	0,5
MW27	Molenweg 027 9984XC Oudeschip	5	33,9	34,3	0,4
MW28	Molenweg 028 9984XD Oudeschip	5	34,4	34,8	0,4
MW29	Molenweg 029 9984XC Oudeschip	5	33,8	34,3	0,5
MW30	Molenweg 030 9984XD Oudeschip	5	34,3	34,7	0,4
MW31	Molenweg 031 9984XC Oudesc	5	33,6	34,1	0,5
MW32	Molenweg 032 9984XD Oudeschip	5	34,2	34,6	0,4
MW34	Molenweg 034 9984XD Oudeschip	5	34,1	34,6	0,5
MW36	Molenweg 036 9984XD Oudeschip	5	34,0	34,5	0,5
MW40	Molenweg 040 9984XD Oudeschip	5	33,7	34,2	0,5
MW46	Molenweg 046 9984XD Oudeschip	5	33,5	34,0	0,5
NS1	Nieuwstad 001 9906TG Bierum	5	23,8	24,4	0,6
NS2	Nieuwstad 002 9906TG Bierum	5	23,0	23,6	0,6
NS3	Nieuwstad 003 9906TG Bierum	5	23,4	24,0	0,6
NS4	Nieuwstad 004 9906TG Bierum	5	23,8	24,5	0,7
NS5	Nieuwstad 005 9906TG Bierum	5	24,0	24,6	0,6
NS6	Nieuwstad 006 9906TG Bierum	5	24,4	25,0	0,6
NS7	Nieuwstad 007 9906TG Bierum	5	24,3	24,9	0,6
NS8	Nieuwstad 008 9906TG Bierum	5	24,7	25,3	0,6
OPW01	Oostpolderweg 001 9909TH Spijk	5	43,3	43,8	0,5
OPW02	Oostpolderweg 002 9909TH Spijk	5	43,9	44,4	0,5
OPW03	Oostpolderweg 003 9909TH Spijk	5	41,3	41,8	0,5
OPW04	Oostpolderweg 004 9909TH Spijk	5	42,1	42,6	0,5
OPW05	Oostpolderweg 005 9909TH Spijk	5	35,6	36,1	0,5
OPW06	Oostpolderweg 006 9909TH Spijk	5	50,8	51,3	0,5
OPW07	Oostpolderweg 007 9909TH Spijk	5	37,7	38,2	0,5
OPW08	Oostpolderweg 008 9909TH Spijk	5	47,9	48,3	0,4
OPW09	Oostpolderweg 009 9909TH Spijk	5	46,9	47,4	0,5
OPW11	Oostpolderweg 011 9909TH Spijk	5	47,1	47,6	0,5
OPW13	Oostpolderweg 013 9909TH Spijk	5	47,3	47,8	0,5
OPW15	Oostpolderweg 015 9909TH Spijk	5	47,7	48,2	0,5
OPW17	Oostpolderweg 017 9909TH Spijk	5	47,8	48,3	0,5
OPW19	Oostpolderweg 019 9909TH Spijk	5	48,0	48,6	0,6
OPW21	Oostpolderweg 021 9909TH Spijk	5	41,1	41,7	0,6
OPW23	Oostpolderweg 023 9909TH Spijk	5	38,5	39,0	0,5
OPW27	Oostpolderweg 027 9984NT Oudeschip	5	37,1	37,6	0,5
PDW1	Polderdwarsweg 001 9984XK Oudesch	5	32,8	33,2	0,4
PDW2	Polderdwarsweg 002 9984XK Oudesch	5	35,0	35,4	0,4
PDW4	Polderdwarsweg 004 9984XK Oudesch	5	34,2	34,6	0,4
PDW6	Polderdwarsweg 006 9984XK Oudesch	5	33,5	33,9	0,4
PLN01	Polen 001 9909TK Spijk	5	37,1	37,7	0,6
PLN02	Polen 002 9909TK Spijk	5	36,7	37,3	0,6
PLN03	Polen 003 9909TK Spijk	5	38,6	39,1	0,5
PLN04	Polen 004 9909TK Spijk	5	36,5	37,0	0,5
PLN05	Polen 005 9909TK Spijk	5	38,8	39,4	0,6
PLN06	Polen 006 9909TK Spijk	5	36,6	37,1	0,5
PLN08	Polen 008 9909TK Spijk	5	36,3	36,8	0,5
PLN09	Polen 009 9909TK Spijk	5	40,3	40,8	0,5
PLN11	Polen 011 9909TK Spijk	5	42,0	42,5	0,5
THW15	Tweehuizerweg 015 9909TL Spijk	5	37,8	38,4	0,6
THW19	Tweehuizerweg 019 9909TL Spijk	5	38,8	39,3	0,5
TPW01	Toppinga's-weg 001 9984XE Oudeschi	5	44,7	45,0	0,3
TPW02	Toppinga's-weg 002 9984XE Oudeschi	5	43,3	43,7	0,4
TPW04	Toppinga's-weg 004 9984XE Oudeschi	5	43,8	44,2	0,4
TPW05	Toppinga's-weg 005 9984XE Oudeschi	5	47,8	48,1	0,3
TPW06	Toppinga's-weg 006 9984XE Oudeschi	5	43,8	44,2	0,4
TPW07	Toppinga's-weg 007 9984XE Oudeschi	5	45,6	45,9	0,3
TPW08	Toppinga's-weg 008 9984XE Oudeschi	5	44,2	44,6	0,4
TPW10	Toppinga's-weg 010 9984XE Oudeschi	5	43,6	43,9	0,3
TPW12	Toppinga's-weg 012 9984XE Oudeschi	5	44,8	45,2	0,4
VHW04	Vierhuizerweg 004 9909TM Spijk	5	31,5	32,0	0,5
VHW04a	Vierhuizerweg 004A 9909TM Spijk	5	31,3	31,8	0,5
VHW06	Vierhuizerweg 006 9909TM Spijk	5	31,3	31,9	0,6
VHW08	Vierhuizerweg 008 9909TM Spijk	5	31,6	32,2	0,6
VHW10	Vierhuizerweg 010 9909TM Spijk	5	31,7	32,2	0,5

Bijlage 10 MER deelrapport externe veiligheid

Omgevingsveiligheid Oostpolder Groningen

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0487516.100
concept revisie 03
24 november 2023

www.anteagroup.nl

Omgevingsveiligheid Oostpolder Groningen

projectnummer 0487516.100
concept revisie 03
24 november 2023

Auteurs
Jeroen Eskens
Armando Aerts
Ted Dingemans

Opdrachtgever
Provincie Groningen

datum	beschrijving	vrijgave
24 november 2023	definitief	J. Eskens

Inhoudsopgave

1 **Inleiding** 4
1.1 Doelstelling deelrapport Externe veiligheid 4
1.2 Leeswijzer 4

2 **Kaders** 5
2.1 Basisbegrippen 5
2.2 Wet- en regelgeving 6
2.3 Lokaal beleid 8

3 **Beoordelingskader en aanpak** 9
3.1 Beoordelingskader MER 9
3.1 Toetsingskader 10
3.2 Aanpak en uitgangspunten 11
3.2.1 Aanpak 11
3.2.2. Studiegebied 11
3.2.2 Overige uitgangspunten 11

4 **Inventarisatie en beoordeling** 12
4.1 Bevi-inrichtingen 12
4.1.1 Plaatsgebonden risico 13
4.1.2 Groepsrisico 13
4.2 Transport van gevaarlijke stoffen 13
4.3 Buisleidingen 14
4.3.1 Plaatsgebonden risico 15
4.3.2 Groepsrisico 15
4.4 Windturbines 15
4.4.1 De gevaaraspecten van windturbines 15
4.4.2 Plaatsgebonden risico 16
4.4.3 Toegevoegd risico van windturbines aan risicovolle inrichtingen 16
4.5 Effectbeoordeling 18

5 **Mitigatie en compensatie** 21
5.1 Mitigatie 21
5.2 Compensatie 21

6 **Planologische keuzes** 22
6.1 Aanwijzing artikel 14 Bevi-zone 22
6.2 De functionele binding 23
6.3 Beleidsregels binnen de artikel 14 Bevi zone 24

Bijlagen 27

Bijlage 1 Risicoberekening hogedruk aardgastransportleidingen 28

Bijlage 2 Risicoberekening windturbines 34

Bijlage 3 Indicatie van veiligheidsafstanden 35

1 Inleiding

Het MER voor Oostpolder bestaat uit drie onderdelen:
- publieksvriendelijke samenvatting;
- hoofdrapport;
- deelrapport per milieuthema.

Voor u ligt het deelrapport van het thema externe veiligheid. Het realiseren van de Oostpolder kan effecten hebben op het thema Externe veiligheid. Deze effecten worden in dit deelrapport uitgewerkt.

1.1 Doelstelling deelrapport Externe veiligheid

Het doel van voorliggende effectstudie is:
1. toetsing van het voornemen aan de vigerende wet- en regelgeving en/of beleid en richtlijnen voor het thema Externe veiligheid;
2. het in beeld brengen van de milieueffecten van het voornemen (uitgewerkt VKA) en de mitigerende en compenserende maatregelen hiervoor, wat betreft het thema Externe veiligheid;

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de wettelijke kaders en beleidskaders die van toepassing zijn voor het thema externe veiligheid.

Hoofdstuk 3 gaat in op het beoordelingskader, de aanpak en de overige uitgangspunten van het onderzoek.

Hoofdstuk 4 geeft de inventarisatie en beoordeling weer. Ook zijn de huidige situatie en referentiesituatie beschreven, zijn de effecten van het voornemen beoordeeld en is getoetst of het voornemen uitvoerbaar zijn binnen de vigerende wet- en regelgeving en beleidskaders.

Hoofdstuk 5 geeft een overzicht en onderbouwing van de relevante mitigerende (verzachtende) en compenserende maatregelen. Deze maatregelen zijn gebaseerd op de onderzoeksresultaten in hoofdstuk 4.

Hoofdstuk 6 gaat in de op de planologische keuzes in relatie tot de artikel 14-Bevi-zone en geeft denkrichtingen bij de nog uit te werken beleidsregels.

2 Kaders

Externe veiligheid gaat over de (on)veiligheid in de leefomgeving die veroorzaakt wordt door het opslaan, verwerken en vervoeren van gevaarlijke stoffen. Risicobronnen zijn bijvoorbeeld vervoersassen, buisleidingen en bedrijven, die werken met gevaarlijke stoffen. Ook wordt de veiligheidsimpact van de windturbines (op en nabij het industrieterrein) beschouwd.

De wet- en regelgeving omtrent externe veiligheid is vastgelegd in verschillende besluiten en circulaires. Daarnaast hebben veel provincies en gemeenten ook hun eigen externe veiligheidsbeleid.

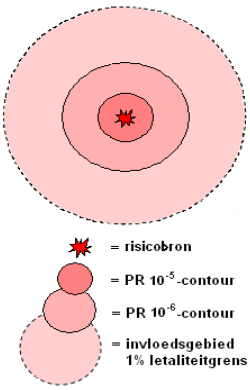
In paragraaf 2.1 zijn enkele basisbegrippen toegelicht. Wet- en regelgeving en lokaal beleid zijn opgenomen in paragraaf 2.2.

2.1 Basisbegrippen

Het beleidsveld externe veiligheid kent een aantal basisbegrippen. De belangrijkste basisbegrippen zijn in deze paragraaf toegelicht.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het plaatsgebonden risico kan op de kaart van het gebied worden weergeven (zie afbeelding hiernaast) met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde plaatsgebonden risico.



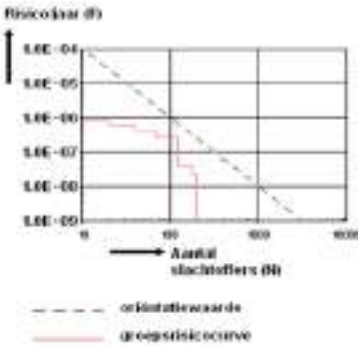
Figuur 2.1: Plaatsgebonden risico contouren

In de wet- en regelgeving worden normen gesteld ten aanzien van het grondgebruik binnen de PR 10^{-6} contour en de PR 10^{-5} contour.

Groepsrisico

Waar het plaatsgebonden risico zich richt op de kans dat een individueel persoon slachtoffer wordt, richt het groepsrisico zich op de kans dat groepen personen slachtoffer kunnen worden van een incident met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico kan per risicobron berekend worden. De uitkomst van deze berekening wordt gegeven in een grafiek. De verticale as geeft hierbij de (cumulatieve) kans op overlijden, de horizontale as het aantal slachtoffers.

De diagonale lijn is de oriëntatiewaarde. Dit is een ijkpunt voor de beoordeling van het rekenresultaat. De lijn representeert de afnemende maatschappelijke acceptatie van grotere aantallen slachtoffers. 10 keer zoveel slachtoffers worden alleen geaccepteerd met een 10 keer zo kleine kans.



Figuur 2.2: fN-curve en oriëntatiewaarde transport

Verantwoordingsplicht

Bij veel ruimtelijke besluiten moet het groepsrisico verantwoord worden. Bij deze verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag de veiligheidskeuzes te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht.

De verantwoordingsplicht van het groepsrisico houdt in dat naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, die berekend wordt door middel van een kwantitatieve risicoanalyse (QRA), rekening moet worden gehouden met een aantal kwalitatieve aspecten (zoals risico reducerende maatregelen, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid).

(Beperkt)kwetsbare objecten

Wat betreft de risico-ontvangers maakt de wetgeving onderscheid in kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Onderstaande omschrijving geeft de essenties van artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Vanuit de andere relevante externe veiligheidswetgeving wordt naar deze definitie verwezen.

Kwetsbare objecten
Kwetsbare objecten zijn (naast woningen) gebouwen, waarin (of waarbij) groepen van (indicatief) meer dan 50 personen gedurende langere aaneengesloten tijd verblijven. Ook sommige gebouwen waarin/waarbij kleinere groepen verblijven kunnen als kwetsbaar object worden gezien wanneer die personen beperkt zelfredzaam zijn (bijv. zieken, bejaarden of gehandicapten).

Beperkt kwetsbare objecten
Beperkt kwetsbare objecten zijn verspreid liggende woningen en bedrijven waarin/waarbij groepen van (indicatief) minder dan 50 personen gedurende langere aaneengesloten tijd verblijven.

Voor objecten die onderdeel zijn van een Bevi-bedrijf (zoals een bij een chemische fabriek behorend kantoor) geldt een uitzonderingspositie. Deze objecten worden in het Bevi niet als (beperkt) kwetsbaar beschouwd.

In deze rapportage (bijlage 1) wordt, vanwege de aanwezigheid van windturbines, ook een definitie gegeven voor 'niet kwetsbare' activiteiten.

2.2 Wet- en regelgeving

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Risicovolle inrichtingen vanaf een bepaalde omvang vallen onder het Bevi. In het Bevi is opgenomen dat binnen de PR 10^{-6} contour geen kwetsbare objecten zijn toegestaan, voor beperkt kwetsbare objecten is dit een richtwaarde. Dat betekent dat deze objecten in principe niet zijn toegestaan, maar dat dit op basis van een goede motivatie wel mogelijk is.
Tevens is vastgelegd dat groepsrisicoverantwoording altijd verplicht is wanneer binnen het invloedsgebied van de risicobron een ruimtelijk besluit genomen wordt.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vallen onder het Bevb. In het Bevb is opgenomen dat binnen de PR 10^{-6} contour geen kwetsbare objecten zijn toegestaan, voor beperkt kwetsbare objecten is dit een richtwaarde. Tevens is opgenomen dat bij de aanleg van nieuwe leidingen, de PR 10^{-6} contour niet buiten de belemmeringenstrook mag komen te liggen (max. 5 meter).
Groepsrisicoverantwoording is altijd verplicht is wanneer binnen het invloedsgebied van de buisleiding een ruimtelijk besluit genomen wordt. Wanneer het groepsrisico lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde of de (berekende) toename minder is dan 10%, kan volstaan worden met een beperkte verantwoording.

Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)

Transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vallen onder het Bevt. In het Bevt is opgenomen dat binnen de PR 10^{-6} contour geen kwetsbare objecten zijn toegestaan, voor beperkt kwetsbare objecten is dit een richtwaarde. In het Bevt zijn per vervoersas basisnetafstanden vastgesteld, dit zijn maximale PR 10^{-6} contouren. Daarnaast is groepsrisicoverantwoording verplicht wanneer sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde. Buiten 200 meter van de transportroute, of wanneer het groepsrisico lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde, of de toename minder is dan 10%, kan volstaan worden met een beperkte verantwoording.

Activiteitenbesluit

Risicovolle inrichtingen welke niet vallen onder het Bevi vallen onder het Activiteitenbesluit. Hierin zijn voor risicobronnen (zoals kleine propaantanks en gasdruk meet- en regelstations) vaste veiligheidsafstanden vastgesteld.
Tevens is voor windturbines vastgesteld dat geen kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10^{-6} contour en beperkt kwetsbare objecten niet binnen de PR 10^{-5} contour

Structuurvisie Buisleidingen

In 2012 is de structuurvisie buisleidingen vastgesteld. Hierin wordt een hoofdstructuur gegeven van ruimtelijke reserveringen (buisleidingstroken) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen in Nederland voor de komende 25 à 30 jaar. Hierin is ruimte beschikbaar voor het leggen van buisleidingen voor aardgas, olieproducten of chemicaliën. In veel leidingstroken liggen nu al een of meerdere buisleidingen. In de toekomst kunnen daar nog meer leidingen bij komen.

Komst Omgevingswet

Op 1 januari 2024 wordt de Omgevingswet van kracht. De Omgevingswet integreert onder meer de in de voorgaande tekst aangeven besluiten tot één wet en drie besluiten. Op het gebied van externe veiligheid is relevant dat de normen voor het plaatsgebonden risico hetzelfde blijven. De artikel 14-Bevi zone, krijgt een nieuwe benaming: ‘risicogebied externe veiligheid’, en is opgenomen onder artikel 5.16 van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

De aanpak van het groepsrisico verandert fundamenteel. De verplichting om het groepsrisico te berekenen vervalt en vanaf het van kracht worden van de Omgevingswet bestaan er van rechtswege aandachtsgebieden langs of rondom risicobronnen. In bijlage VII van het Besluit kwaliteit leefomgeving wordt – voor de daarin aangewezen risicobronnen - een vaste afstand voor deze aandachtsgebieden gegeven, of is aangegeven dat deze berekend moeten worden. Een aandachtsgebied is een gebied waarbinnen personen in een gebouw onvoldoende beschermd kunnen zijn tegen de gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen.

De Omgevingswet kent 3 soorten aandachtsgebieden:

- een brandaandachtsgebied (bijvoorbeeld een plasbrandgebied langs het spoor of fakkelbrand bij een hogedruk aardgastransportleiding);
- een explosieaandachtsgebied (bijvoorbeeld langs het spoor of bij een LPG-tankstation);
- een gifwolkaandachtsgebied (bijvoorbeeld rondom chemische bedrijven).



Binnen een aandachtsgebied met een gemeente bij een ruimtelijk besluit de bescherming van de personen die in gebouwen verblijven verantwoorden.

2.3 Lokaal beleid

Provinciaal basisnet

In april 2010 is het provinciaal basisnet Groningen door de provincie vastgesteld. De ruimtelijke beperkingen van het provinciaal basisnet Groningen zijn geborgd in de Omgevingsverordening van de provincie Groningen. Voor het plangebied is relevant dat er een 30 meter zone aan weerzijde van de spoorwegen is, waarbinnen geen functies voor minder zelfredzame personen zijn toegestaan.

Structuurvisie Eemshaven-Delfzijl

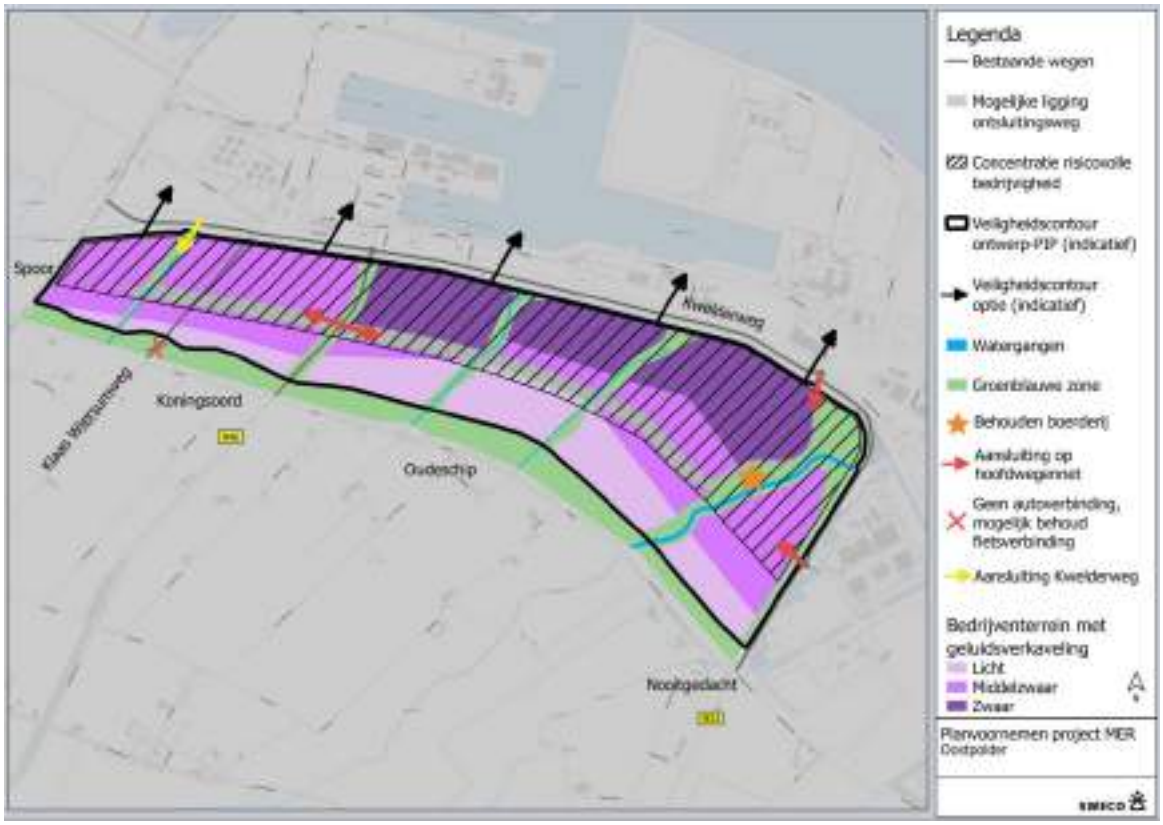
In 2017 is de Structuurvisie Eemshaven-Delfzijl door Provinciale Staten van Groningen vastgesteld. In deze Structuurvisie gaat onder meer aandacht uit naar het toestaan van windturbines op bedrijventerreinen. De positie van de in het plangebied Oostpolder aanwezige windturbines is vastgesteld met in achtneming van deze Structuurvisie.

3 Beoordelingskader en aanpak

3.1 Beoordelingskader MER

In dit deelrapport wordt het planvoornemen als omschreven in het hoofdrapport MER beoordeeld. Onderdeel van het planvoornemen is een interne zonering opgenomen voor de vestiging van risicovolle bedrijven. Risicovolle bedrijven worden zoveel mogelijk geconcentreerd in het noordelijke deel van het plangebied (zie onderstaande afbeelding: het gebied met zwarte arcering). Dit wordt gedaan om zoveel mogelijk afstand aan te houden tussen risicovolle inrichtingen en de woonbebouwing ten zuiden van het plangebied.

Voor externe veiligheid is een belangrijk onderdeel van het planvoornemen dat een veiligheidscontour wordt ingesteld op grond van artikel 14 Bevi. De artikel 14 Bevi-veiligheidscontour ligt aan de westzijde, noordzijde en oostzijde op plangrens van het ontwerp-PIP. Aan de zuidzijde ligt de veiligheidscontour op de zuidgrens van de bedrijfsbestemmingen, de groene bufferzone ten zuiden van de bedrijfsbestemmingen valt dus buiten de veiligheidszone) (zie afbeelding 3.1). Het is gewenst de veiligheidszone naar het noorden te vergroten. Dit is in de afbeelding aangeduid met zwarte pijlen. Deze vergroting kan op dit moment niet in het ontwerp-PIP Oostpolder worden geregeld omdat dit gronden betreft buiten het plangebied van dit PIP. Deze gronden vallen onder het op dit moment in procedure zijnde ontwerp-bestemmingsplan Eemshaven. Voorafgaand aan de vaststelling van het PIP wordt onderzocht of de noordgrens van de veiligheidscontour over het zuidelijk deel van de Eemshaven kan worden gelegd.



Figuur 3.1: Aanduiding voor concentratie risicovolle bedrijven in noordelijk deel (zwarte arcering), ligging veiligheidscontour ontwerp-PIP (zwarte lijn) en optie uitbreiding veiligheidscontour in noordelijke richting (zwarte pijlen).

Opgemerkt wordt dat voor het betrekken van (een gedeelte van) de Eemshaven bij de artikel 14-Bevi-veiligheidscontour nog nader onderzoek vereist. Daarom wordt in deze rapportage hier nog niet uitgegaan. In dit onderzoek wordt uitgegaan van de ligging van de veiligheidscontour zoals opgenomen in het ontwerp-PIP.

Binnen een artikel 14 Bevi-veiligheidscontour wordt het plaatsgebonden risico van een risicovolle inrichting beoordeeld ter plaatse van de risicocontour. Bedrijven die een functionele binding hebben met het gebied waar omheen deze contour is gelegen, zijn ook toegestaan, ook als dit kwetsbare objecten betreft. Meer informatie over de artikel 14 Bevi-contour en een aanzet voor de beleidsregels zijn opgenomen in hoofdstuk 6 van dit rapport.

De externe veiligheidscriteria en -aspecten in de kaders zoals in hoofdstuk 2 zijn gegeven, en het gegeven dat er een artikel 14-Bevi zone wordt vastgesteld, leidt tot de volgende criteria:

- geen PR 10^{-6}-contour buiten de begrenzing van de artikel 14 Bevi-veiligheidscontour toegestaan.
- bij windturbines: geen PR 10^{-5}-contour over beperkt kwetsbare objecten of bestemmingen die beperkt kwetsbare objecten toestaan. Dit betekent dat binnen de 10^{-5}-contour maar zeer beperkte gebruiksmogelijkheid bestaan en dat dit invloed heeft op de lay-out van nieuwe bedrijven;
- beschouwen van gevolgen van toegevoegd risico door windturbines aan andere risicobronnen (inrichtingen en (ondergrondse) infra);
- beschouwen van het groepsrisico van de afzonderlijke risicobronnen en de impact van het toegevoegd risico op deze bronnen;

In de toelichting van het Besluit externe veiligheid inrichtingen op de totstandkoming van artikel 14, wordt nadrukkelijk gewezen op het belang van een goed groepsrisicobeleid binnen en rondom een artikel 14 zone. Dit beleid wordt nader uitgewerkt en vertaald in beleidsregels (zie hoofdstuk 6). Initiatieven in het plangebied worden getoetst aan deze beleidsregels (zie hoofdstuk 6).

De vorenstaande criteria leiden tot de beoordelingswijze voor het thema Externe veiligheid weer, zoals weergegeven in tabel 3.1:

Tabel 3.1 Beoordelingskader m.e.r.

Thema	Criterium	Beoordelingswijze
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	Voor nieuwe risicobronnen: kwalitatieve beschouwing impact op bewoning in de omgeving en op werknemers in het plangebied Voor bestaande risicobronnen: kwalitatieve beschouwing impact op werknemers in het plangebied
	Groepsrisico	Voor nieuwe risicobronnen: kwalitatieve beschouwing impact op bewoning in de omgeving. Voor bestaande risicobronnen: beschouwing impact werknemers in het plangebied .
	Risicoverhoging door windturbines	Berekening relevante risicozones en kwalitatieve beoordeling

3.1 Toetsingskader

De effecten worden inzichtelijk gemaakt door deze te vergelijken met de referentiesituatie. Om de effecten per criterium te kunnen vergelijken, worden deze op basis van een + / - score beoordeeld. Hiervoor wordt de beoordelingsschaal uit Tabel 3.2 gehanteerd.

Tabel 3.2 Beoordelingsschaal effectenbeoordeling

Score	Betekenis	Specificatie
--	Sterk negatief effect	niet voldoen aan wettelijke grenswaarden
-	Negatief effect	Verslechtering van in tabel 3.1 genoemde criteria.
0/-	Beperkt negatief effect	Lichte verslechtering van in tabel 3.1 genoemde criteria.
0	Verwaarloosbaar of neutraal effect	
0/+	Beperkt positief effect	Lichte verbetering van in tabel 3.1 genoemde criteria.
+	Positief effect	Verbetering van in tabel 3.1 genoemde criteria.
++	Sterk positief effect	Sterke verbetering van in tabel 3.1 genoemde criteria.

3.2 Aanpak en uitgangspunten

3.2.1 Aanpak

De bestaande risicobronnen zijn geïnventariseerd. Bij deze inventarisatie is het plaatsgebonden risico en het groepsrisico beschouwd. Voor de windturbines is het plaatsgebonden risico en zijn de werpafstanden beschouwd. Op basis van de relevante afstanden voor windturbines is bepaald in welke mate sprake is van toegevoegd risico indien hier in de toekomst risicovolle installaties worden opgericht.

Voor nieuwe risicovolle activiteiten is niet exact te bepalen welk toegevoegd risico windturbines kunnen gaan veroorzaken. Dit omdat de concrete aard van het bedrijf en de bedrijfslay-out nog onbekend is. Er zijn op dit punt echter wel randvoorwaarden aan het toekomstig gebruik nabij de windturbines te stellen. De in beeld gebrachte contouren bieden hier houvast bij.

3.2.2. Studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar effecten kunnen optreden als gevolg van het nieuwe provinciale inpassingsplan voor de gebiedsontwikkeling Oostpolder.

Voor het thema Externe Veiligheid geldt het studiegebied in afbeelding 3.1. De aanwezigheid van windturbines direct buiten het plangebied betekent dat de veiligheidsaspecten van deze turbines mee beschouwd moeten worden.

3.2.2 Overige uitgangspunten

Zoals in par. 3.1 reeds is vermeld, wordt het plangebied aangewezen als veiligheidscontour (artikel 14 Bevi). Hierdoor zijn functies en gebouwen niet kwetsbaar t.o.v. risicovolle inrichtingen van derden die ook zijn gelegen binnen de veiligheidscontour. Een nadere motivering hieromtrent is opgenomen in hoofdstuk 6.

De omvang van het rekenkundige groepsrisico wordt bepaald door de combinatie van risicovolle activiteiten en het verblijf van personen. Voor het plangebied is, op basis van uitgangspunten van de Omgevingsdienst Groningen, uitgegaan van een aanwezigheid van 40 personen per hectare in de dag en 10 personen/ha in de nachtperiode.

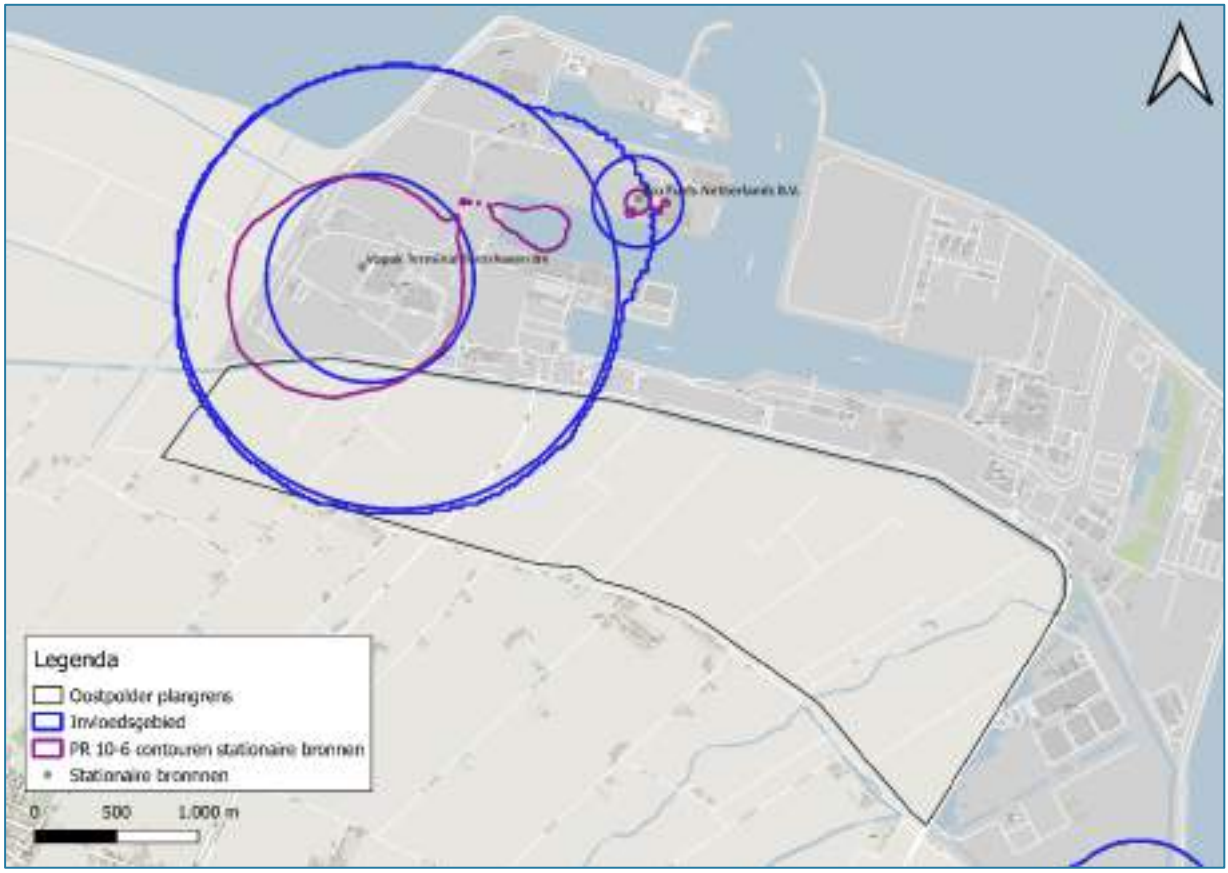
4 Inventarisatie en beoordeling

In en rond het plangebied zijn verschillende soorten risicobronnen aanwezig.

- Bevi-inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- windturbines.

4.1 Bevi-inrichtingen

In de omgeving van het plangebied zijn Bevi-bedrijven gevestigd. Figuur 4-1 geeft de invloedsgebieden (de blauwe lijn) en plaatsgebonden risicocontouren (de paarse lijn) van de risicovolle inrichtingen in de omgeving weer. Relevant is dat de PR 10^{-6} contour van Vopak Terminal Eemshaven BV deels een overlap heeft met de noordwest hoek van het plangebied.



Figuur 4-1: Invloedsgebieden en plaatsgebonden risicocontouren risicovolle inrichtingen en buisleidingen (Signaleringskaart oktober 2023)

4.1.1 Plaatsgebonden risico

De PR 10^{-6} contour (de paarse contour) van Vopak Terminal Eemshaven BV overlapt deels de noordwest hoek van het plangebied.

4.1.2 Groepsrisico

Vopak is gelegen in het Eemshavengebied. Het invloedsgebied van Vopak is op figuur 4.1 met een blauwe contour aangegeven. De hoogte van het groepsrisico is berekend op basis van de plancapaciteit van het PIP, uitgaande van 40 personen per hectare. De hoogte van het groepsrisico wordt voor het gebied Oostpolder bepaald door het toxisch scenario. Het groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde.

De ontwikkeling van Oostpolder betekent dat de personendichtheid in het zuidelijk deel van het invloedsgebied toeneemt, en daarmee de hoogte van het groepsrisico.

4.2 Transport van gevaarlijke stoffen

In en nabij het plangebied bevinden zich enkele verkeersaders waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Wegen
In de nabijheid van het plangebied vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats over de N46 en de N33. De N33 (en een aansluitend stuk van de Kwelderweg die op de zuidrand van de Eemshaven ligt) is aangewezen in de Regeling basisnet, en heeft een plaatsgebonden risicocontour van 15 meter breedte. Daarnaast heeft de weg een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter breedte. Voor de N46 is het provinciaal basisnet van toepassing.



Figuur 4-2: 200 meterzone basisnetroute N33 en Kwelderweg (Signaleringskaart oktober 2023)

Het Besluit externe veiligheid transportroutes geeft het juridisch kader voor de beoordeling van het groepsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Voor het inpassingsplan zijn vooral artikel 7 (het beschouwen van de zelfredzaamheid van personen in het plangebied en de bestrijdbaarheid van een incident bij de risicobron) en artikel 8 (berekening groepsrisico) relevant. Artikel 7 wordt nader beschouwd in hoofdstuk 5 van deze rapportage.

Ten aanzien van de hoogte van het groepsrisico is aan de hand van de vuistregels van de Hart[1] af te leiden dat, op basis van een populatie-dichtheid (40 p/ha dag en 10 p/ha nacht) het groepsrisico bij de N46, de N33 en het verlengde hiervan, ruim onder de oriëntatiewaarde blijft.

Spoorwegen
In de Regeling basisnet is geen spoorweg aangewezen die het Eemhavengebied ontsluit.

[1] Handleidingen risicoanalyse transport, wettelijk aangewezen handleiding bij het Besluit externe veiligheid transportroutes

4.3 Buisleidingen

In en rond het plangebied liggen meerdere buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Tabel 4.3 geeft een overzicht van de buisleidingen in en rondom het plangebied. Figuur 4.3 geeft de buisleidingen in en rondom het plangebied weer. De 1% letaliteitszone begrenst het gebied waarbuiten tot waaraan nog 1% van de blootgestelde personen komt te overlijden.



Figuur 4.3 Buisleidingen in en rondom het plangebied en het invloedsgebied.

Tabel 4.3 Informatie buisleidingen omgeving Oostpolder

Buisleiding	Type leiding	Opmerking
A-542-01	Hogedruk aardgastransportleiding	Invloedsgebied overlapt niet met het plangebied. Deze leiding is daarmee niet relevant voor de mogelijke ontwikkelingen.
A-543	Hogedruk aardgastransportleiding	Loopt niet door het plangebied, maar het invloedsgebied overlapt deels het plangebied.
A-544	Hogedruk aardgastransportleiding	Loopt niet door het plangebied, maar het invloedsgebied overlapt deels het plangebied.
A-610	Hogedruk aardgastransportleiding	Loopt niet door het plangebied, maar het invloedsgebied overlapt deels het plangebied.
A-659	Hogedruk aardgastransportleiding	Loopt door het plangebied, invloedsgebied ligt deels in plangebied.
A-815	Hogedruk aardgastransportleiding	Leiding niet in gebruik, staat weergegeven op de signaleringskaart, maar heeft geen invloedsgebied.

Om het risiconiveau van deze hogedruk aardgastransportleidingen te bepalen zijn risicoberekeningen uitgevoerd. Een uitgebreide beschrijving van deze risicoberekeningen is opgenomen als bijlage.

4.3.1 Plaatsgebonden risico

Uit de risicoberekeningen blijkt dat de leidingen geen PR 10^{-6}-contour heeft ter hoogte van het plangebied. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarde ten aanzien van het plaatsgebonden risico.

4.3.2 Groepsrisico

In de bestaande situatie ligt het groepsrisico van alle leidingen ruim onder de oriëntatiewaarde. De invloedsgebieden van de hogedruk aardgastransportleidingen overlappen een beperkt deel van het plangebied. Uit de berekeningen blijkt dat in de nieuwe situatie (met het bedrijventerrein Oostpolder) het groepsrisico niet toeneemt.

4.4 Windturbines

Binnen en rondom het plangebied Oostpolder zijn meerdere windturbines aanwezig. De vergunning hiervan is onherroepelijk. De positie van deze windturbines is aangeven op figuur 4.4.

4.4.1 De gevaaraspecten van windturbines

Incidenten bij windturbines kunnen impact hebben op de omgeving. Deze impact wordt uitgedrukt via de onderstaande criteria:

PR 10^{-5} contour
Op grond van de huidige wetgeving zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen de 10^{-5}-contour van windturbines niet toegestaan.

PR 10^{-6} contour
Omdat het plangebied wordt aangewezen als veiligheidscontour (artikel 14 Bevi) zijn bedrijven / windturbines gelegen op het bedrijventerrein niet kwetsbaar t.o.v. elkaar. Er wordt daarmee automatisch voldaan aan de normstelling vanuit het Activiteitenbesluit.

Tiphoogte/Werpafstand bij nominaal toerental
Vanuit het Activiteitenbesluit vormen tiphoogte en werpafstand bij nominaal toeren geen beoordelingscriterium. Echter, bij een incident met een windturbine kan er ook schade buiten de 10^{-6}-contour ontstaan.

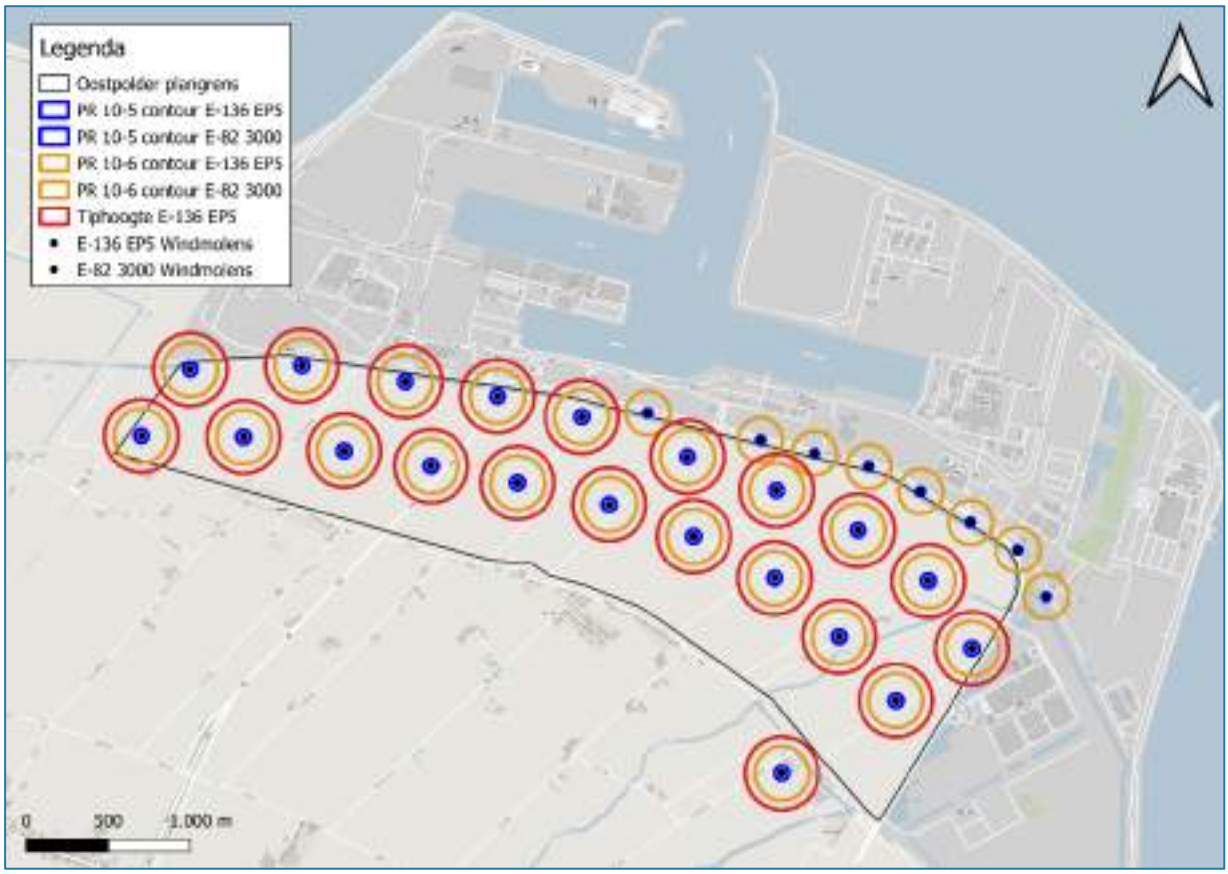
Werpafstand bij overtoeren
De werpafstand bij overtoeren is relevant voor situaties waarin windturbines niet voorzien van een beveiliging tegen het optreden van overtoeren. De windturbines binnen het plangebied en in de directe omgeving van het plangebied zijn voorzien van deze beveiliging. De werpafstand bij overtoeren is daarmee geen relevant criterium.

Tabel 4-4. De windturbines in en rondom het plangebied

Type	Aantal	PR 10^{-5}	PR 10^{-6}	Tiphoogte	Werpafstand bij:	
					Nominaal toerental	Overtoeren
Enercon E-82 / 3000	7	25 m	135 m	139 m	134 m	n.v.t.
Enercon E-136 EP 5	20	43 m	165 m	223 m	164 m	n.v.t.

Signaleringsgebied
In deze rapportage is ook het begrip signaleringsgebied geïntroduceerd. Dit gebied wordt begrensd door de grootste afstand die per windturbine in tabel 4-4 wordt genoemd.

4.4.2 Plaatsgebonden risico



Figuur 4.4: Windturbines in het plangebied en nabij het plangebied.

4.4.3 Toegevoegd risico van windturbines aan risicovolle inrichtingen

Als er binnen het invloedsgebied van de windturbine risicovolle installaties worden opgericht, zal er sprake zijn van een toename van de autonome faalfrequentie van die installaties door de aanwezigheid van de windturbines. Wanneer een incident optreedt bij een windturbine, zoals bladafworp, kan een risicovolle installatie namelijk getroffen worden door dit blad, waardoor de installatie kan falen. Dit wordt ook wel het domino-effect genoemd.
Vanwege het toegevoegd risico kan het plaatsgebonden risico, en marginaal ook het groepsrisico, van de risicovolle installatie toenemen. Indien een bedrijf een vergunning aanvraagt binnen het plangebied zal het toegevoegd risico van de windturbine moeten worden meegenomen bij de externe veiligheidsbeoordeling in de vergunningsaanvraag.

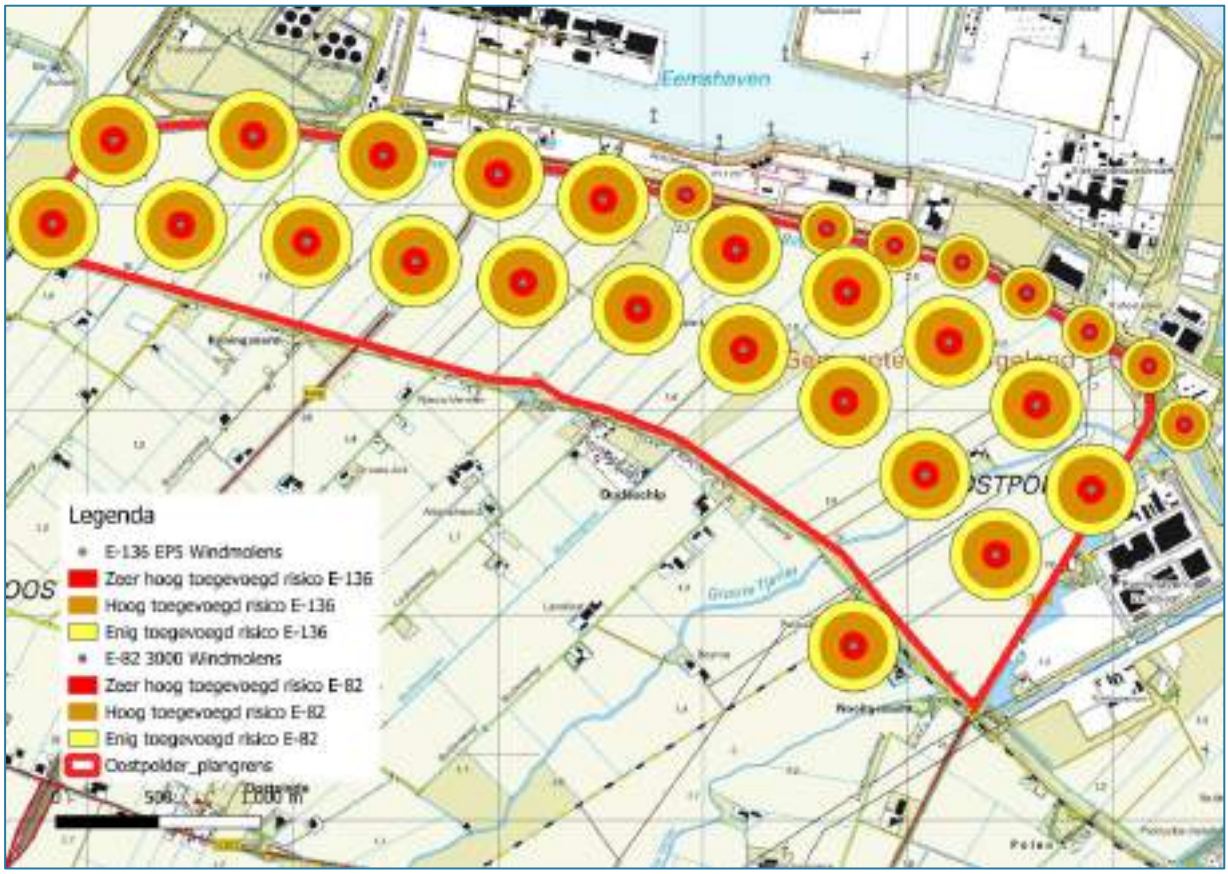
In de huidige situatie bevinden zich geen risicovolle installaties binnen de relevante zones van de windturbines en is dus geen sprake van toegevoegd risico.

In de toekomstige situatie worden wel risicovolle inrichtingen toegestaan binnen de relevante zones van de windturbines. Omdat ten tijde van het schrijven van deze rapportage nog niet duidelijk is of in het plangebied risicovolle installaties worden opgericht, waar die worden opgericht, wat voor installaties worden opgericht en wat de omvang is van deze installatie, kan in deze fase nog niet in beeld worden gebracht wat het exacte toegevoegd risico van de aanwezige windturbines zal zijn. Wel is aan de hand van een kaart in beeld gebracht in welke gebieden rondom de windturbines sprake is van toegevoegd risico, en wat de relatieve hoogte is van het toegevoegd risico.

Binnen de in figuur 4-5 weergegeven zones is sprake van toegevoegd risico door de windturbines indien hier een risicovolle installatie wordt gerealiseerd. De hoogte van het toegevoegd risico is afhankelijk van de afstand t.o.v. de windturbine en het oppervlak van de risicovolle installatie.

Om de mate van toegevoegd risico te bepalen zijn drie zones vastgesteld:

- Zeer hoog toegevoegd risico: in deze zone kan een installatie getroffen worden door 3 scenario's (rotor afworp, bladafworp en mastbreuk. Het toegevoegd risico in deze zone bedraagt ligt hier tussen de 1x 10^{-3} en 1x 10^{-5} per m^2 per jaar.
- Hoog toegevoegd risico: In deze zone kan een installatie getroffen worden door 2 scenario's (bladafworp en mastbreuk). Het toegevoegd risico ligt in deze zone tussen de 1x 10^{-5} en 1x 10^{-6} per m^2 per jaar.
- Enig toegevoegd risico: In deze zone kan een installatie uitsluitend worden getroffen door het scenario mastbreuk. Het toegevoegd risico bedraagt in deze zone minder dan 1x 10^{-6} per jaar.



Figuur 4.5 Locaties waar sprake is van toegevoegd risico t.g.v. de aanwezigheid van de windturbines en de relatieve hoogte van het toegevoegd risico.

4.5 Effectbeoordeling

In deze paragraaf worden de effecten van het planvoornemen beoordeeld. Zoals ook in het voorgaande is beschreven houdt het planvoornemen in dat risicovolle inrichtingen worden geconcentreerd op het noordelijke deel van het terrein worden toegestaan, en dat het gehele plangebied wordt aangewezen als artikel 14 Bevi-veiligheidscontour. De beoordeling in de tabel gaat uit van een situatie zonder beleidsregels omgevingsveiligheid.

Voor de effectbeoordeling geldt het volgende beoordelingskader:

Thema	Criterium	Beoordelingswijze
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	Voor nieuwe risicobronnen: kwalitatieve beschouwing impact op bewoning in de omgeving en op werknemers in het plangebied Voor bestaande risicobronnen: kwalitatieve beschouwing impact op werknemers in het plangebied
	Groepsrisico	Voor nieuwe risicobronnen: kwalitatieve beschouwing impact op bewoning in de omgeving. Voor bestaande risicobronnen: beschouwing impact werknemers in het plangebied .
	Risicoverhoging door windturbines	Berekening relevante risicozones en kwalitatieve beoordeling

Plaatsgebonden risico

Effect op omgeving
Omdat het plangebied wordt aangewezen als artikel 14 Bevi veiligheidscontour kan het plaatsgebonden risico van nieuwe risicovolle bedrijvigheid in de Oostpolder nergens buiten het plangebied van het PIP Oostpolder komen. Hierdoor wordt de omgeving van het plangebied beschermd tegen plaatsgebonden risico van risicovolle activiteiten in het plangebied Oostpolder.

Effect op werknemers
Binnen het plangebied is er als gevolg van de veiligheidscontour *juridisch* gezien geen sprake van een toename van kwetsbare objecten. Doordat het PIP het mogelijk maakt dat er bedrijfsgebouwen met daarin grote aantallen werknemers kunnen worden gerealiseerd (bijvoorbeeld een grote batterijfabriek) neemt *feitelijk* wel het aantal mogelijke slachtoffers toe.

- In de bestaande situatie is er sprake van risico ten gevolge van bestaande bronnen, zoals Vopak (zie figuur 3.1), windturbines (zie figuur 4.4), N33, N46 (zie figuur 4.2) en hogedruk aardgastransportleidingen (zie figuur 4.3). Van deze bestaande bronnen zijn de windturbines de belangrijkste, deze staan verspreid langs en in het plangebied.
  In paragraaf 6.3 worden de uitgangspunten achter de beleidsregels toegelicht, die zullen gaan gelden binnen de artikel 14 Bevi-veiligheidscontour. Ten aanzien van de ontwikkelingen nabij de windturbines kan bijvoorbeeld een afstandscriterium worden opgenomen ter bescherming van hoge populatie objecten (gebouwen waarin veel mensen verblijven). Of en in welke mate dit mogelijk is, is op dit moment nog niet bekend en ook niet in te schatten.
- In de nieuwe situatie zullen er risicobronnen bijkomen. Het ruimtebeslag van de risicocontouren van deze bedrijven is op dit moment nog niet bekend. Er kan bijvoorbeeld via de beleidsregels gestuurd worden op '10^{-6} PR zoveel mogelijk op de eigen kavel' te houden, of binnen een kavel sectoren aan te wijzen met een gelimiteerde risicobijdrage.

Conclusie
Ten aanzien van het plaatsgebonden risico is sprake van een negatief effect (-). Dit effect hangt samen met het feit dat het mogelijk niet volledig te vermijden zal zijn dat werknemers van de nieuwe bedrijven worden blootgesteld aan bestaande of nieuw 10^{-6} PR-risico's binnen het plangebied. Met name de PR-contouren van de windturbines zijn hierbij relevant.

Groepsrisico
De artikel 14 Bevi-zone gaat alleen over het plaatsgebonden risico en heeft als zodanig geen invloed op het groepsrisico. Van de nieuwe risicovolle activiteiten is logischerwijs nog niet bekend wat de rekenkundige hoogte van het groepsrisico wordt en wat de invloed wordt op relevante groepsrisicofactoren zoals zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. De uiteindelijk te bereiken feitelijke veiligheid wordt daarom geboden door de beleidsregels. Bij de onderstaande beoordeling is dit effect van de beleidsregels buiten beschouwing gelaten.

Voor de beoordeling is uitgegaan van de aanwezigheid of komst van invloedsgebieden. Dit zijn effectafstanden die de mogelijke reikwijdte van een incident aangeven, ze geven niet de kans op een incident weer. Die kans wordt immers ruimtelijk weergegeven met plaatsgebonden risicocontouren. Vanuit de externe veiligheidswetgeving is de omvang van invloedsgebieden geen juridisch criterium. Binnen een invloedsgebied geldt (veelal) de verantwoordingsplicht

Effect op omgeving
In de bestaande situatie liggen er alleen invloedsgebieden van reeds aanwezige risicobronnen (zie hoofdstuk 4) over locaties waar groepen mensen verblijven (zoals de buurtschappen aan de Dijkweg).

In de nieuwe situatie kunnen nieuwe invloedsgebieden van nieuwe risicovolle bedrijvigheid ontstaan. Het is mogelijk dat deze nieuwe invloedsgebieden tot buiten het plangebied reiken. Met name de woningen ten zuiden van het plangebied zijn in dit verband relevant. Door de risicovolle inrichtingen te concentreren op het noordelijke gedeelte wordt veel afstand tot de genoemde woningen aangehouden. Hierdoor wordt de toename van het groepsrisico op dit aspect aanzienlijk beperkt. Vestiging van risicovolle inrichtingen op het zuidelijke deel wordt echter niet volledig uitgesloten, omdat maatwerk mogelijk moet zijn. Dat een groepsrisico-invloedsgebied over woningen komt te liggen wordt dus ook niet volledig uitgesloten.

Effect op werknemers
In de bestaande situatie liggen er invloedsgebieden van reeds aanwezige risicobronnen (zie hoofdstuk 4). Binnen het plangebied zijn (nagenoeg) geen verblijfsruimten voor personen aanwezig, zodat het groepsrisico nihil is. In de nieuwe situatie neemt de populatiedichtheid (werknemers van de nieuwe bedrijven) in het plangebied toe. Dit heeft een negatief effect op het groepsrisico van de bestaande risicobronnen, maar uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde blijft. Naast de toename van het aantal personen, zullen er ook nieuwe invloedsgebieden van nieuwe risicobronnen komen. Het oppervlak hiervan is niet bekend, maar het realiseren van gebouwen met veel werknemers in nieuwe invloedsgebieden van nieuwe risicobronnen zal rekenkundig gezien leiden tot toename van het groepsrisico. Daarom zijn ook de beleidsregels relevant, hierin kunnen maatregelen worden vastgelegd om de veiligheid te optimaliseren.

Conclusie
Ten aanzien van het groepsrisico is sprake van een negatieve beoordeling (-). Ander dan bij het plaatsgebonden risico is overlap van invloedsgebieden en woningen buiten het plangebied niet op voorhand uitgesloten. De kans dat dit gebeurt wordt overigens sterk beperkt door het streven naar concentratie van risicovolle bedrijvigheid in de noordelijke deel van het plangebied. De gebiedsontwikkeling zal daarnaast leiden tot langdurige aanwezigheid van personen (werknemers) in het plangebied. Concentraties van werknemers worden toegestaan in de invloedsgebieden van bestaande risicobronnen zoals Vopak, N33, N46 en hogedrukaardgasleidingen en in de invloedsgebieden van nieuw te vestigen bedrijven.

Risicotoevoeging windturbines
In het plan is opgenomen dat onder voorwaarden risicovolle inrichtingen opgericht mogen worden binnen het gebied waar sprake is van toegevoegd risico ten gevolge van reeds aanwezige windturbines. Als van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt zal er sprake zijn van een toename van de faalkans van deze risicovolle installaties, wat weer een negatief effect heeft op de veiligheid in het gebied. Omdat het bevoegd gezag echter de mogelijkheid heeft om voorwaarden te stellen bij het toestaan van risicovolle inrichtingen kan op die wijze de veiligheid worden geoptimaliseerd.

Ten aanzien van de risicotoevoeging van windturbines is sprake van een negatieve beoordeling (-).

Tabel 4.5 Beoordeling voor het thema Externe veiligheid

Criterium	MER-referentiesituatie	Effectbeoordeling
Plaatsgebonden risico	0	-
Groepsrisico	0	-
Risicoverhoging door windturbines	0	-

5 Mitigatie en compensatie

5.1 Mitigatie

De externe veiligheidseffecten ten gevolge van de ontwikkeling van de Oostpolder tot industrieterrein voor risicovolle activiteiten is uitwaarts gelimiteerd via de artikel 14 Bevi-veiligheidscontour. Ofwel, de gecumuleerde plaatsgebonden risicocontouren mogen die grens niet overschrijden. Daarnaast is in het PIP opgenomen dat risicovolle activiteiten worden geconcentreerd aan de noordzijde van het plangebied, als afstandsbuffer richting de bestaande kwetsbare objecten buiten het plangebied.

Het is onbekend welke bedrijven zich gaan vestigen, en bovenal, welke risico's deze bedrijven met zich meebrengen. Ook is, behoudens in relatie tot de windturbines (die immers al aanwezig zijn), onbekend hoe risicovolle activiteiten elkaar onderling kunnen beïnvloeden. Het PIP bevat geen directe eisen om deze risico's te limiteren. Wél verwijzen de planregels in het PIP naar beleidsregels op grond waarvan bij nieuwe activiteiten via de vergunningverlening eisen worden gesteld om de risico's te minimaliseren en de veiligheid te optimaliseren.

Het optimaliseren van de veiligheid richt zich niet alleen op 'het slim ontwerpen' van de installaties en processen, maar ook op het optimaliseren van de zelfredzaamheid, de bestrijdbaarheid en organisatorische aspecten.

De beleidsregels zullen specifiek worden uitgewerkt ten aanzien van het toegevoegd risico ten gevolge van windturbines. Echter, ook risicobedrijven kunnen elkaar onderling beïnvloeden of een risicovolle activiteit kan van invloed zijn op een naastgelegen niet risicovolle activiteit. Ook voor die situatie zullen de beleidsregels criteria bevatten.

5.2 Compensatie

De in voorgaande paragraaf bedoelde beleidsregels voorzien niet in compensatie, maar richten zich op optimalisatie.

6 Planologische keuzes

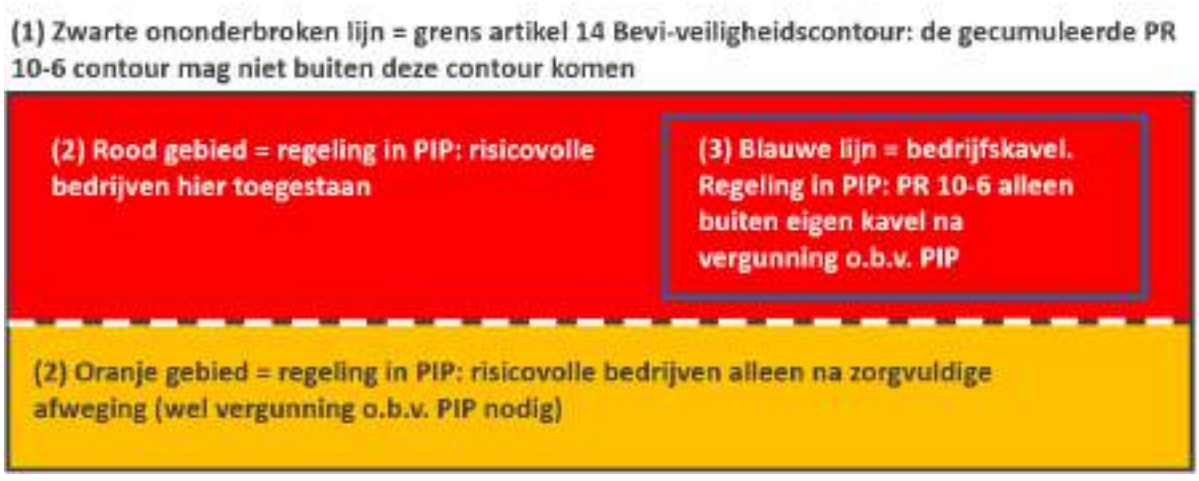
6.1 Aanwijzing artikel 14 Bevi-zone

Bij aanvang van de ontwikkeling van het PIP is ten aanzien van de omgang met externe veiligheid een aantal uitgangspunten geformuleerd. Het plan moet:

- risicovolle inrichtingen toestaan;
- (zeer) grote gebouwen toestaan;
- voorkomen dat saneringssituaties ontstaan;
- rechtszekerheid bieden;
- sturen dat de toename van risico op de juiste locaties plaatsvindt (vooral aan de noordzijde van het plangebied);
- moet aanhaken op de andere veiligheidsinitiatieven.

Om deze doelen en uitgangspunten operationeel te maken is gekozen om – als planvoornemen - op basis van artikel 14 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen, een contour rondom het industrieterrein vast te stellen[2]. Deze artikel 14-Bevi veiligheidscontour komt vooralsnog te liggen op de plangrens van het ontwerp-PIP, behalve aan de zuidzijde waar de contour op de zuidgrens van de bedrijfsbestemmingen ligt (zie par. 3.1). De contour betreft een gecumuleerde PR-contour.

Om het risico voor de zuidelijk gelegen woningen zoveel mogelijk te beperken worden de risicovolle bedrijven in het PIP zoveel mogelijk geconcentreerd in het noordelijk deel van het plangebied. In de onderstaande afbeelding is de samenhang tussen de artikel 14 Bevi-veiligheidscontour (nummer 1) en de interne zonering (nummer 2) schematisch weergegeven. In de afbeelding is ook de PIP-regeling voor het niveau van de bedrijfskavels (nummer 3) opgenomen. In het PIP wordt namelijk eveneens gestuurd op het beperken van de individuele PR-contour op de eigen bedrijfskavel; als bedrijven daar van willen afwijken kan dat alleen na een vergunning op basis van het PIP.



Figuur 6.1. Schema met de niveaus waarop in het PIP stuurt op risicovolle bedrijvigheid

2 Het gebruik van dit artikel is mogelijk geworden na een wetswijziging waarmee de functionele gebiedsbinding ook als een zelfstandig beoordelingscriterium geldt en geen functionele binding met een 'Bevi' bedrijf noodzakelijk is. Op basis van de functionele gebiedsbinding zijn sindsdien enkele artikel-14-zones vastgesteld (Sloe, Botlek, Amsterdam, Alkmaar, Moerdijk).

Kansafstanden en effectafstanden

De artikel 14 Bevi-veiligheidscontour limiteert dat buiten deze contour, de gecumuleerde kans op een incident niet groter is dan 10^{-6}/jaar. De artikel 14 Bevi-veiligheidscontour limiteert niet de omvang van invloedsgebied voor het groepsrisico. Deze invloedsgebieden zijn niet gebaseerd op kansafstanden, maar geven de reikwijdte waarbinnen de nadelige effecten van een incident met gevaarlijke stoffen zich kunnen manifesteren.

Binnen het vergunningstelsel van het PIP kunnen, voor zover geen sprake is van wettelijk aangewezen invloedsgebieden, eisen worden gesteld aan de omvang van de invloedsgebieden. Het is belangrijk om hierbij ook de kans te betrekken dat de gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen zo ver reiken als het aandachtsgebied groot is.

6.2 De functionele binding

De tekst van artikel 14 lid 4 van het Bevi luidt: "Indien toepassing wordt gegeven aan het eerste of derde lid, wordt de veiligheidscontour zodanig vastgesteld dat binnen die contour, voor zover het kwetsbare objecten betreft, uitsluitend kwetsbare objecten die een **functionele binding** hebben met een inrichting als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdelen a tot en met h, of met het gebied waarvoor de veiligheidscontour wordt vastgesteld, aanwezig of geprojecteerd zijn. De eerste volzin geldt niet met betrekking tot kwetsbare objecten binnen de veiligheidscontour die tevens zijn gelegen in een andere veiligheidscontour en een **functionele binding** hebben met een inrichting als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdelen a tot en met h, binnen die veiligheidscontour, *of met het gebied waarvoor die veiligheidscontour is vastgesteld*".

Toepassing op Oostpolder

Het te ontwikkelen industrieterrein heeft de kenmerken die gelijk te stellen zijn aan een functionele binding zoals bedoeld in artikel 14 Bevi.

Geografisch:

- Er is sprake van één te ontwikkelen industrieterrein als één geografisch geheel;
- De aanwezige bedrijven kenmerken zich door de geografische keuze tot ontwikkeling nabij de (nationale) energie-infrastructuur, nabij bedrijven die de energietransitie ondersteunen dan wel nabij ondersteunende bedrijfsactiviteiten;

Organisatorisch:

- Er is sprake van bedrijfsmatig uitwisselen, afnemen of leveren van goederen, grondstoffen, diensten, personeel of bedrijfsmiddelen;
- Het gebied als geheel wordt beheerd door één overheidsorganisatie;
- Het beheer biedt tevens de mogelijkheid om, aansluitend op de verdere invulling van het bedrijventerrein, een gezamenlijk organisatorisch kader te scheppen ten aanzien van het optimaliseren van de zelfredzaamheid van de aanwezige personen en de bestrijdbaarheid van incidenten met gevaarlijke stoffen.

Daarmee bestaat de basis om *rondom* het industrieterrein Oostpolder een dergelijke zone vast te stellen.

Het Bevi verzet zich niet tegen een combinatie van artikel 14 en een interne zoneringsystematiek, zoals het concentreren van de meest risicovolle inrichtingen op een bepaalde locatie zoals is voorzien in Oostpolder.

Locatie risicovolle inrichtingen

Risicovolle inrichtingen zijn geconcentreerd in de noordzijde van het plangebied, en daarmee op afstand van de bestaande woningen buiten het plangebied. Voor het gehele gebied waar risicovolle bedrijven zijn toegestaan kan het bevoegd gezag voorwaarden verbinden aan het toestaan van een (risicovolle) activiteiten om daarmee de veiligheid te optimaliseren (onder andere door slim ontwerpen). Hierbij ligt het accent op de signaleringsgebieden rondom de windturbines omdat daar sprake is van toegevoegd risico ten gevolge van de reeds aanwezige windturbines.

Locatie (beperkt) kwetsbare objecten

Vanwege de aanwijzing van het gebied als artikel 14 Bevi zone zijn gebouwen met een functionele binding tot het gebied niet kwetsbaar t.o.v. andere risicovolle in de artikel 14 Bevi zone. Beperkt kwetsbare objecten zijn niet toegestaan binnen de PR 10^{-5} contour van windturbines.

6.3 Beleidsregels binnen de artikel 14 Bevi zone

Toepassing van artikel 14 van het Bevi betekent dat conflictsituaties tussen risicobronnen en kwetsbare objecten worden voorkomen. Voor grote industrieterreinen is de hieraan verbonden rechtszekerheid essentieel. Uit de toelichting bij artikel 14 volgt echter ook dat een bevoegd gezag – onder meer via het groepsrisicospoor – zich moet inspannen om de veiligheid binnen de zone te optimaliseren. Aan die inspanning zal bij de verdere planuitwerking ook invulling worden gegeven, onder meer door de verplichting op te nemen dat sprake moet zijn van 'intelligent ontwerpen'. In deze paragraaf worden daarvoor zes thema's gegeven, waarvan het doel vervolgens kort wordt omschreven. De thema's staan niet op zich, ze kennen een duidelijke onderlinge relatie. Het overzicht is niet limitatief én de verdere uitwerking zal met alle betrokken partijen plaatsvinden:

1. Maatregelen bij de bron
2. Ruimtelijke maatregelen
3. Maatregelen aan gebouwen en installaties
4. Risicocommunicatie
5. Zelfredzaamheid
6. Bestrijdbaarheid

De verankering van de doelen zal onder meer plaatsvinden via de beleidsregels waar het provinciaal inpassingsplan naar zal verwijzen. Vooraf zal per doel en actie worden 'voorgesorteerd' op het juridisch kader waar vanuit het doel het best is te borgen (bijv. afweging in kader binnenplanse vergunningvereiste uit het PIP, afweging in kader Omgevingsvergunning milieubelastende activiteit).

1. Maatregelen bij de bron

Ruimte voor risico bieden betekent niet dat de risicoruimte onbegrensd is. Naast de eisen aan risicovolle activiteiten vanuit van landelijke en Europese wetgeving, kunnen gemeente en provincie ook zelf locatiespecifieke eisen stellen. Een locatiespecifieke eis zou kunnen zijn dat, aanvullend op de limiterende werking van de artikel 14 Bevi-veiligheidscontour, bedrijven zich maximaal moeten inspannen om hun 10^{-6}-risicocontour te beperken (en bij voorkeur op de eigen kavel houden). Afhankelijk van het soort aandachtsgebied en de aard van de risicobron, zou ook om een inspanning gevraagd kunnen worden om de omvang van het aandachtsgebied te beperken. Het soort aandachtsgebied is hierbij een belangrijk criterium om voor een gifwolkaandachtsgebied een eis van 'op de eigen kavel' niet passend is, en hier een snelle en accurate communicatie naar de omgeving (zie punt 4) een effectiever instrument is.

Overigens dient te worden opgemerkt dat risicobedrijven, al dan niet gecombineerd met eisen vanuit hun branche of leverancier, zichzelf ook veiligheidseisen opleggen. In de beleidsregels zullen locatiespecifieke eisen worden opgenomen waarop het ontwerp van de risicovolle activiteit moet zijn ingericht. Hierbij zijn 'Save by Design' en 'intelligent ontwerpen' de trefwoorden. De beleidsregels geven hierbij de kaders, kavelpaspoorten de locatiespecifieke randvoorwaarden. Door te werken met kavelpaspoorten kan tevens worden ingespeeld op de actuele ruimtelijke situatie.

2. Ruimtelijke maatregelen

De ruimtelijke maatregelen omvatten meerdere sporen, en zullen worden uitgewerkt via de beleidsregels en kavelpaspoorten.

- **Ruime afstand tot kwetsbare functies in de omgeving**
  In het PIP is reeds een interne zonering opgenomen voor risicovolle bedrijven (zie par. 6.1). Deze bedrijven moeten op ruime afstand van woonbebouwing blijven en worden daarom zoveel mogelijk geconcentreerd aan de noordzijde van het terrein. Alleen na een zorgvuldige afweging door het bevoegd gezag kunnen

risicovolle bedrijven eventueel aan de zuidzijde van het terrein toegestaan worden. Maar ook dan blijft het streven de risicobronnen zo ver mogelijk van de woonfuncties te situeren.

- **Omgang met risicobronnen nabij risicobronnen**
  Verschillende risicovolle activiteiten kunnen elkaar beïnvloeden, waardoor domino-effecten kunnen optreden. Door het aanhouden van voldoende afstand kan gestuurd worden op het voorkomen van deze domino-effecten. Er kan dus, ter voorkoming van domino-effecten, sprake zijn van een aanscherping van het gestelde in het Bevi. In het Bevi zijn risicobedrijven onderling niet kwetsbaar.
- **Omgang met toegevoegd risico windturbines**
  Rondom de windturbines in en rond het plangebied bestaan drie zones met een verschillend risico (zie par. 4.3.3.). De risico's van windturbines kunnen een toegevoegd risico vormen voor risicovolle bedrijven. Als dit aan de orde is, is volgens de Structuurvisie Eemsmond-Delfzijl 'slim ontwerpen' nodig. In de beleidsregels zal hiervoor een beoordelingskader worden uitgewerkt.
- **Omgang met grote concentraties van personen nabij risicobronnen**
  In de beleidsregels zal een sturend instrumentarium worden uitgewerkt om de locaties waar veel personen verblijven (verder te noemen: hoge populatie objecten) te concentreren op minder risicobelaste delen en voor de meer risicobelaste delen een normering aandragen die stuurt op de aanwezigheid van minder personen. Een dergelijk systeem is eerder toegepast op het artikel 14 gezoneerde industrieterrein Moerdijk. Voor het plangebied Oostpolder zal daarbij niet alleen gekeken worden naar risicobelasting door windturbines en nieuwe bedrijven in het plangebied, maar ook naar risicobelasting door bestaande risicobronnen (zoals N33, N46 en Vopak).
- **Verkeersinfra**
  De bereikbaarheid van een risicovolle activiteit voor hulpdiensten en het kunnen vluchten bij een dreigende calamiteit maakt dat snelle ontsluiting en meerzijdige toegankelijkheid een belangrijk ruimtelijk criterium vormen.

3. Maatregelen aan gebouwen en installaties

Los van gebouwtechnische eisen, interne veiligheidszoneringen enz. kunnen maatregelen binnen gebouwen de veiligheid versterken.

- **Afschermen risicovolle onderdelen**
  In de afweging door het bevoegd gezag of een risicovolle activiteit in een risicocontour van een windturbines of van een ander bedrijf wordt toegestaan, kan ook de bouwkundige bescherming van de risicovolle activiteit worden meegewogen. Een voorbeeld: een leiding met een risicovolle stof kan, afhankelijk van de onderlinge afstand en aard van het incident, beschermd worden tegen invloeden van buitenaf door de leiding ondergronds te leggen en/of af te dekken met een betonnen plaat.
- **Intern zoneren op risico externe bronnen**
  Grote gebouwen omvatten veelal kantoren waar grotere aantallen personen binnen een relatief klein oppervlak aanwezig zijn. Tegelijkertijd zijn er ook gebouwdelen die functies hebben waarbij weinig personen aanwezig zijn of personen kortstondig aanwezig zijn. Bijvoorbeeld in de nabijheid van windturbines kan interne zonering van gebouwen inspelen op de risicozonering rondom de windturbines.
- **Bieden van schuilmogelijkheid**
  Goede schuilmogelijkheden versterken de zelfredzaamheid in belangrijke mate. De mate waarin een gebouw schuilmogelijkheid moet kunnen is echter afhankelijk van meerdere criteria. Deze zullen in de beleidsregels op hoofdlijn worden uitgewerkt. In het kavelpaspoort wordt vervolgens een locatiespecifieke uitwerking opgenomen.

4. Risicocommunicatie

Alarmering door en communicatie met hulpdiensten essentieel voor de bedrijven op het industrieterrein. Daarnaast is binnen de bedrijven communicatie door de BHV onmisbaar. Op het gebied van deze risicocommunicatie bestaat reeds de nodige regelgeving. Op een gezoneerd industrieterrein betreft de functionele relatie nadrukkelijk ook de onderlinge communicatie. Risicocommunicatie tussen bedrijven onderling is een bewezen effectief middel bij een dreigend incident. De risicocommunicatie tussen bedrijven vereist een communicatiestructuur en deelname van alle betrokken partijen. Hiervoor zal een kader worden geboden, deelname aan het systeem zal vanuit de beleidsregels verplicht zijn.

5. Zelfredzaamheid

Een goede zelfredzaamheid is een belangrijk instrument voor het optimaliseren van de veiligheid. Bij de voorgaande thema's zijn daarom al zelfredzaamheidsacties omschreven. Een goede zelfredzaamheid omvat echter ook goede vluchtwegen, goede instructies enz.

6. Bestrijdbaarheid

Indien onverhoopt toch een calamiteit optreedt, is de bestrijdbaarheid hiervan een belangrijk punt. Dit aspect wordt primair geregeld vanuit de veiligheidsregio, en betreft de noodzakelijke opkomsttijden, capaciteiten enz. Er is echter ook een samenspel nodig met de bedrijfsgebonden hulpdiensten. Het is belangrijk dat bij hiervoor de verdere uitwerking van het gebied een ontwikkelstramien ligt. Daarnaast ligt een samenspel met calamiteitenbestrijding op Eemshaven voor de hand.

Ten slotte

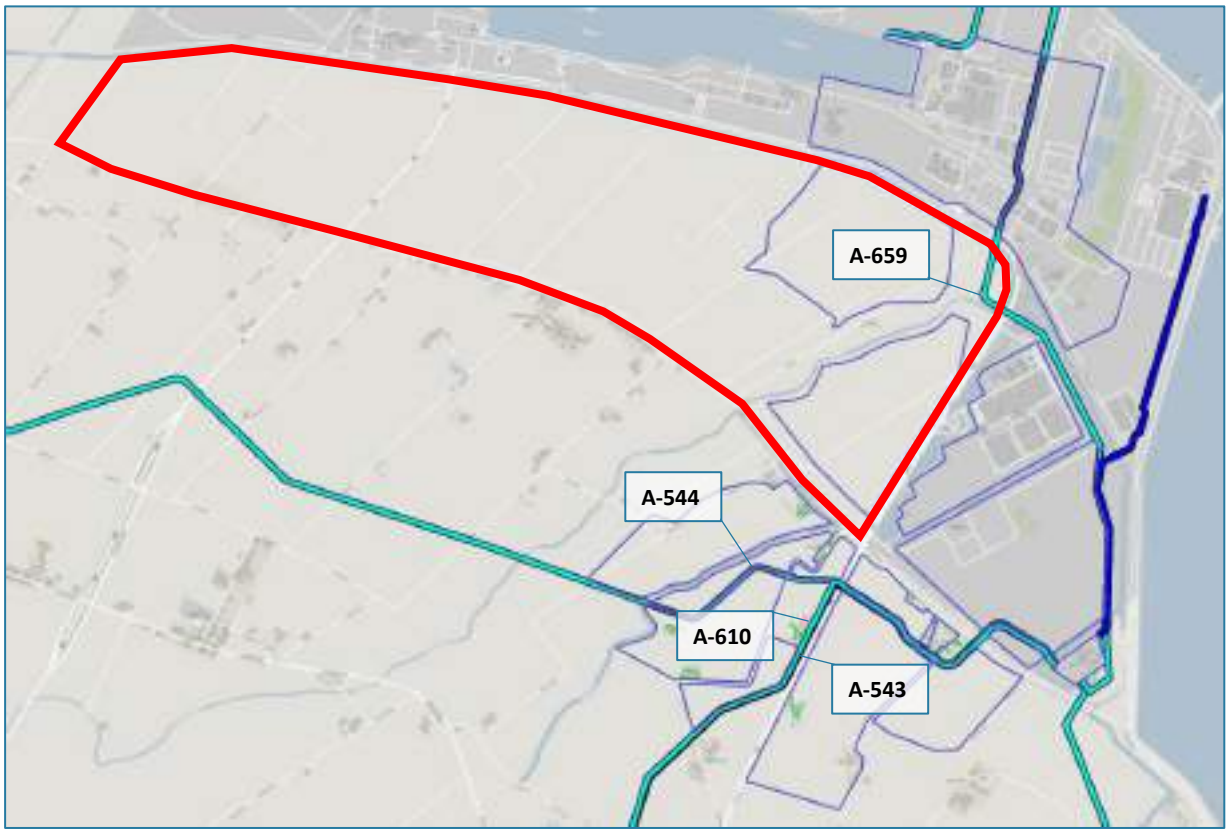
Oostpolder maakt deel uit van een gebied met een hogere aardbevingsgevoeligheid. Ook op dit punt zullen beleidsregels worden gesteld. Mogelijk worden deze regels geïntegreerd met de regels voor omgevingsveiligheid.

Bijlagen

1. Berekening risico hogedruk aardgastransportleidingen
2. Berekening risico windturbines
3. Indicatie veiligheidsafstanden

Bijlage 1 Risicoberekening hogedruk aardgastransportleidingen

In dit hoofdstuk worden de relevante hogedruk aardgastransportleidingen in relatie tot het plangebied beschouwd. Langs en door het plangebied lopen verschillende hogedruk aardgastransportleidingen van Gasunie. De ligging van deze leidingen ten opzichte van het plangebied is weergegeven in figuur B1-1.



Figuur B1-1 Ligging hogedruk aardgastransportleidingen (lichtblauw/cyaan) ten opzichte van het plangebied (rood; globaal)

Het plangebied bevindt zich binnen het invloedsgebied van deze zes leidingen. Om het risiconiveau van deze hogedruk aardgastransportleidingen te bepalen zijn risicoberekeningen uitgevoerd. In deze bijlage worden de uitgangspunten en resultaten voor deze risicoberekeningen weergegeven.

Uitgangspunten

Rekenprogramma

De risicoberekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma CAROLA versie 1.0.0.52. De gehanteerde parameterfile heeft versienummer 1.3. CAROLA is een softwarepakket dat in opdracht van de Nederlandse overheid is ontwikkeld, specifiek ter bepaling van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen. Conform het Bevb dienen de berekeningen uitgevoerd te worden volgens de bijbehorende regeling, hiermee wordt onder andere het rekenprogramma CAROLA bedoeld. De berekeningen zijn verder uitgevoerd conform de Handleiding risicoberekening Bevb, versie 2.0. Hierin is in module B omschreven hoe de risico's van leidingen berekend dienen te worden met CAROLA.

Leidinggegevens

De N.V. Nederlandse Gasunie heeft op 23 augustus 2023 de leidinggegevens van de relevante hogedruk aardgastransportleiding aangeleverd. In tabel B1.1 zijn de belangrijkste gegevens weergegeven. De vervaldatum

van deze leidinggegevens is 23 februari 2024. Na de vervaldatum wordt de actualiteit van de leidingdata niet meer door Gasunie gegarandeerd, de risicoberekeningen verliezen hiermee niet hun waarde.

Tabel B1-1 Leidinggegevens Gasunie

Leidingbeheerder	Kenmerk	Druk [bar]	Diameter [mm]	Invloedsgebied (1%-letaliteit) [meter]	100%-letaliteit [meter]
N.V. Nederlandse Gasunie	A-543	70,60	1220,00	550	210
N.V. Nederlandse Gasunie	A-544	70,60	1067,00	495	190
N.V. Nederlandse Gasunie	A-610	70,60	1067,00	495	190
N.V. Nederlandse Gasunie	A-659	79,90	610,00	340	140

Bevolkingsinventarisatie

Varianten

Voor de berekening van het risiconiveau van de leidingen zijn twee situaties berekend:

- bevolking op basis van de vigerende omgevingssituatie (huidige situatie);
- bevolking op basis van de voorgenomen ontwikkeling (toekomstige situatie).

Het plangebied is gemodelleerd naar de huidige BAG- gegevens (september 2023), bestemmingsplan Buitengebied (2010-02-17), bestemmingsplan Buitengebied-Noord (2013-12-19), bestemmingsplan Eemshaven Zuidoost (2017-07-20) en bestemmingsplan Eemshaven (2019-03-26).

De personendichtheden zijn op bestemmingsplanniveau geïnventariseerd, hierbij is gebruik gemaakt van kengetallen uit de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico (2007) en de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS) 1, deel 6. De zonering van de toekomstige bevolkingssituatie is gebaseerd op gegevens verstrekt door de provincie Groningen / de omgevingsdienst.

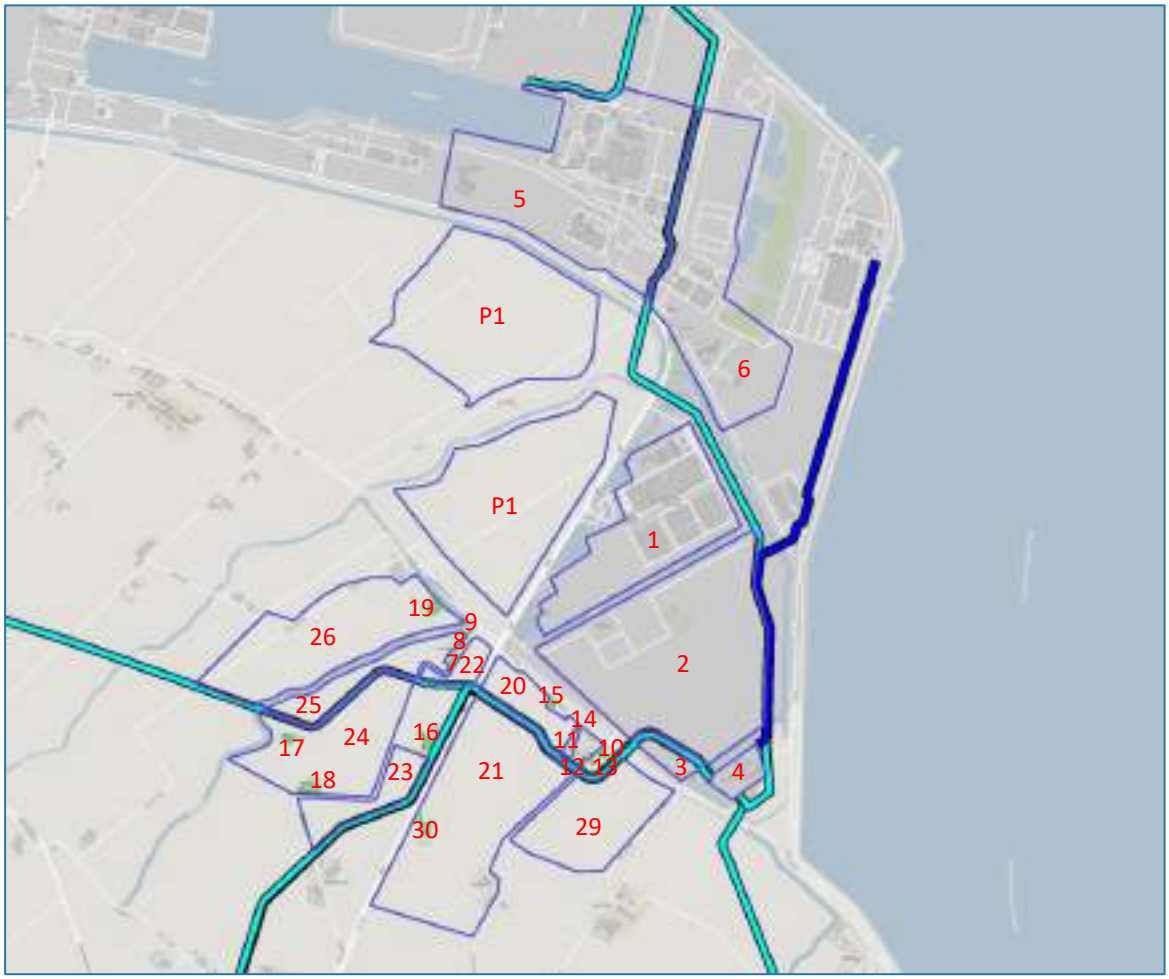
Bevolkingsinvoer

In tabel B1-2 is weergegeven welke bevolkingsvlakken zijn ingevoerd voor de risicoberekeningen. De binnen/buitenfracties bij de berekeningen van de hogedruk aardgastransportleiding zijn gebaseerd op kengetallen zoals standaard vastgelegd in het rekenprogramma.

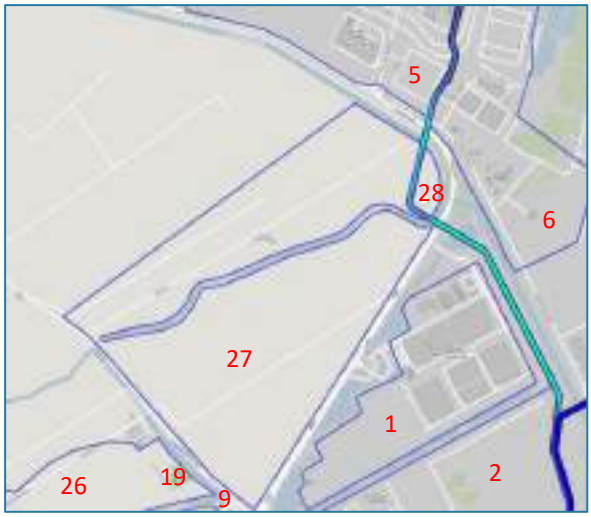
Tabel B1-3 gemodelleerde bevolkingsvlakken

Vlak	Bestemming	Aanwezigheid			Fractie buiten		Bron-gegevens
		Dag	Nacht	Eenheid	Dag	Nacht	
01	Industrie	40	8	1/ha	0,05	0,01	HVG
02	Industrie	40	8	1/ha	0,05	0,01	HVG
03	Industrie	40	8	1/ha	0,05	0,01	HVG
04	Industrie	40	8	1/ha	0,05	0,01	HVG
05	Industrie	40	8	1/ha	0,05	0,01	HVG
06	Industrie	40	8	1/ha	0,05	0,01	HVG
07	Wonen	3,6	7,2	Pers.	0,07	0,01	HVG
08	Wonen	2,4	4,8	Pers.	0,07	0,01	HVG
09	Wonen	2,4	1,2	Pers.	0,07	0,01	HVG
10	Wonen	3,6	7,2	Pers.	0,07	0,01	HVG
11	Wonen	1,2	2,4	Pers.	0,07	0,01	HVG
12	Wonen	1,2	2,4	Pers.	0,07	0,01	HVG
13	Wonen	1,2	2,4	Pers.	0,07	0,01	HVG
14	Wonen	1,2	2,4	Pers.	0,07	0,01	HVG
15	Wonen	1,2	2,4	Pers.	0,07	0,01	HVG
16	Wonen	2,4	4,8	Pers.	0,07	0,01	HVG
17	Wonen	1,2	2,4	Pers.	0,07	0,01	HVG
18	Wonen	1,2	2,4	Pers.	0,07	0,01	HVG
19	Wonen	1,2	2,4	Pers.	0,07	0,01	HVG
20	Agrarisch	1	1	1/ha	0,05	0,01	HVG
21	Agrarisch	1	1	1/ha	0,05	0,01	HVG

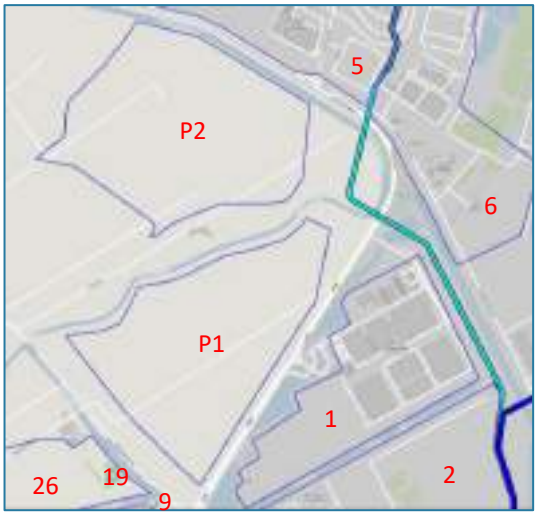
Vlak	Bestemming	Aanwezigheid			Fractie buiten		Bron-gegevens
		Dag	Nacht	Eenheid	Dag	Nacht	
22	Agrarisch	1	1	1/ha	0,05	0,01	HVG
23	Agrarisch	1	1	1/ha	0,05	0,01	HVG
24	Agrarisch	1	1	1/ha	0,05	0,01	HVG
25	Agrarisch	1	1	1/ha	0,05	0,01	HVG
26	Agrarisch	1	1	1/ha	0,05	0,01	HVG
27	Agrarisch	1	1	1/ha	0,05	0,01	HVG
28	Agrarisch	1	1	1/ha	0,05	0,01	HVG
29	Agrarisch	1	1	1/ha	0,05	0,01	HVG
30	Wonen	2,4	4,8	Pers.	0,07	0,01	HVG
Plangebied: Huidige situatie							
27	Agrarisch	1	1	1/ha	0,05	0,01	HVG
28	Agrarisch	1	1	1/ha	0,05	0,01	HVG
Plangebied: Toekomstige situatie							
P1	Industrie	40	8	1/ha	0,05	0,01	HVG
P2	Industrie	40	8	1/ha	0,05	0,01	HVG
1/ha = aantal personen per hectare							
1/100m² = aantal personen per 100m²							
HVG = Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico							



Figuur B1-2 Totaaloverzicht gemodelleerde bevolkingsvlakken (toekomstige situatie)



Figuur B1-3 Detailweergave gemodelleerde bevolkingsvlakken (huidige situatie)



Figuur B1-4 Detailweergave gemodelleerde bevolkingsvlakken (toekomstige situatie)

Resultaten berekeningen hogedruk aardgastransportleidingen

Plaatsgebonden risico

Uit de risicoberekeningen blijkt dat geen van de leidingen een PR 10^{-6}-contour heeft. Het plaatsgebonden risico levert daarmee geen belemmeringen op.

Groepsrisico

De berekende groepsrisico's van de relevante hogedruk aardgastransportleidingen zijn weergegeven in tabel B1-2. Voor geen van de leidingen is het groepsrisico veranderd in toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie. Derhalve zijn er geen afbeeldingen opgenomen van de kilometer met het hoogste groepsrisico omdat deze voor alle vier de leidingen hetzelfde is gebleven.

Tabel B1-2: Hoogte groepsrisico hogedruk aardgastransportleidingen (huidige en toekomstige situatie)

Kenmerk	Huidige situatie	Toekomstige situatie
A-543	0,025	0,025
A-544	0,030	0,030
A-610	0,037	0,037
A-659	0,220	0,220

Groepsrisico hogedruk aardgastransportleiding A-543

Het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleiding is zowel in de huidige als de toekomstige situatie lager dan de oriëntatiewaarde (figuur B1-5 en B1-6).

Tabel B1-3: Hoogte groepsrisico hogedruk aardgastransportleiding (huidige en toekomstige situatie)

Kenmerk	Huidige situatie	Toekomstige situatie
A-543	0,025	0,025





Figuur B1-5 Groepsrisico hogedruk aardgastransportleiding A-543 in de huidige situatie

Figuur B1-6 Groepsrisico hogedruk aardgastransportleiding A-543 in de toekomstige situatie

Uit tabel B1-3 en de figuren B1-5 en B1-6 blijkt dat het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleiding zowel in de huidige als in de toekomstige situatie de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. De toekomstige situatie veroorzaakt geen stijging van het groepsrisico, de voorgenomen invulling van het plangebied is daarmee niet van invloed op het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleiding.

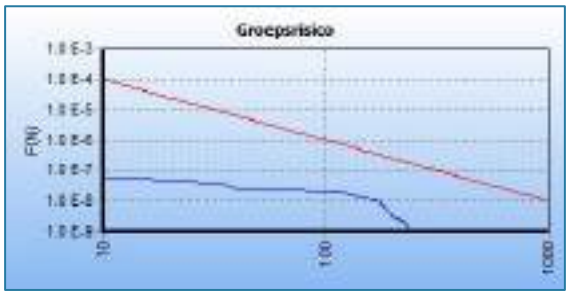
Omdat het plangebied binnen het invloedsgebied van de leiding is gelegen is verantwoording van het groepsrisico conform artikel 12 van het Bevb in het kader van de ruimtelijke procedure verplicht.

Groepsrisico hogedruk aardgastransportleiding A-544

Het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleiding is zowel in de huidige als de toekomstige situatie lager dan de oriëntatiewaarde (figuur B1-7 en B1-8).

Tabel B1-4: Hoogte groepsrisico hogedruk aardgastransportleiding (huidige en toekomstige situatie)

Kenmerk	Huidige situatie	Toekomstige situatie
A-544	0,030	0,030



Figuur B1-7 Groepsrisico hogedruk aardgastransportleiding A-544 in de huidige situatie



Figuur B1-8 Groepsrisico hogedruk aardgastransportleiding A-544 in de toekomstige situatie

Uit tabel B1-4 en de figuren B1-7 en B1-8 blijkt dat het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleiding zowel in de huidige als in de toekomstige situatie de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. De toekomstige situatie veroorzaakt geen stijging van het groepsrisico, de voorgenomen invulling van het plangebied is daarmee niet van invloed op het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleiding.

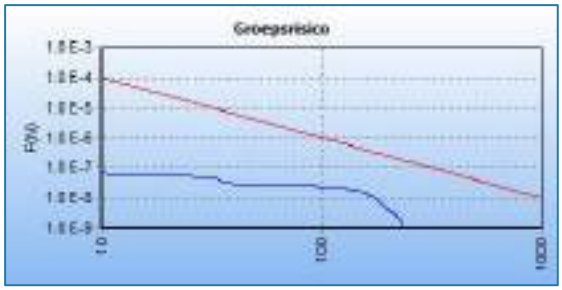
Omdat het plangebied binnen het invloedsgebied van de leiding is gelegen is verantwoording van het groepsrisico conform artikel 12 van het Bevb in het kader van de ruimtelijke procedure verplicht.

Groepsrisico hogedruk aardgastransportleiding A-610

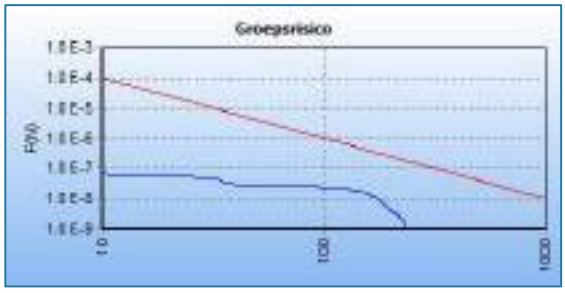
Het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleiding is zowel in de huidige als de toekomstige situatie lager dan de oriëntatiewaarde (figuur B1-9 en B1-10).

Tabel B1-5: Hoogte groepsrisico hogedruk aardgastransportleiding (huidige en toekomstige situatie)

Kenmerk	Huidige situatie	Toekomstige situatie
A-610	0,037	0,037



Figuur B1-9 Groepsrisico hogedruk aardgastransportleiding A-610 in de huidige situatie



Figuur B1-10 Groepsrisico hogedruk aardgastransportleiding A-610 in de toekomstige situatie

Uit tabel B1-5 en de figuren B1-9 en B1-10 blijkt dat het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleiding zowel in de huidige als in de toekomstige situatie de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. De toekomstige situatie veroorzaakt geen stijging van het groepsrisico, de voorgenomen invulling van het plangebied is daarmee niet van invloed op het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleiding.

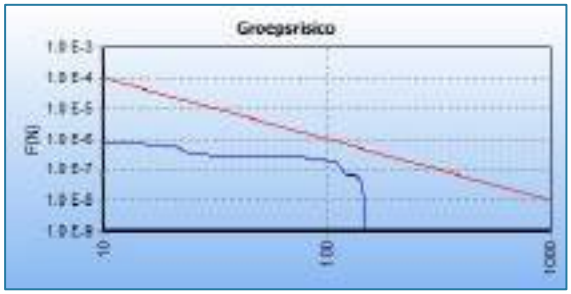
Omdat het plangebied binnen het invloedsgebied van de leiding is gelegen is verantwoording van het groepsrisico conform artikel 12 van het Bevb in het kader van de ruimtelijke procedure verplicht.

Groepsrisico hogedruk aardgastransportleiding A-659

Het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleiding is zowel in de huidige als de toekomstige situatie lager dan de oriëntatiewaarde (figuur B1-11 en B1-12).

Tabel B1-6: Hoogte groepsrisico hogedruk aardgastransportleiding (huidige en toekomstige situatie)

Kenmerk	Huidige situatie	Toekomstige situatie
A-659	0,220	0,220



Figuur B1-11 Groepsrisico hogedruk aardgastransportleiding A-659 in de huidige situatie



Figuur B1-12 Groepsrisico hogedruk aardgastransportleiding A-659 in de toekomstige situatie

Uit tabel B1-5 en de figuren B1-11 en B1-12 blijkt dat het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleiding zowel in de huidige als in de toekomstige situatie de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. De toekomstige situatie veroorzaakt geen stijging van het groepsrisico, de voorgenomen invulling van het plangebied is daarmee niet van invloed op het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleiding.

Omdat het plangebied binnen het invloedsgebied van de leiding is gelegen is verantwoording van het groepsrisico conform artikel 12 van het Bevb in het kader van de ruimtelijke procedure verplicht.

Bijlage 2 Risicoberekening windturbines

SAVE-W



Oostpolder Enercom E-136 EP5 (voorheen Lagerweij 136)

Antea Group
Jeroen Eskens

Algemene Informatie

Basisgegevens

Projectnaam	Oostpolder Enercom E-136 EP5 (voorheen Lagerweij 136)
Type windturbine(s)	Enercom E-136 EP 5
Locatie	Oostpolder
Berekening uitgevoerd door	Antea Group Jeroen Eskens 06 20 54 48 23

1. Inhoud

2. Kader 2
3. Save-W 4
4. Gehanteerde invoerparameters 6
5. Resultaten risicoberekening 7
6. Disclaimer 8

Save-W is een online rekenmodel dat gratis beschikbaar wordt gesteld door:

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Gasunie
- Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (RVO)
- Velin
- Nederlandse Windenergie Associatie (NWEA)
- Antea Group

Save-W is een productie van Antea Group en gevalideerd door het RIVM.

2. Kader

Windturbines en externe veiligheid

Windturbines hebben een extern veiligheidseffect voor de omgeving als gevolg van mechanisch falen. In de wetgeving zijn hiervoor normen en richtlijnen gesteld. De belangrijkste hiervan zijn de normen ten aanzien van het plaatsgebonden risico uit het Activiteitenbesluit (artikel 3.15a). De norm voor kwetsbare objecten is PR 10-6/jaar, de norm voor beperkt kwetsbare objecten PR 10-5/jaar.

Naast de normen voor het plaatsgebonden risico uit het Activiteitenbesluit, geldt ook dat het domino-effect[1] dat windturbines hebben op insluitsystemen in acht moet worden genomen. Deze normen vloeien onder meer voort uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

Naast de wettelijke kaders op gebied van externe veiligheid hanteren bedrijven zoals Gasunie en TenneT ook eigen adviesafstanden. Deze adviesafstanden hebben geen juridische status.
Wel kunnen ze in het kader van een goede ruimtelijke ordening in acht genomen worden.

Handboek Risicozonering Windturbines

Het Handboek Risicozonering Windturbines (HRW) is in het jaar 2000 opgesteld door ECN in opdracht van SenterNovem (nu RVO.NL). Het HRW is vervolgens geactualiseerd in 2005 en 2014.
Het HRW bevat een globale omschrijving van wet- en regelgeving, maar heeft geen juridische status. Daarnaast bevat het HRW bijlagen waarin de faalkansen van windturbines zijn bepaald (bijlage A) en een bijlage (bijlage C) waarin methodieken zijn omschreven voor het uitvoeren van risicoberekeningen van windturbines.

Deze risicoberekeningen zijn onder te verdelen in het berekenen van veiligheidsafstanden (risicocontouren en effectafstanden) en het berekenen van trefkansen op objecten (domino-effecten).

Beleid TenneT

TenneT heeft eigen beleid opgesteld met advies aangaande de plaatsing van windturbines in de nabijheid van boven- en ondergrondse objecten:
Ten aanzien van zowel bovengrondse- als ondergrondse hoogspanningskabels adviseert TenneT de volgende afstand tussen de windturbines en haar infrastructuur aan te houden:
- De grootste waarde van de tiphoogte en de werpafstand bij nominaal toerental.

Indien het niet mogelijk blijkt de windturbines buiten deze afstand te realiseren, adviseert TenneT het toegevoegd risico te berekenen voor haar infrastructuur en contact op te nemen met TenneT, om vast te stellen of dit risico voor TenneT al dan niet acceptabel is.

Beleid Gasunie Transport Services (GTS)

Naast de juridische kaders heeft GTS eigen beleid opgesteld met advies aangaande de plaatsing van windturbines in de nabijheid van boven- en ondergrondse objecten:
Ten aanzien van ondergrondse leidingen:
De grootste afstand van de werpstand bij nominaal toerental of de high impact zone als afstand aan houden óf;
zodanige afstand aanhouden dat het toegevoegde risico voor de leiding en niet toe leidt dat er bij de leiding een PR 10-6 contour buiten de belemmeringenstrook van 5 meter ontstaat.

[1] Effect waarbij een windturbineonderdeel een insluitsysteem met gevaarlijke stoffen in de omgeving dusdanig beschadigt dat de gevaarlijke stoffen vrijkomen.

Afstand tot bovengrondse installaties:
de werpstand bij overtoeren als afstand aan houden, óf; zodanige afstand aanhouden dat het toegevoegde risico voor de leiding en niet toe leidt dat er bij de installatie een PR 10-6 contour buiten het hekwerk ontstaat.

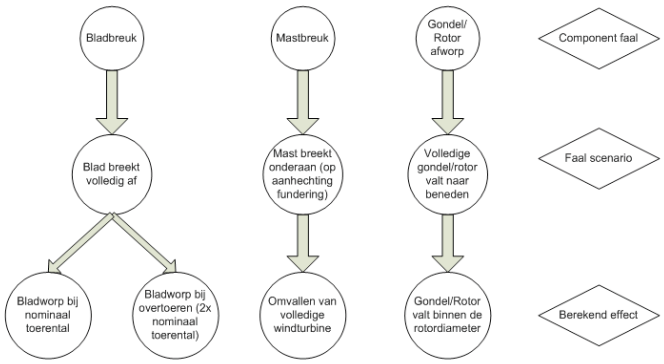
Het beleid van Gasunie /TenneT en het uiteindelijke oordeel is slechts een advies aan het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag bepaald uiteindelijk of de plaatsing van de windturbines in de nabijheid van deze infrastructuur acceptabel is.

Faalscenario's

Om het risico van een windturbine te berekenen worden er in het HRW 3 soorten falen van een windturbine beschouwd:

- bladbreuk;
- mastbreuk;
- gondel/rotor afworp.

Deze drie soorten falen zijn vervolgens vertaald in faalscenario's waarbij per scenario een trefkans wordt berekend, zie de figuur 1 hieronder.



Figuur 1, Scenario's

Faalfrequenties

In bijlage A van het HRW is omschreven op welke wijze de faalfrequenties van de verschillende scenario's is bepaald. SAVE-W hanteert deze in het HRW omschreven faalfrequenties.

Scenario	Faalfrequentie / jaar
Bladbreuk nominaal toerental	$8{,}4 \times 10^{-4}$
Bladbreuk overtoeren	$5{,}0 \times 10^{-5}$
Mastbreuk	$1{,}3 \times 10^{-4}$
Gondel/rotor afworp	$4{,}0 \times 10^{-5}$

3. Save-W

Berekeningsmethodiek

Save-W berekent veiligheidsafstanden (plaatsgebonden risicocontouren en effectafstanden) op basis van een ballistisch model zonder luchtkrachten zoals omschreven in bijlage C van het HRW. Dit betekent dat:

- Geen rekening wordt gehouden met luchtkrachten (luchtweerstand, windsnelheid, windrichting). Deze geavanceerdere berekeningsmethode geeft een nauwkeuriger beeld van de risico's, maar is complex (zowel modelmatig als qua invoerparameters).
- Trefkansen op objecten niet met Save-W berekend kunnen worden.

Plaatsgebonden risico

Het model berekent per scenario het plaatsgebonden risico per vierkante meter en telt de risico's van de verschillende scenario's bij elkaar op. Hierdoor ontstaat een plaatsgebonden risicocurve op basis waarvan de plaatsgebonden risicocontouren bepaald worden.

Scenario bladafworp

Save-W berekent het plaatsgebonden risico van het scenario bladbreuk in drie stappen:

- Het blad breekt af bij de bladwortel, met als gevolg dat het volledige blad inclusief aanhechting afgeworpen wordt.
- Op basis van het nominaal toerental, de azimuthoek van het blad en de valversnelling berekent het model vervolgens de kogelbaan van het zwaartepunt van het rotorblad en de vierkante meter waarop deze de grond raakt. Deze berekening wordt uitgevoerd voor 10.000 verschillende rotorstanden.
- Het model berekent vervolgens het plaatsgebonden risico per vierkante meter door de trefkans van het zwaartepunt te vermenigvuldigen met het kritiek bladoppervlak en een schaduwfactor van 1,5.

De effectafstand van dit scenario is de maximale werpafstand waarop het zwaartepunt van het blad terecht kan komen.

Mastbreuk

Bij het scenario mastbreuk wordt er vanuit gegaan dat de mast bij de voet afbreekt en windturbine volledig omvalt. De richting van het vallen van de mast is aangenomen uniform verdeeld te zijn (geen voorkeursrichting). Save-W rekent met verschillende valrichtingen.

Met het mastbreukscenario wordt zowel het effect van de mast, de gondel en de rotor berekend. Zo ontstaan er drie verschillende risicogebieden:

- een cirkelvormig gebied met de straal H (H = masthoogte) rondom de turbine, waar de mast terecht kan komen;
- een cirkelschijf met binnenstraal H-h/2 (h = gondelhoogte) en buitenstraal H+h/2, waar de gondel terecht kan komen;
- een cirkelschijf met binnenstraal H-D/2 (D= Rotordiameter/2 of bladlengte) en buitenstraal H+D/2, waar de rotor terecht kan komen. De effectafstand van dit scenario is de tiphoogte van de windturbine.

Gondel/rotor afworp

Bij het scenario gondel/rotorafworp wordt er vanuit gegaan dat de volledige gondel + rotor afgeworpen wordt, waarbij de mast blijft staan. De trefkanslocatie van de gondel is, conform het HRW, gemaximaliseerd tot de bladlengte. Dit betekent dat de maximale afstand waar het zwaartepunt van de gondel terecht komt gelijk is aan de lengte van het blad. De daadwerkelijke locatie is vervolgens met een kansdichtheidsverdeling verdeeld middels een normaalverdeling in zowel de X als de Y richting.

Invoerparameters

Om een berekening uit te voeren vraagt Save-W de invoer van een aantal parameters:

- ashoogte;
- rotordiameter;
- nominaal toerental[2];
- gemiddelde diameter van de toren;
- zwaartepunt van het blad[3];
- maximale waarde van de lengte en breedte van de gondel.

Deze parameters en de invoer worden beschreven in hoofdstuk 3.

Uitvoer

De berekende plaatsgebonden risico's van de scenario's worden opgeteld en gepresenteerd in een grafiek. Op basis van deze grafiek wordt bepaald waar de plaatsgebonden risicocontouren liggen. Naast de plaatsgebonden risicocontouren wordt op basis van controle vragen getoetst aan relevante wet- en regelgeving. Daarnaast wordt indien van toepassing het toegevoegd risico inzichtelijk gemaakt

4. Gehanteerde invoerparameters

Kenmerken

Voor het project Oostpolder Enercom E-136 EP5 (voorheen Lagerweij 136) is op basis van de rekenregels in het Handboek risicozonering windturbines, versie 3.1 de externe veiligheid berekend. De berekening is uitgevoerd voor een windturbine van het type Enercom E-136 EP 5, en heeft de volgende kenmerken.

Kenmerken turbine		Eenheid	Informatiebron
Ashoogte	155	meter	Leveranciersinfo
Rotordiameter	136	meter	Leveranciersinfo
Gemiddelde mastdiameter	8	meter	Eigen aanname
Hoogte gondel	5	meter	Eigen aanname
Maximale lengte gondel	12.7	meter	Eigen aanname
Maximale breedte gondel	5	meter	Eigen aanname
Afstand zwaartepunt	22.66	meter	Kengetal HRW
Nominaal toerental	11	RPM	Leveranciersinfo

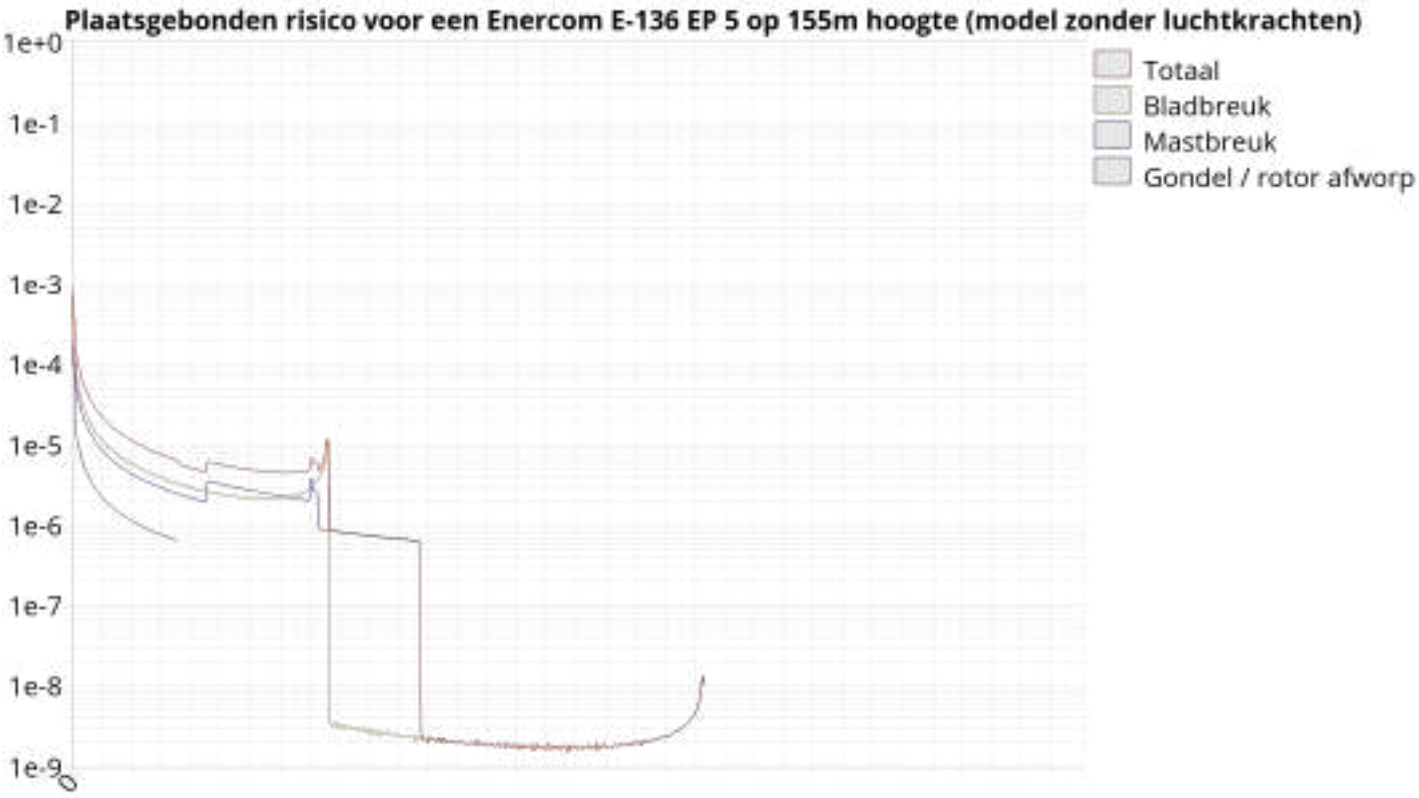
5. Resultaat risicoberekening

Rekenresultaat

Rekenresultaat model zonder luchtkrachten

PR 10^{-5} contour	43
PR 10^{-6} contour	165
Maximale werpafstand bij nominaal toerental	164
Maximale werpafstand bij overtoeren	405

Rekenresultaat grafiek



Normen plaatsgebonden risico

Bij de invoer van Save-W is aangegeven dat er geen beperkt kwetsbaar object gelegen binnen de 10^{-5}-contour. Er is op dit punt dan ook geen conflict met het activiteitenbesluit.

Bij de invoer van Save-W is aangegeven dat er geen kwetsbaar object gelegen binnen de 10^{-6}-contour. Er is op dit punt dan ook geen conflict met het activiteitenbesluit.

Bij de invoer van Save-W is aangegeven dat het bestemmingsplan geen kwetsbare objecten toestaat binnen de 10^{-6}-contour. Er kan op dit punt dan ook geen ook geen saneringssituatie ontstaan.

Bij de invoer van Save-W is aangegeven dat er geen Bevi-bedrijf is gelegen binnen 405 meter van de geprojecteerde windturbine. Het domino-effect hoeft dan ook niet nader beschouwd te worden.

8. Disclaimer

SAVE-W biedt de mogelijkheid om het risico van een windturbine te berekenen op de wijze zoals beschreven in het Handboek Risicozonering Windturbines (versie 3.1). De wijze waarop de informatie uit het HRW zijn vertaald naar de berekeningsmethode is geaccordeerd door het RIVM en is afgestemd binnen de klankbord-groep van het HRW.

Save-W berekent veiligheidsafstanden (plaatsgebonden risicocontouren en effectafstanden) op basis van een ballistisch model zonder luchtkrachten zoals omschreven in bijlage C10 van het HRW. Dit betekent dat:

- Geen rekening wordt gehouden met luchtkrachten (luchtweerstand, windsnelheid, windrichting). Deze geavanceerdere berekeningsmethode geeft een nauwkeuriger beeld van de risico's, maar is complex (zowel modelmatig als qua invoerparameters).
- Trefkansen op objecten niet met Save-W berekend kunnen worden.

SAVE-W is de standaardrekenmethode

SAVE-W wordt als rekenmodel gratis beschikbaar gesteld door:

- Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Gasunie
- Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (RVO)
- Velin
- Nederlandse Windenergie Associatie (NWEA)
- Tennet
- Antea Group

SAVE-W wordt gratis beschikbaar gesteld om eenheid in de berekening en beoordeling van het risico van windturbines mogelijk te maken. Het toepassen van andere rekenmethoden, uitgezonderd het rekenen met luchtkrachten, wordt door de betrokken overheden en leidingeigenaren en NWEA geaccepteerd indien het alternatieve rekenmodel aantoonbaar op een vergelijkbare wijze door het RIVM is geaccordeerd.

Betrouwbaarheid berekening

De berekening van SAVE-W is representatiever voor het risico dan de in het HRW gegeven generieke afstanden. Gebruik van het in de HRW beschreven meer geavanceerde berekeningsmodel met luchtkrachten kan ten opzichte van SAVE-W een verdere verfijning van de berekening geven.

De betrouwbaarheid van de berekening wordt beïnvloed door de betrouwbaarheid van de invoergegevens. Om deze reden worden in de rapportage van de berekening ook duidelijk de gebruikte invoergegevens vermeld. Ook is waar nodig verzocht om de herkomst van de gebruikte invoer aan te geven. Het is hierbij relevant dat specifieke informatie van leveranciers tot een betrouwbaarder resultaat leidt dan het gebruik van vuistregels of eigen aannames.

SAVE-W is gebaseerd op de kennis en inzichten zoals gegeven wordt het HRW versie 3.1. Eventuele nieuwe inzichten kunnen uitsluitend in SAVE-W worden geïntegreerd na instemming van het RIVM en de klankbordgroep van het HRW.

SAVE-W



Enercon E82, 3000 Oostpolder / Eemshaven

Antea Group
Armando Aerts

Algemene Informatie

Basisgegevens

Projectnaam	Enercon E82, 3000 Oostpolder / Eemshaven
Type windturbine(s)	Enercon E82
Locatie	Eemshaven
Berekening uitgevoerd door	Antea Group Armando Aerts

1. Inhoud

2. Kader 2
3. Save-W 4
4. Gehanteerde invoerparameters 6
5. Resultaten risicoberekening 7
6. Disclaimer 8

Save-W is een online rekenmodel dat gratis beschikbaar wordt gesteld door:

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Gasunie
- Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (RVO)
- Velin
- Nederlandse Windenergie Associatie (NWEA)
- Antea Group

Save-W is een productie van Antea Group en gevalideerd door het RIVM.

2. Kader

Windturbines en externe veiligheid

Windturbines hebben een extern veiligheidseffect voor de omgeving als gevolg van mechanisch falen. In de wetgeving zijn hiervoor normen en richtlijnen gesteld. De belangrijkste hiervan zijn de normen ten aanzien van het plaatsgebonden risico uit het Activiteitenbesluit (artikel 3.15a). De norm voor kwetsbare objecten is PR 10-6/jaar, de norm voor beperkt kwetsbare objecten PR 10-5/jaar.

Naast de normen voor het plaatsgebonden risico uit het Activiteitenbesluit, geldt ook dat het domino-effect[1] dat windturbines hebben op insluitsystemen in acht moet worden genomen. Deze normen vloeien onder meer voort uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

Naast de wettelijke kaders op gebied van externe veiligheid hanteren bedrijven zoals Gasunie en TenneT ook eigen adviesafstanden. Deze adviesafstanden hebben geen juridische status.
Wel kunnen ze in het kader van een goede ruimtelijke ordening in acht genomen worden.

Handboek Risicozonering Windturbines

Het Handboek Risicozonering Windturbines (HRW) is in het jaar 2000 opgesteld door ECN in opdracht van SenterNovem (nu RVO.NL). Het HRW is vervolgens geactualiseerd in 2005 en 2014.
Het HRW bevat een globale omschrijving van wet- en regelgeving, maar heeft geen juridische status. Daarnaast bevat het HRW bijlagen waarin de faalkansen van windturbines zijn bepaald (bijlage A) en een bijlage (bijlage C) waarin methodieken zijn omschreven voor het uitvoeren van risicoberekeningen van windturbines.

Deze risicoberekeningen zijn onder te verdelen in het berekenen van veiligheidsafstanden (risicocontouren en effectafstanden) en het berekenen van trefkansen op objecten (domino-effecten).

Beleid TenneT

TenneT heeft eigen beleid opgesteld met advies aangaande de plaatsing van windturbines in de nabijheid van boven- en ondergrondse objecten:
Ten aanzien van zowel bovengrondse- als ondergrondse hoogspanningskabels adviseert TenneT de volgende afstand tussen de windturbines en haar infrastructuur aan te houden:
- De grootste waarde van de tiphoogte en de werpafstand bij nominaal toerental.

Indien het niet mogelijk blijkt de windturbines buiten deze afstand te realiseren, adviseert TenneT het toegevoegd risico te berekenen voor haar infrastructuur en contact op te nemen met TenneT, om vast te stellen of dit risico voor TenneT al dan niet acceptabel is.

Beleid Gasunie Transport Services (GTS)

Naast de juridische kaders heeft GTS eigen beleid opgesteld met advies aangaande de plaatsing van windturbines in de nabijheid van boven- en ondergrondse objecten:
Ten aanzien van ondergrondse leidingen:
De grootste afstand van de werpstand bij nominaal toerental of de high impact zone als afstand aan houden óf;
zodanige afstand aanhouden dat het toegevoegde risico voor de leiding en niet toe leidt dat er bij de leiding een PR 10-6 contour buiten de belemmeringenstrook van 5 meter ontstaat.

[1] Effect waarbij een windturbineonderdeel een insluitsysteem met gevaarlijke stoffen in de omgeving dusdanig beschadigt dat de gevaarlijke stoffen vrijkomen.

Afstand tot bovengrondse installaties:
de werpstand bij overtoeren als afstand aan houden, óf; zodanige afstand aanhouden dat het toegevoegde risico voor de leiding en niet toe leidt dat er bij de installatie een PR 10-6 contour buiten het hekwerk ontstaat.

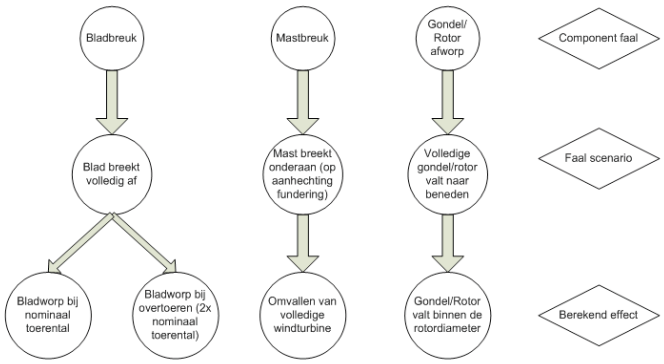
Het beleid van Gasunie /TenneT en het uiteindelijke oordeel is slechts een advies aan het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag bepaald uiteindelijk of de plaatsing van de windturbines in de nabijheid van deze infrastructuur acceptabel is.

Faalscenario's

Om het risico van een windturbine te berekenen worden er in het HRW 3 soorten falen van een windturbine beschouwd:

- bladbreuk;
- mastbreuk;
- gondel/rotor afworp.

Deze drie soorten falen zijn vervolgens vertaald in faalscenario's waarbij per scenario een trefkans wordt berekend, zie de figuur 1 hieronder.



Figuur 1, Scenario's

Faalfrequenties

In bijlage A van het HRW is omschreven op welke wijze de faalfrequenties van de verschillende scenario's is bepaald. SAVE-W hanteert deze in het HRW omschreven faalfrequenties.

Scenario	Faalfrequentie / jaar
Bladbreuk nominaal toerental	$8{,}4 \times 10^{-4}$
Bladbreuk overtoeren	$5{,}0 \times 10^{-5}$
Mastbreuk	$1{,}3 \times 10^{-4}$
Gondel/rotor afworp	$4{,}0 \times 10^{-5}$

3. Save-W

Berekeningsmethodiek

Save-W berekent veiligheidsafstanden (plaatsgebonden risicocontouren en effectafstanden) op basis van een ballistisch model zonder luchtkrachten zoals omschreven in bijlage C van het HRW. Dit betekent dat:

- Geen rekening wordt gehouden met luchtkrachten (luchtweerstand, windsnelheid, windrichting). Deze geavanceerdere berekeningsmethode geeft een nauwkeuriger beeld van de risico's, maar is complex (zowel modelmatig als qua invoerparameters).
- Trefkansen op objecten niet met Save-W berekend kunnen worden.

Plaatsgebonden risico

Het model berekent per scenario het plaatsgebonden risico per vierkante meter en telt de risico's van de verschillende scenario's bij elkaar op. Hierdoor ontstaat een plaatsgebonden risicocurve op basis waarvan de plaatsgebonden risicocontouren bepaald worden.

Scenario bladafworp

Save-W berekent het plaatsgebonden risico van het scenario bladbreuk in drie stappen:

- Het blad breekt af bij de bladwortel, met als gevolg dat het volledige blad inclusief aanhechting afgeworpen wordt.
- Op basis van het nominaal toerental, de azimuthoek van het blad en de valversnelling berekent het model vervolgens de kogelbaan van het zwaartepunt van het rotorblad en de vierkante meter waarop deze de grond raakt. Deze berekening wordt uitgevoerd voor 10.000 verschillende rotorstanden.
- Het model berekent vervolgens het plaatsgebonden risico per vierkante meter door de trefkans van het zwaartepunt te vermenigvuldigen met het kritiek bladoppervlak en een schaduwfactor van 1,5.

De effectafstand van dit scenario is de maximale werpafstand waarop het zwaartepunt van het blad terecht kan komen.

Mastbreuk

Bij het scenario mastbreuk wordt er vanuit gegaan dat de mast bij de voet afbreekt en windturbine volledig omvalt. De richting van het vallen van de mast is aangenomen uniform verdeeld te zijn (geen voorkeursrichting). Save-W rekent met verschillende valrichtingen.

Met het mastbreukscenario wordt zowel het effect van de mast, de gondel en de rotor berekend. Zo ontstaan er drie verschillende risicogebieden:

- een cirkelvormig gebied met de straal H (H = masthoogte) rondom de turbine, waar de mast terecht kan komen;
- een cirkelschijf met binnenstraal H-h/2 (h = gondelhoogte) en buitenstraal H+h/2, waar de gondel terecht kan komen;
- een cirkelschijf met binnenstraal H-D/2 (D= Rotordiameter/2 of bladlengte) en buitenstraal H+D/2, waar de rotor terecht kan komen. De effectafstand van dit scenario is de tiphoogte van de windturbine.

Gondel/rotor afworp

Bij het scenario gondel/rotorafworp wordt er vanuit gegaan dat de volledige gondel + rotor afgeworpen wordt, waarbij de mast blijft staan. De trefkanslocatie van de gondel is, conform het HRW, gemaximaliseerd tot de bladlengte. Dit betekent dat de maximale afstand waar het zwaartepunt van de gondel terecht komt gelijk is aan de lengte van het blad. De daadwerkelijke locatie is vervolgens met een kansdichtheidsverdeling verdeeld middels een normaalverdeling in zowel de X als de Y richting.

Invoerparameters

Om een berekening uit te voeren vraagt Save-W de invoer van een aantal parameters:

- ashoogte;
- rotordiameter;
- nominaal toerental[2];
- gemiddelde diameter van de toren;
- zwaartepunt van het blad[3];
- maximale waarde van de lengte en breedte van de gondel.

Deze parameters en de invoer worden beschreven in hoofdstuk 3.

Uitvoer

De berekende plaatsgebonden risico's van de scenario's worden opgeteld en gepresenteerd in een grafiek. Op basis van deze grafiek wordt bepaald waar de plaatsgebonden risicocontouren liggen. Naast de plaatsgebonden risicocontouren wordt op basis van controle vragen getoetst aan relevante wet- en regelgeving. Daarnaast wordt indien van toepassing het toegevoegd risico inzichtelijk gemaakt

4. Gehanteerde invoerparameters

Kenmerken

Voor het project Enercon E82, 3000 Oostpolder / Eemshaven is op basis van de rekenregels in het Handboek risicozonering windturbines, versie 3.1 de externe veiligheid berekend. De berekening is uitgevoerd voor een windturbine van het type Enercon E82, en heeft de volgende kenmerken.

Kenmerken turbine		Eenheid	Informatiebron
Ashoogte	98	meter	Leveranciersinfo
Rotordiameter	82	meter	Leveranciersinfo
Gemiddelde mastdiameter	5	meter	Eigen aanname
Hoogte gondel	5	meter	Eigen aanname
Maximale lengte gondel	12	meter	Eigen aanname
Maximale breedte gondel	5	meter	Eigen aanname
Afstand zwaartepunt	11	meter	Leveranciersinfo
Nominaal toerental	18	RPM	Leveranciersinfo

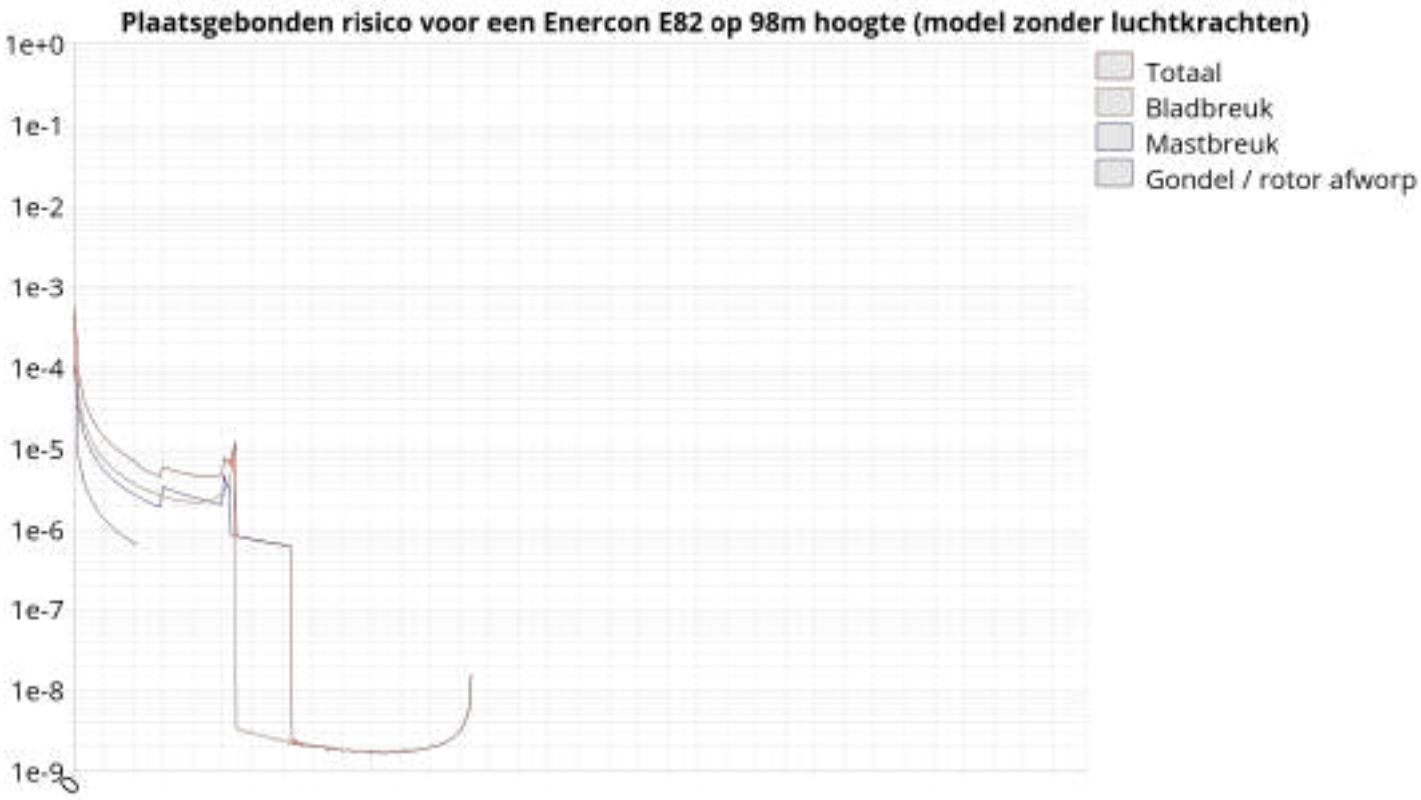
5. Resultaat risicoberekening

Rekenresultaat

Rekenresultaat model zonder luchtkrachten

PR 10^{-5} contour	27
PR 10^{-6} contour	104
Maximale werpafstand bij nominaal toerental	103
Maximale werpafstand bij overtoeren	255

Rekenresultaat grafiek



Normen plaatsgebonden risico

Bij de invoer van Save-W is aangegeven dat er geen beperkt kwetsbaar object gelegen binnen de 10^{-5}-contour. Er is op dit punt dan ook geen conflict met het activiteitenbesluit.

Bij de invoer van Save-W is aangegeven dat er geen kwetsbaar object gelegen binnen de 10^{-6}-contour. Er is op dit punt dan ook geen conflict met het activiteitenbesluit.

Bij de invoer van Save-W is aangegeven dat het bestemmingsplan geen kwetsbare objecten toestaat binnen de 10^{-6}-contour. Er kan op dit punt dan ook geen ook geen saneringssituatie ontstaan.

Bij de invoer van Save-W is aangegeven dat er geen Bevi-bedrijf is gelegen binnen 255 meter van de geprojecteerde windturbine. Het domino-effect hoeft dan ook niet nader beschouwd te worden.

8. Disclaimer

SAVE-W biedt de mogelijkheid om het risico van een windturbine te berekenen op de wijze zoals beschreven in het Handboek Risicozonering Windturbines (versie 3.1). De wijze waarop de informatie uit het HRW zijn vertaald naar de berekeningsmethode is geaccordeerd door het RIVM en is afgestemd binnen de klankbord-groep van het HRW.

Save-W berekent veiligheidsafstanden (plaatsgebonden risicocontouren en effectafstanden) op basis van een ballistisch model zonder luchtkrachten zoals omschreven in bijlage C10 van het HRW. Dit betekent dat:

- Geen rekening wordt gehouden met luchtkrachten (luchtweerstand, windsnelheid, windrichting). Deze geavanceerdere berekeningsmethode geeft een nauwkeuriger beeld van de risico's, maar is complex (zowel modelmatig als qua invoerparameters).
- Trefkansen op objecten niet met Save-W berekend kunnen worden.

SAVE-W is de standaardrekenmethode

SAVE-W wordt als rekenmodel gratis beschikbaar gesteld door:

- Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Gasunie
- Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (RVO)
- Velin
- Nederlandse Windenergie Associatie (NWEA)
- Tennet
- Antea Group

SAVE-W wordt gratis beschikbaar gesteld om eenheid in de berekening en beoordeling van het risico van windturbines mogelijk te maken. Het toepassen van andere rekenmethoden, uitgezonderd het rekenen met luchtkrachten, wordt door de betrokken overheden en leidingeigenaren en NWEA geaccepteerd indien het alternatieve rekenmodel aantoonbaar op een vergelijkbare wijze door het RIVM is geaccordeerd.

Betrouwbaarheid berekening

De berekening van SAVE-W is representatiever voor het risico dan de in het HRW gegeven generieke afstanden. Gebruik van het in de HRW beschreven meer geavanceerde berekeningsmodel met luchtkrachten kan ten opzichte van SAVE-W een verdere verfijning van de berekening geven.

De betrouwbaarheid van de berekening wordt beïnvloed door de betrouwbaarheid van de invoergegevens. Om deze reden worden in de rapportage van de berekening ook duidelijk de gebruikte invoergegevens vermeld. Ook is waar nodig verzocht om de herkomst van de gebruikte invoer aan te geven. Het is hierbij relevant dat specifieke informatie van leveranciers tot een betrouwbaarder resultaat leidt dan het gebruik van vuistregels of eigen aannames.

SAVE-W is gebaseerd op de kennis en inzichten zoals gegeven wordt het HRW versie 3.1. Eventuele nieuwe inzichten kunnen uitsluitend in SAVE-W worden geïntegreerd na instemming van het RIVM en de klankbordgroep van het HRW.

Bijlage 3 Indicatie van veiligheidsafstanden

Indicatief overzicht type bedrijven in Oostpolder en hun 'gevaren' mbt externe veiligheid

Type bedrijf	Belangrijkste gevaarscomponent	Indicatie 10^{-6}-contour	Soort aandachtsgebied en (indicatie) afstand	Opmerkingen
Batterijenproductie	Gereed product lithiumbatterij, opslagen > 10 ton	20- tot zeer indicatief 300 meter	Gifwolk. > 1500 meter	Het RIVM heeft de rekenmethode nog in onderzoek. Publicatie medio 2024. Afstand sterk afhankelijk van veiligheidsmaatregelen, zoals compartimentering.
Waterstofproductie	explosie en brand	12-20 meter per unit	explosieaandachtsgebied 30 meter per unit.	Met het ontwerp valt sterk op de veiligheidsafstanden te sturen. Ontwerp kan vele units omvatten. Totaalrisico dan groter, afhankelijk van interne zonering
Opslag chemicaliën	brand en gifwolk, opslag > 10 ton per opslag	20-200 meter	Gifwolk. > 1500 meter	Met het ontwerp valt sterk op de veiligheidsafstanden te sturen.
Waterstofleidingen	explosie en brand	5 meter*	Brandaandachtsgebied > 50 meter tot 500 meter.	* Plaatsgebonden risico gebaseerd op eis Bevb buiten inrichtingen, zonder beschouwing art. 5a Revb.
Hogedruk aardgas-transportleiding	brand	5 meter*	Brandaandachtsgebied tot 600 meter	* Plaatsgebonden risico gebaseerd op eis Bevb buiten inrichtingen, zonder beschouwing art. 5a Revb.
Brandstofopslag (fossiel)	brand	nihil (diesel)	Brandaandachtsgebied sterk afhankelijk van hoeveelheid en ontwerp	Ook gifwolken en explosie mogelijk. Hangt sterk af van soort en uitvoering opslag
Opslag propaan ten behoeve van verwarming of lassen	brand	40 meter	Explosieaandachtsgebied 300-400 meter	Explosieaandachtsgebied gebaseerd op belevering door tankwagen.

De informatie in deze lijst is indicatief. Er zijn vele factoren die de afstanden kunnen beïnvloeden.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensoring en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA Oosterhout
T. +31 6 29 13 99 18
E. Jeroen.Eskens@AnteaGroup.nl

Copyright © 2023
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontlenen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl

Bijlage 11 MER deelrapport natuur



MER Oostpolder

Deelrapport Natuur

Provincie Groningen

23 november 2023

Project	MER Oostpolder
Opdrachtgever	Provincie Groningen
Document	Deelrapport Natuur
Status	Definitief
Datum	23 november 2023
Referentie	D1

Koolstra Advies - ecologie en natuurwetgeving

Auteur(s) B.J.H. Koolstra MSc

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 1

1.1 Doelstelling deelrapport Natuur 1

1.2 Leeswijzer 1

2 WETTELIJKE BELEIDSKADERS 2

2.1 Wet- en regelgeving 2

2.1.1 Wet natuurbescherming (gebiedenbescherming) 3
2.1.2 Wet natuurbescherming (soortenbescherming) 3
2.1.3 Barro 5

2.2 Beleidskaders 5

2.2.1 Rode Lijsten 6
2.2.2 Omgevingsverordening 6
2.2.3 Beleidsnotitie Fauna en Flora 2018 7
2.2.4 Structuurvisie Eemsmond-Delfzijl 8

3 BEOORDELINGSKADER EN AANPAK 9

3.1 Beoordelingskader 9

3.2 Toetsingskader 9

3.3 Aanpak en uitgangspunten 10

3.3.1 Aanpak 10
3.3.2 Studiegebied 11
3.3.3 Overige uitgangspunten 11

3.4 Referentiesituatie 11

4 ONDERZOEKSRESULTATEN 13

4.1 Inleiding 13

4.2 Natuurwaarden Oostpolder 13

4.2.1 Algemeen 13
4.2.2 Zoogdieren 14
4.2.3 Vogels 15
4.2.4 Reptielen, amfibieën en vissen 19
4.2.5 Ongewervelden 19
4.2.6 Vaatplanten 19
4.2.7 Conclusie voorkomen soorten 20

4.3 Effectbeoordeling aanlegfase 21
4.3.1 Oppervlakteverlies 21
4.3.2 Stikstofdepositie 22
4.3.3 Geluid 25
4.3.4 Licht 26
4.3.5 Directe aantasting van soorten 26
4.3.6 Verandering van waterkwaliteit 26
4.3.7 Conclusie effecten aanlegfase 26
4.4 Effectbeoordeling gebruiksfase 28
4.4.1 Oppervlakteverlies 28
4.4.2 Stikstofdepositie 28
4.4.3 Geluid 35
4.4.4 Licht 38
4.4.5 Directe aantasting van soorten 40
4.4.6 Verandering van waterkwaliteit 40
4.4.7 Conclusies effecten gebruiksfase 40
5 CUMULATIE 43
5.1 Cumulatie 43
5.1.1 Cumulatie van geluid 43
5.1.2 Cumulatie van stikstofdepositie 45
6 MITIGATIE EN COMPENSATIE 46
6.1 Mitigerende maatregelen 46
6.1.1 Aanlegfase 46
6.1.2 Gebruiksfase 46
6.2 Compenserende maatregelen 46
6.2.1 Aanlegfase 46
6.2.2 Gebruiksfase 46
7 LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE 47
7.1 Leemten in kennis en informatie 47
7.2 Aanzet tot monitoring en evaluatie 47
8 UITVOERBAARHEID PROVINCIAAL INPASSINGSPLAN 48
8.1 Uitvoerbaarheid provinciaal inpassingsplan 48
Laatste pagina 48
Bijlage(n) Aantal pagina's

-

1

INLEIDING

Het MER voor Oostpolder bestaat uit drie onderdelen:
- publieksvriendelijke samenvatting;
- hoofdrapport;
- deelrapport per milieuthema.

Voor u ligt het deelrapport van het thema Natuur. Het realiseren van de Oostpolder kan effecten hebben op het thema Natuur. Deze effecten worden in dit deelrapport uitgewerkt.

1.1 Doelstelling deelrapport Natuur

Het doel van voorliggende effectstudie is:
1 toetsing van het voornemen aan de vigerende wet- en regelgeving en/of beleid en richtlijnen voor het thema Natuur;
2 het in beeld brengen van de milieueffecten van het voornemen (uitgewerkt VKA) en de mitigerende en compenserende maatregelen hiervoor, wat betreft het thema Natuur;
3 aantonen uitvoerbaarheid van het Provinciaal inpassingsplan.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de wettelijke kaders en beleidskaders die van toepassing zijn voor het thema Natuur.

Hoofdstuk 3 gaat in op het beoordelingskader, de aanpak en de overige uitgangspunten van het onderzoek.

Hoofdstuk 4 geeft de onderzoeksresultaten weer. Ook zijn de huidige situatie en referentiesituatie beschreven, zijn de effecten van het voornemen beoordeeld en is getoetst of het voornemen uitvoerbaar zijn binnen de vigerende wet- en regelgeving en beleidskaders.

Hoofdstuk 5 geeft een overzicht en onderbouwing van de relevante mitigerende (verzachtende) en compenserende maatregelen. Deze maatregelen zijn gebaseerd op de onderzoeksresultaten in hoofdstuk 4.

Leemten in kennis worden in hoofdstuk 6 benoemd en hier is een evaluatieprogramma opgenomen, met het doel de effecten van het plan en de maatregelen te evalueren.

Hoofdstuk 7 betreft een aanvullende toetsing in het kader van de uitvoerbaarheid van het Provinciaal inpassingsplan.

2

WETTELIJKE BELEIDSKADERS

2.1 Wet- en regelgeving

Voor het project zijn de onderstaande wettelijke kaders en regelgeving relevant bij het in beeld brengen van de beoordeling van het thema Natuur.

Tabel 2.1 Relevante wettelijke kaders

Wet-/regelgeving	Omschrijving	Relevantie
Wet natuurbescherming (Wnb), gebiedsbescherming (2017)	Bescherming van Natura 2000-gebieden.	Als het plan significante gevolgen kan hebben mag het alleen vastgesteld worden nadat in een passende beoordeling is vastgesteld dat geen sprake is van een aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden. Als aantasting van natuurlijke kenmerken niet is uitgesloten kan het plan alleen worden vastgesteld als een ADC-toets[1] met goed gevolg doorlopen kan worden.
Wet natuurbescherming, soortenbescherming (2017)	Bescherming van daarvoor aangewezen dier- en plantensoorten.	Plan mag alleen vastgesteld worden als het met oog op dit deel van de Wnb uitvoerbaar is
Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) 2.10 (2011)	Bescherming NatuurNetwerk Nederland (NNN)	Aantasting van het NNN mag alleen als deze past binnen de daarvoor geldende regels. Deze zijn nader uitgewerkt in de Provinciale Omgevingsverordening (zie paragraaf 2.2.

Dit rapport wordt opgesteld voor een MER voor een plan (Provinciaal Inpassingsplan) dat onder de huidige wetgeving in procedure wordt gebracht. Om verwarring tussen twee wettelijke kaders te voorkomen is ervoor gekozen in dit rapport uitsluitend de huidige wet- en regelgeving te hanteren. Onder het overgangsrecht blijft het huidig regime gelden voor plannen die in 2023 in ontwerp zijn vastgesteld. Op het moment dat dit relevant is kan nader gekeken worden naar de implicaties van de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

[1] Geen bevredigend Alternatief, sprake van Dwingende reden van groot openbaar belang en volledige en tijdige Compensatie van alle negatieve effecten op het Natura 2000-netwerk.

2.1.1 Wet natuurbescherming (gebiedenbescherming)

Natura 2000-gebieden
De bescherming van Natura 2000-gebieden is beschreven in hoofdstuk 2 van de Wnb. De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit wijst Natura 2000-gebieden aan. In ieder besluit tot aanwijzing van een Natura 2000-gebied zijn de instandhoudingsdoelstellingen voor het betreffende gebied beschreven. Daarbij gaat het om instandhoudingsdoelstellingen ten aanzien van de leefgebieden van vogels (vogels van bijlage I van de Vogelrichtlijn en trekkende watervogelsoorten), voor zover nodig ter uitvoering van de Vogelrichtlijn en/of ten aanzien van habitats (van Bijlage I van de Habitatrichtlijn) en habitats van soorten (van Bijlage II van de Habitatrichtlijn), voor zover nodig ter uitvoering van de Habitatrichtlijn.

Gedeputeerde staten zijn verplicht zorg te dragen voor het treffen van instandhoudingsmaatregelen ten aanzien van de in de provincie gelegen Natura 2000-gebieden en moeten ook -indien daar aanleiding voor bestaat- passende maatregelen nemen om verslechtering van de kwaliteit van Natura 2000-gebieden te voorkomen. Daarnaast moet er voor ieder Natura 2000-gebied een beheerplan worden opgesteld.

Beoordeling van plannen
Een plan dat niet direct verband houdt met, of nodig is voor het beheer van een gebied, en dat afzonderlijk of in cumulatie significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, mag door het betreffende bestuursorgaan pas worden vastgesteld nadat uit een passende beoordeling is gebleken dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast (art 2.8 lid 1 en art 2.8 lid 3). Een uitzondering is een plan dat een herhaling of voortzetting is van een ander plan waarvoor al een passende beoordeling is gemaakt en een nieuwe passende beoordeling geen nieuwe gegevens of inzichten op kan leveren (art 2.8 lid 2). Wanneer de zekerheid dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast niet is verkregen, mag het plan alleen worden vastgesteld wanneer er geen alternatieve oplossing is, er een dwingende reden van groot openbaar belang wordt gediend en er compenserende maatregelen worden getroffen (de ADC-toets; art 2.8 lid 4). Wanneer er sprake is van significante gevolgen voor een prioritair habitat of prioritaire soort en de dwingende reden van groot openbaar belang is een reden van sociale of economische aard, dient in aanvulling op de ADC-toets door de minister van Economische Zaken een advies gevraagd te worden aan de Europese Commissie voordat het plan wordt vastgesteld (art 2.8 lid 5). De te nemen compenseren maatregelen moeten onderdeel uitmaken van het betreffende plan (art 2.8 lid 7). Een eventueel in te richten compensatiegebied dient de status van Natura 2000-gebied te krijgen (art 2.8 lid 8) Voorafgaand aan het vaststellen van een plan hoeft dus geen vergunning aangevraagd te worden. Wel dient het bestuursorgaan indien nodig middels een passende beoordeling de effecten op Natura 2000-te toetsen.

2.1.2 Wet natuurbescherming (soortenbescherming)

Beschermde soorten
In de Wet natuurbescherming zijn alle dier- en plantensoorten beschermd waarvoor op grond van de Vogel- en habitatrichtlijn soortenbescherming geldt, aangevuld met een nationale lijst van beschermde soorten. In de Wnb worden deze groepen de Vogelrichtlijnsoorten (art 3.1), Habitatrichtlijnsoorten (art 3,5) en Andere soorten (art 3.,10) genoemd. Voor deze drie categorieën van beschermde soorten gelden deels verschillende verbodsbepalingen. Ook de redenen op grond waarvan ontheffing van de verbodsbepalingen kan worden verleend, verschillen.

Verbodsbepalingen
Ten aanzien van beschermde vogels (Vogelrichtlijnsoorten) verbiedt de wet het opzettelijk doden of vangen (art. 3.1 lid 1), het opzettelijk vernielen van nesten, rustplaatsen en eieren (art. 3.1 lid 2), het rapen of onder zich hebben van eieren (art. 3.1 lid 3) en het opzettelijk storen van vogels (art. 3.1 lid 4). Het verbod tot opzettelijk storen geldt niet in het geval de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort (art. 3.1 lid 5).

Ten aanzien van de overige Europees beschermde diersoorten (Habitatrichtlijnsoorten) verbiedt de wet het opzettelijk doden of vangen (art 3.5 lid 1), het opzettelijk verstoren (art 3.5 lid 2), het opzettelijk vernielen of

rapen van eieren (art 3.5 lid 3) en het beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen of rustplaatsen (art 3.5 lid 4). Ten aanzien van de Europees beschermde plantensoorten verbiedt de wet het opzettelijk te plukken en verzamelen, afsnijden, ontwortelen en vernielen (art 3.5 lid 5).

Ten aanzien van de nationaal beschermde diersoorten (Andere soorten) geldt slechts een verbod tot het opzettelijk doden of vangen (art 3.10 lid 1 onder a) en het opzettelijk beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen of rustplaatsen (art 3.10 lid 1 onder b). Ten aanzien van de nationaal beschermde plantensoorten geldt een verbod tot opzettelijk plukken en verzamelen, afsnijden, ontwortelen of vernielen (art 3.10 lid 1 onder c).

Vrijstelling of ontheffing

Om een plan te kunnen vaststellen dat bij uitvoering kan leiden tot overtreding van de verbodsbepalingen ten aanzien van beschermde soorten is geen vrijstelling of ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig. Een dergelijke ontheffing is pas nodig als het plan uitgevoerd wordt. Wel moet het bestuursorgaan zich voor vaststelling van het plan ervan vergewissen dat het plan uitvoerbaar is met oog op de verbodsbepalingen van de Wnb.

Voor soorten waarvoor geen vrijstelling geldt[1], moet wanneer niet volgens een gedragscode wordt gewerkt een ontheffing worden aangevraagd wanneer er een handeling wordt uitgevoerd waardoor een verbodsbepaling van artikel 3.1, 3.5 of 3.10 van de Wnb wordt overtreden (art 3.3 lid 1,3; 3.8 lid 1,3, 3.10 lid 2). Of deze ontheffing kan worden verleend, hangt ervan af of voldaan wordt aan de voorwaarden. De voorwaarden waar aan moet worden voldaan, verschillen per categorie.

De eerste eis die wordt gesteld, is dat er geen andere bevredigende oplossing mag zijn. Dat betekent -ook in combinatie met de in artikel 1.11 beschreven zorgplicht- dat wanneer een overtreding redelijkerwijs te voorkomen is, een ontheffing niet mogelijk is. De werkzaamheden moeten dan op zodanige wijze worden uitgevoerd dat er geen overtreding van de wet plaatsvindt. Te denken valt aan het kappen van bomen buiten het broedseizoen, of het afzetten van en het wegvangen van soorten in het werkgebied. Verder kan een ontheffing alleen worden verleend wanneer is aangetoond dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de betreffende soort. Daarnaast gelden er per categorie verschillende aanvullende voorwaarden.

Voor vogels kan alleen een ontheffing worden verleend in het geval van: (art 3.3 lid 4):
1 in het belang van de volksgezondheid of de openbare veiligheid;
2 in het belang van de veiligheid van het luchtverkeer;
3 ter voorkoming van belangrijke schade aan gewassen, vee, bossen, visserij of wateren;
4 ter bescherming van flora of fauna;
5 voor onderzoek of onderwijs, het uitzetten of herinvoeren van soorten, of voor de daarmee samenhangende teelt, of
6 om het vangen, het onder zich hebben of elke andere wijze van verstandig gebruik van bepaalde vogels in kleine hoeveelheden selectief en onder strikt gecontroleerde omstandigheden toe te staan.

Voor overige Europees beschermde soorten kan alleen een ontheffing worden verleend in het geval van (art 3.8 lid 5):
1 in het belang van de bescherming van de wilde flora of fauna, of in het belang van de instandhouding van de natuurlijke habitats;
2 ter voorkoming van ernstige schade aan met name de gewassen, veehouderijen, bossen, visgronden, wateren of andere vormen van eigendom;

[1] In de provincie Groningen geldt een algemene vrijstelling voor ruimtelijke ontwikkelingen voor een groot aantal soorten die op grond van artikel 3.10 van de Wnb beschermd zijn. Het betreft: aardmuis, bastaardkikker (middelste groene kikker), bosmuis, bruine kikker, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker (grote groene kikker), ondergrondse woelmuis, ree, rosse woelmuis, tweekleurige bosspitsmuis, veldmuis, vos, wezel, woelrat.

3 in het belang van de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en met inbegrip van voor het milieu wezenlijke gunstige effecten;
4 voor onderzoek en onderwijs, repopulatie of herintroductie van deze soorten, of voor de daartoe benodigde kweek, met inbegrip van de kunstmatige vermeerdering van planten, of
5 om het onder strikt gecontroleerde omstandigheden mogelijk te maken op selectieve wijze en binnen bepaalde grenzen een beperkt, bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde dieren van de aangewezen soort te vangen of onder zich te hebben, onderscheidenlijk een beperkt bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde planten van de aangewezen soort te plukken of onder zich te hebben.

Voor de nationaal beschermde soorten, gelden de voorwaarden die gelden voor de overige Europees beschermde soorten aangevuld met: (art 3.10 lid 2):
1 in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied;
2 ter voorkoming van schade of overlast, met inbegrip van schade aan sportvelden, schietterreinen, industrieterreinen, kazernes of begraafplaatsen;
3 ter beperking van de omvang van de populatie van dieren, in verband met door deze dieren ter plaatse en in het omringende gebied veelvuldig veroorzaakte schade of in verband met de maximale draag-kracht van het gebied waarin de dieren zich bevinden;
4 ter voorkoming of bestrijding van onnodig lijden van zieke of gebrekkige dieren;
5 in het kader van bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw;
6 in het kader van bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of in het kader van natuurbeheer;
7 in het kader van bestendig beheer of onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied, of
8 in het algemeen belang.

Om het bestemmingsplan vast te kunnen stellen is nog geen ontheffing Wnb nodig, ook niet wanneer de uitvoering van het plan zou leiden tot een overtreding van de verbodsbepalingen van de Wnb. Wel dient vastgesteld te worden of bij uitvoering van de projecten die door het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, een ontheffing Wnb nodig zal zijn, en of die in dat geval verleend zal kunnen worden.

2.1.3 Barro

Voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN) geldt op basis van het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)' voor provincies de verplichting regels op te stellen die bewerkstelligen dat een bestemmingsplan geen activiteiten mogelijk maakt die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een significante vermindering van de oppervlakte van die gebieden, of van de samenhang tussen delen van het NNN . Hiervan mag alleen worden afgeweken op basis van een "nee, tenzij"-regime. Dat betekent dat een aantasting niet is toegestaan, tenzij (a) sprake is van een groot openbaar belang, (b) er geen reële alternatieven zijn, en (c) de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd. Plannen die een niet significante aantasting veroorzaken, of plannen die in samenhang per saldo niet leiden tot een significante aantasting zijn wel toegestaan. De provincie Groningen heeft invulling gegeven aan de uit het Barro volgende verplichting, dit is verder uitgewerkt in paragraaf 2.2.2

2.2 Beleidskaders

Nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid stellen kaders aan het project. In de onderstaande tabellen zijn deze kaders voor elk beleidsniveau beschreven.

Tabel 2.2 Beleidskader nationaal niveau

Beleidsdocument	Omschrijving	Relevantie
Rode lijsten van zoogdieren, vogels, amfibieën, reptielen, vissen en ongewervelden	Soorten die op de rode lijst staan zijn zeldzaam, gaan sterk in aantal achteruit en/of zijn soorten waarvoor Nederland een bijzondere verantwoordelijkheid heeft	Met oog op een goede ruimtelijke ordening dient in het plan rekening gehouden te worden met kwetsbare soorten die in en rond het plangebied voorkomen.

Tabel 2.3 Beleidskader provinciaal niveau

Beleidsdocument	Omschrijving	Relevantie
Omgevingsverordening provincie Groningen (2022), bepalingen t.a.v. natuur	Planologische bescherming van natuur, met name beschermings- en afwijkingsregels m.b.t. het NNN Natuur buiten NNN. Leefgebieden akkervogels, leefgebieden weidevogels, foerageergebieden ganzen	De plannen moeten passen binnen de ruimtelijke ordeningsregels van de Omgevingsverordening.
Beleidsnotitie Fauna en Flora 2018 Groningen	Lijst Groninger soorten, stimuleren, faciliteren en initiëren van concrete maatregelen specifiek gericht op soorten of soortgroepen	Actieve soortenbescherming, geen toetsingscriterium. Wel verkennen van de mogelijkheden hieraan in het plan een bijdrage te leveren.
Structuurvisie Eemsmond-Delfzijl	De Structuurvisie gaat over 15 ruimtelijke projecten in het gebied Eemsdelta. Het plangebied bestaat uit de Eemshaven, de haven van Delfzijl en een aantal direct naastgelegen gebieden. Oostpolder maakt met aanduiding “Windpark Oostpolder” onderdeel uit van de Structuurvisie.	De Structuurvisie (SV) is kaderstellend voor de ontwikkelingen in en rond het gebied Eemshaven-Delfzijl. In de SV wordt alleen het Windpark Oostpolder genoemd, verder bevat de SV geen specifieke kaders ten aanzien van andere ontwikkelingen in de Oostpolder. Wel bevat de SV een aantal algemene kaders die richtinggevend kunnen zijn voor de beoogde ontwikkelingen in de Oostpolder.

De gemeente Het Hogeland en het Waterschap Noorderzijlvest hebben geen relevant natuurbeleid.

2.2.1 Rode Lijsten

Van de Rode Lijsten gaat geen wettelijke bescherming uit: een soort is niet beschermd omdat deze op de Rode Lijst staat. Wel hebben de Rode Lijsten een indicatiewaarde: de soorten die op de lijst staan, zijn zeer zeldzaam, gaan sterk in aantal achteruit en/of zijn soorten waarvoor Nederland in internationaal opzicht een belangrijke verantwoordelijkheid heeft. Met oog op “een goede ruimtelijke ordening” (artikel 10 van de WRO) verdienen de soorten van de Rode Lijst bijzondere aandacht, zowel bij de passieve bescherming (tegengaan van ongewenste effecten door de planontwikkeling) als ook actieve bescherming (binnen het plan mogelijkheden scheppen voor deze soorten).

2.2.2 Omgevingsverordening

De provincie Groningen heeft invulling gegeven aan de uit het Barro volgende verplichting tot het opstellen van deze regels in de Omgevingsverordening 2022. Daarin is het volgende voorgeschreven.

Artikel 3.11 Natuurnetwerk Nederland – natuurgebieden

Lid 1: Een omgevingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen NatuurNetwerk Nederland – natuurgebieden voorziet niet in wijziging van de functies of van de regels voor het gebruik van de grond, als die wijziging leidt tot een significante aantasting van het areaal van deze gronden, of tot een significante aantasting van de in bijlage 3 beschreven wezenlijke en potentiële kenmerken en waarden van deze gronden, tenzij:

- de wijziging een groot openbaar belang dient en:
  1 er geen andere mogelijkheden zijn om in het betreffende openbaar belang te voorzien; en
  2 de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt, terwijl de overblijvende effecten gelijkwaardig in termen van areaal, kwaliteit en samenhang worden gecompenseerd; of
- de ingreep kleinschalig van aard is en:
  1 schade als gevolg van de ingreep zoveel mogelijk wordt voorkomen;
  2 resterende schade volledig wordt gecompenseerd; en
  3 er netto winst optreedt voor de belangrijke kenmerken en waarden in termen van areaal, kwaliteit en samenhang.

Ten aanzien van de bescherming van het NNN geldt in de provincie Groningen geen externe werking en binnen het plangebied is geen als NNN aangewezen gebied aanwezig. Dat betekent dat formeel niet aan de beschermingsbepalingen van het NNN hoeft te worden getoetst. Met oog op een zorgvuldige afweging en het volledig in beeld brengen van de mogelijke nadelige milieueffecten worden in dit rapport toch ook de effecten op specifiek het NNN in beeld gebracht.

2.2.3 Beleidsnotitie Fauna en Flora 2018

In de beleidsnotitie[1] is door de provincie Groningen beschreven hoe wordt omgegaan met het beschermen en behouden van dieren en planten en hoe schade en overlast kan worden voorkomen. De provincie zoekt daarbij naar evenwicht tussen het behouden van wilde dieren en planten en het voorkomen van schade en overlast. Dat kan op vele manieren, uiteenlopend van het verbeteren van leefomstandigheden voor soorten tot het beheren van populaties of zelfs bestrijding van bepaalde soorten. De beleidsnotitie is een aanvulling op het al bestaande beleid in de provincie en beschrijft de uitgangspunten en randvoorwaarden waarop de Verordening natuurbescherming van de provincie Groningen is gebaseerd.

De beleidsnotitie bevat ook een lijst van Groninger soorten en habitats. Deze lijst is door de provincie Groningen opgesteld omdat alleen juridische (passieve) bescherming niet voldoende is. Om de beschikbare middelen effectief te kunnen inzetten voor de bescherming en ontwikkeling van habitats en soorten zijn deze ingedeeld in groepen waaraan stoplichtkleuren (rood, oranje, grijs, geel en groen) zijn toegekend. De rode en oranje soorten vormen samen de prioritaire soorten van de Groningse actieve soortenbescherming. De provincie zet zich actief in voor (1) het uitvoeren van bestaand beleid, (2) initiëren en stimuleren van projecten en onderzoek, (3) faciliteren van projecten van derden, (4) communicatie, (5) monitoring en evaluatie en (6) toezicht en handhaving. De prioritaire soorten zijn de volgende:

[1] https://www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Documenten/Beleid_en_documenten/Documentenzoeker/Natuur_en_landschap/Natuur/Beleidsnotitie-Fauna-en-Flora-2018-inclusief-amendement-steenmarter.pdf

Afbeelding 2.1 Prioritaire soorten

Zoogdieren
Haas
Otter
Vogels
Boomvalk
Bontbekplevier
Fuut
Grote lijster
Grote zaagbek
Grutto
Kemphaan
Kievit
Kluut
Krakeend
Kwartel
Meerkoet
Middelste zaagbek
Nonnetje
Noordse Stern
Paapje
Patrijs
Pijlstaart
Ransuil
Reuzenstern
Ringmus
Roek
Roerdomp
Scholekster
Slechtvalk
Smelleken
Smient
Snor
Spreeuw
Toendrarietgans
Toppereend
Tureluur
Veldleeuwerik
Visdief
Wilde Zwaan
Witte kwikstaart
Zomertaling
Zwarte stern
Reptielen
Levendbarende hagedis
Dagvlinders
Veenbesblauwtje
Ringslang
Vaatplanten
Grote leeuwenklauw
Steenbraam

2.2.4 Structuurvisie Eemsmond-Delfzijl

De Structuurvisie Eemshaven bevat geen relevante informatie of kaders voor de beoogde ontwikkeling in de Eemspolder. Alleen het al gerealiseerde windpark Oostpolder wordt genoemd.

3

BEOORDELINGSKADER EN AANPAK

3.1 Beoordelingskader

Onderstaande tabel geeft het beoordelingswijze voor het thema Natuur voor de aanlegfase en gebruiksfase weer.

Tabel 3.1 Beoordelingswijze voor het thema Natuur aanlegfase

Thema	Criterium	Beoordelingswijze
Natuur	Natura 2000-gebieden	Kwantitatief: effecten stikstofdepositie aanlegfase
		Kwalitatief: overige effecten aanlegfase
	NNN-gebieden	Kwantitatief: effecten stikstofdepositie aanlegfase
		Kwalitatief: overige effecten aanlegfase
	Beschermde soorten	Kwalitatief: toetsing aanlegfase op leefgebied beschermde soorten

Tabel 3.2 Beoordelingswijze voor het thema Natuur gebruiksfase

Thema	Criterium	Beoordelingswijze
Natuur	Natura 2000-gebieden	Kwantitatief: effecten geluid en stikstofdepositie planvoornemen
		Kwalitatief: overige effecten planvoornemen
	NNN-gebieden	Kwantitatief: effecten geluid en stikstofdepositie planvoornemen
		Kwalitatief: overige effecten planvoornemen
	Beschermde soorten	Kwalitatief: effecten planvoornemen op leefgebied beschermde soorten

3.2 Toetsingskader

De effecten worden inzichtelijk gemaakt door deze te vergelijken met de referentiesituatie. Om de effecten per criterium te kunnen vergelijken, worden deze op basis van een + / - score beoordeeld. Hiervoor wordt de beoordelingsschaal uit Tabel 3.3 gehanteerd.

Tabel 3.3 Beoordelingsschaal effectenbeoordeling

Score	Betekenis
--	Sterk negatief effect
-	Negatief effect
0/-	Beperkt negatief effect
0	Verwaarloosbaar of neutraal effect

Score	Betekenis
0/+	Beperkt positief effect
+	Positief effect
++	Sterk positief effect

3.3 Aanpak en uitgangspunten

Deze paragraaf gaat in op de aanpak, het bijbehorende studiegebied en de overige uitgangspunten voor het thema Natuur. De effecten op de in en rond het plangebied aanwezige natuurwaarden worden voor alle relevante aspecten beschreven en vervolgens beoordeeld in het licht van de geldende wet- en regelgeving.

3.3.1 Aanpak

De onderzoeksaanpak voor de effectanalyse wordt onderstaand in stappen beschreven.

Stikstof

Uit een berekening van de stikstofdepositie moet blijken of als gevolg van de ontwikkelingen in de Oostpolder (aanleg en gebruik) sprake kan zijn van een toename van stikstofdepositie. Als uit de berekening blijkt dat er toename van depositie is op habitat- of leefgebiedtypen in Natura 2000 die in de huidige situatie al (naderend) overbelast zijn, is een nader onderzoek noodzakelijk. Daarbij wordt eerst onderzocht of de depositietoename significante gevolgen kan hebben (voortoets) en als uit de voortoets blijkt dat significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten, is een passende beoordeling noodzakelijk. Het plan kan alleen vastgesteld worden als uit de passende beoordeling blijkt dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast. Als in de passende beoordeling significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten, kan het plan alleen worden vastgesteld als een ADC-toets wordt doorlopen. Zie ook voetnoot 1 op pagina 2.

Geluid

De effecten van geluid worden beoordeeld door vast te stellen of en in welke mate de geluidcontouren verschuiven. Daarbij worden de volgende drempelwaarden gehanteerd (Reijnen & Foppen 1991, Reijnen et al 1995, Brouwer & van der Vliet 2020):

- broedvogels: 43 dB(A) Lden,
- niet-broedvogels: 51 dB(A) Lden en
- rustende zeehonden op platen: 45 dB(A) Lden.

Als geluidcontouren verschuiven wordt beoordeeld wat het effect daarvan is. Daarbij is het relevant van welk belang het gebied dat door het initiatief binnen de contour komt te liggen voor de betreffende soortgroep is. Op basis daarvan wordt het effect van de verschoven geluidcontour op de soortgroep kwalitatief bepaald. Dit effect wordt getoetst langs de meetlat van de relevante wet- en regelgeving.

Licht

Natura 2000: Op basis van jurisprudentie is eerder al vastgesteld dat toename van de lichtbelasting op de Waddenzee niet toelaatbaar is. Daarvoor wordt een grenswaarde van 0,1 Lux aangehouden. Deze grens wordt als uitgangspunt gehanteerd: het plan mag niet leiden tot een toename van de lichtbelasting op de Waddenzee die deze grens overschrijdt. Uit het deelrapport licht blijkt dat aan deze grenswaarde wordt voldaan.

Overige natuurwaarden: Omdat de lichtbelasting op de nabijgelegen Waddenzee met niet meer dan 0,1 Lux toe mag nemen, is de lichtuitstraling uit het plangebied zeer beperkt. Als gevolg daarvan zal geen sprake zijn van relevante toename van de lichtbelasting in de omgeving van het plangebied met gevolgen voor de aanwezige soorten. De hemelhelderheid neemt echter wel aanzienlijk toe. het effect van de toegenomen hemelhelderheid wordt nader beoordeeld.

Oppervlakteverlies

De ontwikkeling leidt tot verlies van leefgebied van soorten. Ondanks het huidig agrarisch gebruik, vinden tal van soorten leefgebied in het plangebied. Zo broeden er akker- en moerasvogels, foerageren in de winter

overwinterende watervogels op akkerresten en leven verschillende soorten amfibieën in de sloten in en langs het plangebied. Tegelijk wordt in de planontwikkeling ook nieuw leefgebied voor soorten ontwikkeld. In de beoordeling wordt daarmee rekening gehouden: in beeld wordt gebracht voor welke soorten of soortgroepen leefgebied verdwijnt en voor welke soorten of soortgroepen nieuw leefgebied wordt gecreëerd. In Afbeelding 4.6 van het deelrapport licht zijn de effecten van hemelhelderheid (zichtbaarheid, luminantie) ten gevolge van de plansituatie weergegeven. Hieruit komt naar voren dat de hemelhelderheid boven het plangebied en in directe omgeving (sterk) kan toenemen. De hemelhelderheid boven het industrieterrein bedraagt meer dan 4 mcd/m2. Ook boven de woningen in Oudeschip wordt een hemelhelderheid van meer dan 2 mcd/m2 verwacht, waar dat in de huidige situatie slechts ca. 0,6 mcd/m2 betreft. Uit het onderzoek van Sotto le Stella 'Duister onderzoek Groningen', d.d. april 2014, is een hemelhelderheid van meer dan 2 mcd/m2 gekarakteriseerd als 'behoorlijk licht' (De wolken zijn gelig, belangrijkste sterrenbeelden nog wel te zien; enige kleur in omgeving te zien). Door de grotere luminantie is de lucht boven het plangebied helderder dan in de huidige situatie.

Directe aantasting van soorten

Van directe aantasting van soorten is sprake in de realisatiefase door bijvoorbeeld het doden van dieren of het beschadigen, vernielen of wegnemen van vaste nest- of verblijfsplaatsen. Dit effect wordt in beeld gebracht op basis van (1) kennis over de aanwezige soorten in het plangebied, (2) het vermogen van deze soorten om, afhankelijk van het seizoen, de werkzaamheden te ontwijken en (3) de aanwezigheid van vaste nest- of verblijfsplaatsen en relatie tot de locatie waar werkzaamheden zullen worden verricht.

Verandering van waterkwaliteit

De ontwikkeling kan leiden tot verandering van de waterkwaliteit als gevolg van lozingen (chemisch of thermisch) en oppervlakkige afstroming van regenwater van bedrijfspercelen naar het oppervlaktewater.

3.3.2 Studiegebied

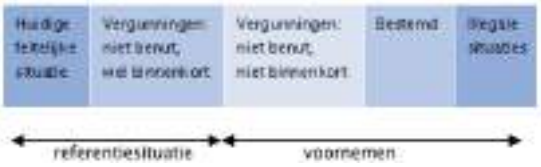
Het studiegebied is het gebied waarbinnen de milieugevolgen dienen te worden onderzocht. De omvang van het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de effecten, en kan dus per type effect verschillen. Zo zullen de effecten van stikstofdepositie zich over een veel groter gebied uitstrekken dan bijvoorbeeld het effect van verstoring door toename van geluid. Daarom wordt per aspect het relevante studiegebied steeds bepaald op basis van de reikwijdte van het betreffende effect. Voor het beoordelen van de effecten van stikstofdepositie is heel het gebied binnen de maximale rekenafstand van 25 kilometer rondom het totaal van stikstofbronnen relevant. In dit gebied liggen 6 Natura 2000-gebieden waarbinnen stikstofgevoelige habitats voorkomen. Voor het beoordelen van de effecten van licht en geluid vormen de Oostpolder, Eemshaven en de direct daaromheen liggende gebieden het studiegebied, wat betekent dat de Waddenzee voor deze effecten het enige Natura 2000-gebied is. Voor de overige effecten is de Oostpolder en het direct daaraan grenzende gebied het studiegebied.

3.3.3 Overige uitgangspunten

De toets gaat uit van de huidige wet- en regelgeving. Op dit moment wordt daarom uitgegaan van de Wet natuurbescherming zoals die nu geldt, de actuele versie van AERIUS Calculator (versie 2023) en de meest recente lijst van Wnb-vrijgestelde soorten in de provincie Groningen.

3.4 Referentiesituatie

De referentiesituatie is de huidige situatie in het plan- en studiegebied met autonome ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn die plannen in het plangebied die met grote zekerheid plaatsvinden, ook al gaat de geplande activiteit niet door. Het gaat daarbij om ontwikkelingen waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden of waarover besluitvorming in voorbereiding is, die zonder de voorgenomen activiteit ook zou plaatsvinden. De beschrijving van de referentiesituatie dient als basis voor de uitwerking van de voorgenomen activiteit en als referentiekader voor de beschrijving van de effecten van de voorgenomen activiteit. Onderstaande afbeelding verduidelijkt wat wel en niet tot de referentiesituatie wordt gerekend.



Figuur 1 Referentiesituatie en voornemen. Bron: factsheet Commissie MER[1]

Huidige situatie
De huidige situatie in het studiegebied wordt voor de locatie Oostpolder beschreven in par. 4.2 van dit rapport.

Autonome ontwikkelingen
De enige autonome ontwikkeling is de voltooiing van de 380 kV-leiding aan de oostzijde van het plangebied. In de Eemshaven en Eemshaven Zuidoost zijn bedrijfsontwikkelingen gaande, deze behoren in het MER tot de autonome ontwikkeling voor zover deze bestemd en vergund zijn. Voor Natura 2000-onderzoeken voor bestemmingsplannen (en dus ook provinciale inpassingsplannen) geldt een andere referentiesituatie, namelijk de feitelijke, planologisch legale situatie ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan. In de analyses naar effecten van geluidhinder en stikstofdepositie op N2000-gebieden wordt in dit deelrapport uitgegaan van deze N2000-referentie.

[1] https://commissiemer.nl/documenten/00000263.pdf

4

ONDERZOEKSRESULTATEN

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de effecten van de inrichting van de Oostpolder als bedrijventerrein beschreven voor het aspect natuur. Dit gebeurt volgens het in paragraaf Beoordelingskader beschreven beoordelingskader. Dit hoofdstuk sluit af met een samenvattende vergelijking van de effecten en een conclusie.

4.2 Natuurwaarden Oostpolder

4.2.1 Algemeen

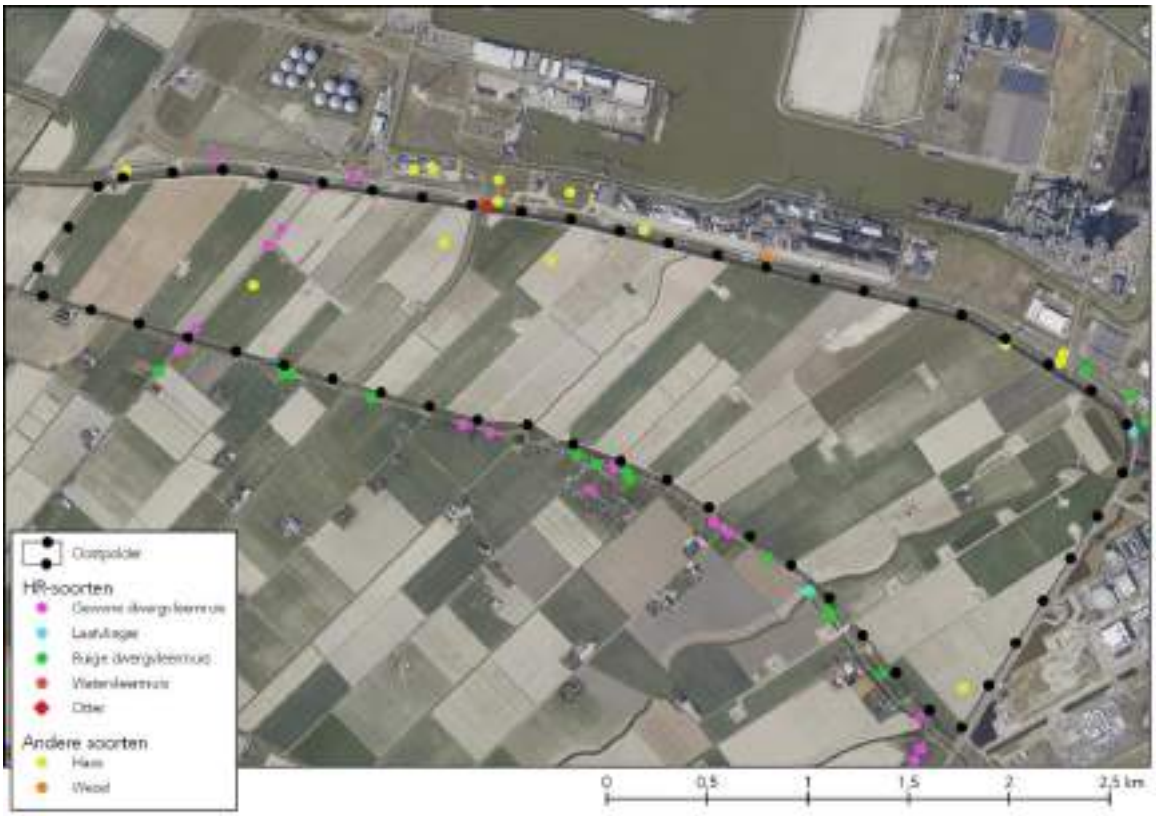
Het plangebied ligt nabij beschermde natuurgebieden (Natura 2000, NNN, leefgebied akkervogels) maar maakt daar geen onderdeel van uit. Het plangebied heeft een sterk agrarisch karakter. Onderstaande foto's geven een impressie van het plangebied.



In onderstaande alinea's is beschreven welke dier- en plantensoorten in het plangebied voorkomen. De beschrijving is gebaseerd op gebiedsbezoek, atlassen en de in de NDFF opgeslagen data.

4.2.2 Zoogdieren

In en rond het plangebied is in de afgelopen 10 jaar een aantal waarnemingen van zoogdiersoorten gedaan. Onderstaande afbeelding toont de waarneming van de beschermde zoogdiersoorten waarvoor geen algemene vrijstelling voor ruimtelijke ontwikkeling geldt. Naast deze soorten zijn ook waarnemingen bekend van egel, konijn, ree, vos en woelrat, voor deze soorten geldt een algemene vrijstelling voor ruimtelijke ontwikkelingen.



Figuur 2 Waarnemingen van zoogdiersoorten in en rond het plangebied.HR-soorten: beschermd op grind van Wnb artikel 3.5; Andere soorten: beschermd op grond van Wnb artikel 3.10.

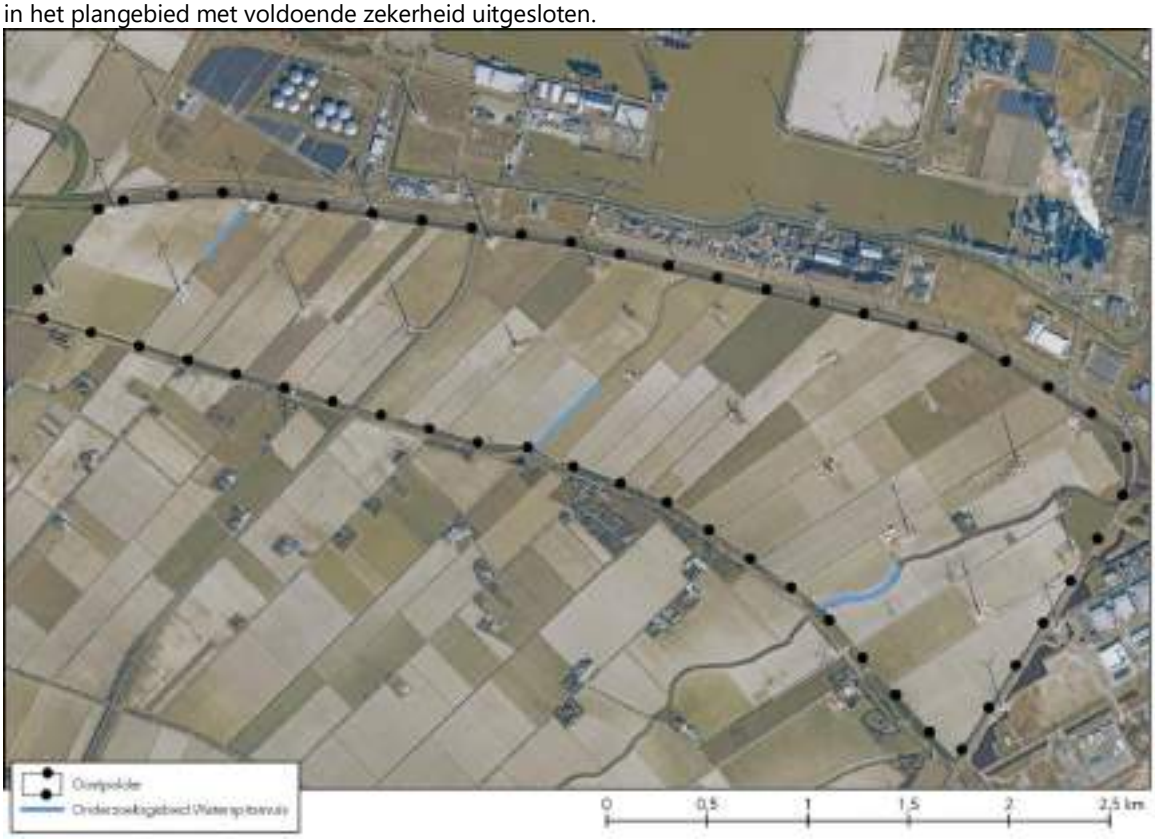
De meeste waarnemingen zijn gedaan aan de rand van en buiten het plangebied. In het plangebied zijn minder waarnemingen bekend, wat vermoedelijk komt doordat in het plangebied weinig tellingen zijn verricht. De waarnemingen van vleermuizen langs de randen van het plangebied zijn grotendeels afkomstig van NWM-VTT transecttelling. De waarneming van de otter betreft een waarneming van een verkeersslachtoffer uit 2019. Aangezien het de enige waarneming in de zeer ruime omgeving is, kan ervan worden uitgegaan dat het een incidenteel zwervend exemplaar is geweest. Hoewel in het plangebied geen waarnemingen gedaan zijn van marters, komen de soorten bunzing, hermelijn, wezel en steenmarter naar alle waarschijnlijkheid wel voor in het plangebied. In de omgeving van het plangebied (Eemshaven en ten zuiden van de Oostpolder) zijn deze soorten (met uitzondering van de bunzing) wel waargenomen. Alleen voor de wezel geldt in de provincie Groningen een algemene vrijstelling voor ruimtelijke ontwikkeling.

Tijdens de bezoeken die zijn gebracht voor de wintervogeltelling zijn regelmatig foeragerende reeën waargenomen en een keer een haas.

In het onderzoek dat is uitgevoerd voor het windpark Oostpolder is vastgesteld dat in de woning aan de Oostpolderweg 21 (buiten het plangebied) een verblijfsplaats van de ruige dwergvleermuis aanwezig is. In dat onderzoek kon het adres Dijkweg 2, in het plangebied gelegen, niet worden bezocht.
Uit datzelfde onderzoek blijkt dat het plangebied foerageergebied is voor een aantal vleermuissoorten, waaronder de in Nederland zeer zeldzame tweekleurige vleermuis. In het plangebied is geen verblijfsplaats bekend van deze soort. De bekende verblijfsplaatsen zitten in woningen in Spijk, Holwierde en Bierum. Grote

delen van het open poldergebied van de Oostpolder hebben nauwelijks waarde voor vleermuizen. Alleen de erven langs de Oostpolderweg en de bredere watergangen hebben een hogere waarde voor vleermuizen.

Omdat in het plangebied (marginaal) geschikt leefgebied voor de waterspitsmuis aanwezig is, is daarvoor een e-DNA bemonstering uitgevoerd. Deze is uitgevoerd in de drie meest geschikte sloten in het plangebied, waarbij in iedere sloot één verzamelmonster is genomen. De monsterlocaties zijn in onderstaande afbeelding getoond. Uit de analyse van het verzamelde materiaal (zie bijlage A) is gebleken dat geen e-DNA van de waterspitsmuis is aangetroffen. Daarmee is de aanwezigheid van de waterspitsmuis in het plangebied met voldoende zekerheid uitgesloten.



Figuur 3 Locaties waar de verzamelmonsters voor de waterspitsmuis zijn genomen.

4.2.3 Vogels

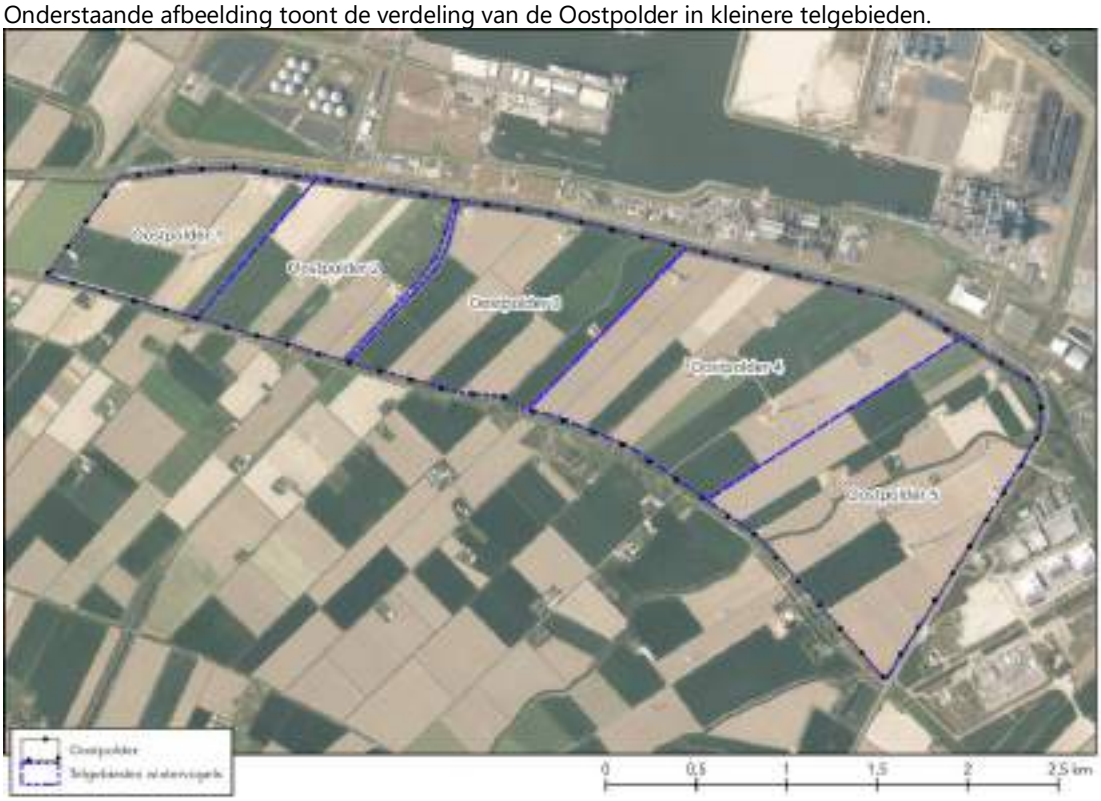
Overwinterende watervogels

In het winterhalfjaar foerageren overwinterende watervogels in het plangebied op akkerresten. Het plangebied maakt onderdeel uit van twee veel grotere telgebieden, GR2440 en GR2450. Alleen voor telgebied GR2440 zijn telgegevens beschikbaar. Deze zijn slechts beperkt bruikbaar. Het telgebied heeft een oppervlakte van ongeveer 1330 hectare, en overlapt voor slechts ongeveer 160 hectare met het plangebied (alleen het deel van de Oostpolder ten westen van de N46). Daarbij komt nog dat de telgegevens tot 2016 lopen en geen gegevens beschikbaar zijn voor de jaren na 2016. Voor de jaren 2013-2016 lijken de data incompleet, wat betekent dat alleen voor de periode 2002-2012 betrouwbare telgegevens beschikbaar zijn, voor een klein deel van het plangebied. Onderstaande afbeelding toont de ligging van de watervogeltelgebieden in en rondom het plangebied.



Figuur 4 Watervogeltelgebieden

Vanwege de beperkte beschikbaarheid van onderzoeksgegevens is een wintervogeltelling uitgevoerd in de periode september 2022 – april 2023. Het onderzoek bestond uit een maandelijkse telling waarbij het in deelgebieden verdeelde plangebied is geïnventariseerd. Daarbij is het telprotocol van SOVON toegepast. Onderstaande afbeelding toont de verdeling van de Oostpolder in kleinere telgebieden.



Figuur 5 Telgebieden onderzoek wintervogels

In de Oostpolder is in geen van de tellingen een hoog aantal overwinterende vogels vastgesteld. In enkele tellingen zijn grotere aantallen kokmeeuwen waargenomen die tijdens of kort na bodembewerking

foerageerden op opgeploegde bodemdieren. Verder zijn alleen kleine aantallen van met name ganzen vastgesteld. Tijdens de meeste tellingen waren delen van de polder geheel leeg. Op verschillende momenten is tijdens een telling vastgesteld dat delen van de polder actief werden verstoord, met name op percelen waarop wintertarwe was ingezaaid. In die gevallen is de telling enkele uren later herhaald om een zo goed mogelijk beeld van de aanwezigheid te verkrijgen. En andere verklaring voor de lage aantallen getelde vogels is dat een groot deel van de percelen in het najaar is geploegd waardoor akkerresten ondergeploegd zijn en er voor vogels geen voedsel meer te vinden is. Onderstaande tabel toont de seizoensmaxima per deelgebied van de Oostpolder en het seizoensmaximum voor de hele polder.

Tabel 4.1 Seizoensmaximum per soort per deelgebied (kolommen 1-5) en het totale seizoensmaximum (kolom Totaal) in de periode september 2022 – maart 2023.

Soort	1	2	3	4	5	Seizoens-maximum
Blauwe reiger	1	0	0	1	0	1
Grauwe gans	0	0	0	0	27	27
Grote zilverreiger	1	0	0	0	0	1
Kievit	7	0	0	0	0	7
Knobbelzwaan	1	0	0	0	3	3
Kokmeeuw	60	17	57	450	150	450
Rietgans	125	0	0	0	14	125
Wilde eend	0	0	0	0	2	2
Zilvermeeuw	0	0	0	114	0	114

Broedvogels

Uit de NDFF zijn weinig waarnemingen bekend van broedvogels in en rond het plangebied. De database bevat voor de periode van de afgelopen 10 jaar waarnemingen van bergeend, blauwborst, boerenzwaluw, fazant, gele kwikstaart, graspieper, kievit, kleine karekiet, knobbelzwaan, krakeend, kuifeend, kwartel, patrijs, rietgors, roodborsttapuit, scholekster, torenvalk, veldleeuwerik, visdief, wilde eend, witte kwikstaart, zwarte kraai, zwarte roodstaart. Van patrijs en kwartel zijn geen waarnemingen van de laatste jaren bekend en alle warnemingen van de patrijs zijn buiten het plangebied gedaan. De gele kwikstaart is nog wel een regelmatige bezoeker van het plangebied.

Alle puntwaarnemingen van minder algemene broedvogels zijn gedaan buiten de eigenlijke akkers, in ruigtestroken en slootkanten. De oppervlakte van dit soort leefgebied zal na de planontwikkeling toenemen. Veel data zijn echter afkomstig van het Meetnet Agrarische Soorten (MAS) van SOVON, de waarnemingen die aan dit telpunt zijn gekoppeld zijn gedaan binnen een afstand van 300 meter. Onderstaande afbeelding toont de ligging van het telpunt met de zone van 300 meter daaromheen en in de tabel onder de afbeelding zijn alle waarnemingen van de laatste 10 jaar weergegeven. Overigens wordt volgens de instructie van het MAS gedurende het broedseizoen geteld en worden alle waarnemingen ingevoerd als “vastgesteld territorium” ook als geen feitelijk broedgeval is vastgesteld.

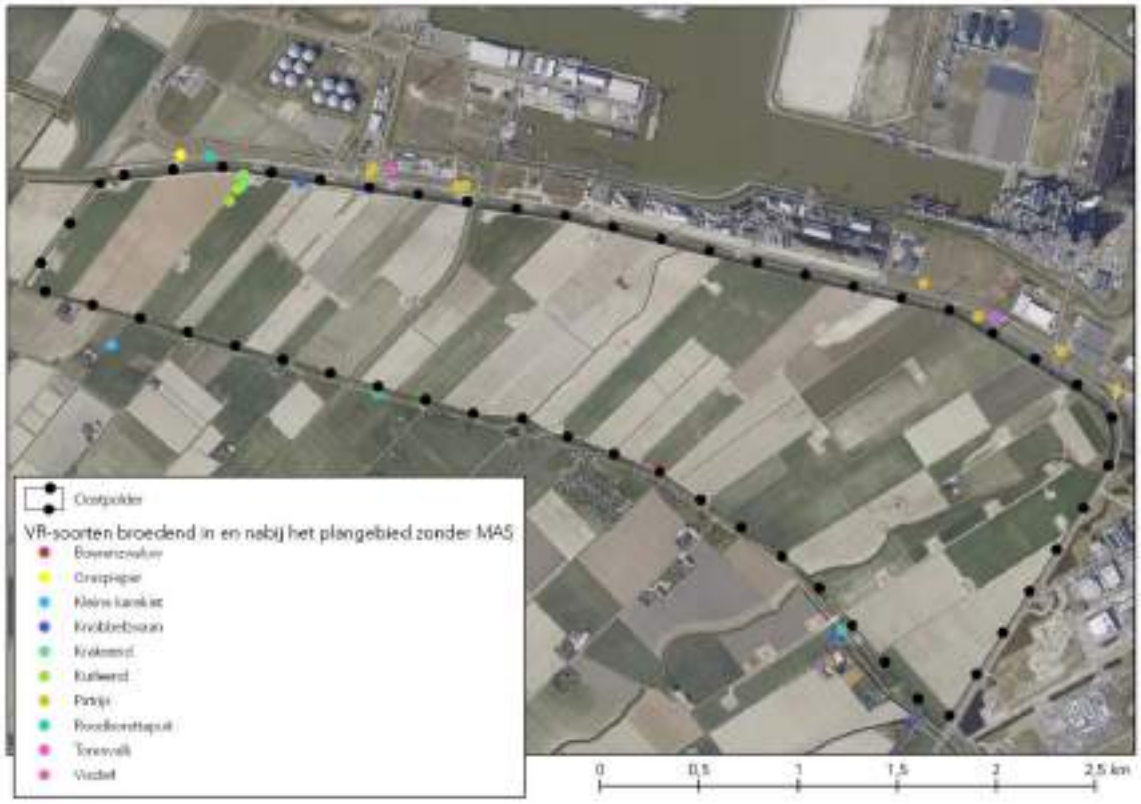


Figuur 6 Ligging van het MAS-telpunt in de Oostpolder en de zone van 300 meter rond het telpunt.

Tabel 2 Waarnemingen MAS

Soort / jaar	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bergeend			1	1			2		1
Blauwborst			1		1				1
Fazant									1
Gele kwikstaart	1	2	5	1	2	4			2
Graspieper	1		2	2	2	2	2	2	1
Kievit	3	2	3	1	3	2			
Kleine karekiet		2							
Krakeend				1					
Kwartel				1		1			
Rietgors		1			1				1
Scholekster	1	1		1	1				
Veldleeuwerik	1	2	2	3	2	1	1	1	
Wilde eend	1	1	1	1	1				
Witte kwikstaart					8				1
Zwarte kraai		1							

Andere waarnemingen dan gedaan in het MAS liggen bijna allemaal buiten het plangebied. Dat betekent waarschijnlijk dat in het plangebied behalve het enkele MAS telpunt geen tellingen worden verricht. Onderstaande afbeelding toont de overige waarnemingen van broedvogels.



Figuur 7 Waarnemingen van broedvogels (m.u.v. waarnemingen MAS).

De beschikbare telgegevens geven een incompleet beeld van het voorkomen van broedvogels in het plangebied. De waarnemingen die gedaan zijn, geven het beeld van een voor agrarisch gebied gemiddelde soortenrijkdom.

Omdat de huidige particuliere grondeigenaren en -gebruikers geen toestemming geven het gebied te betreden is het niet mogelijk een broedvogelinventarisatie uit te voeren. Op basis van de in het plangebied aanwezige habitats is -met uitzondering van de opstallen- op voorhand uit te sluiten dat nesten aanwezig zijn van soorten waarvan het nest jaarrond beschermd is. In de opstallen in het plangebied zijn waarschijnlijk nesten van huismus aanwezig, dit kan echter vanwege het ontbreken van een betredingstoestemming niet worden nagegaan.

4.2.4 Reptielen, amfibieën en vissen

Er zijn geen waarnemingen bekend van reptielen. Van amfibieën zijn in en in de omgeving van het plangebied alleen waarnemingen bekend van de bruine kikker, gewone pad en kleine watersalamander. Dit zijn soorten waarvoor een algemene vrijstelling geldt voor ruimtelijke ontwikkelingen. Op basis van de regionale verspreiding wordt het voorkomen van reptielen in het plangebied op voorhand uitgesloten. Dat geldt ook voor de amfibiesoorten waarvoor geen algemene vrijstelling geldt. Op basis van de regionale verspreiding en de habitatkwaliteit van de watergangen in het plangebied kan het voorkomen van beschermde soorten vissen worden uitgesloten.

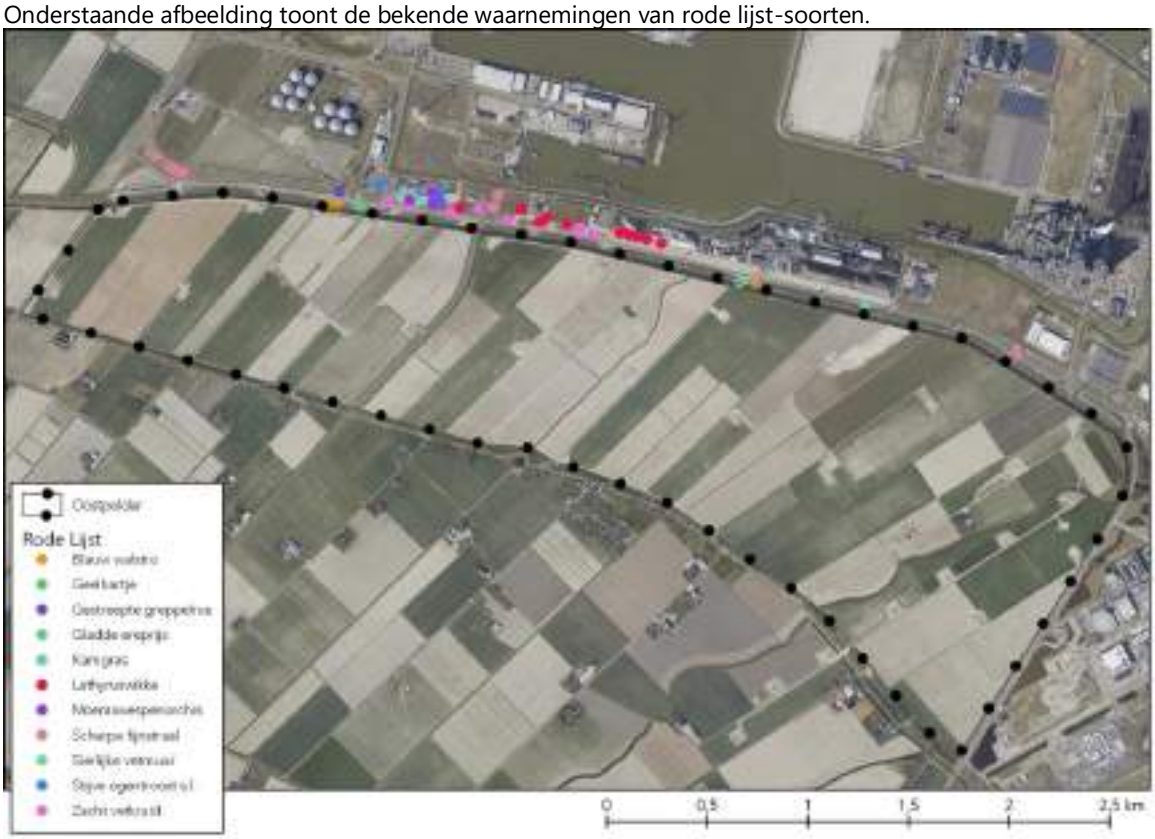
4.2.5 Ongewervelden

In het plangebied is geen geschikt leefgebied aanwezig voor beschermde soorten vlinders, libellen of andere ongewervelden. Waarnemingen van beschermde soorten ongewervelden zijn binnen of in de omgeving van het plangebied ook niet bekend.

4.2.6 Vaatplanten

Binnen of in de omgeving van het plangebied zijn geen waarnemingen bekend van beschermde vaatplanten. Op iets grotere afstand van het plangebied zijn, in de Eemshaven, waarnemingen bekend van de groenknolorchis. In het plangebied zijn geen geschikte leefomstandigheden voor deze soort aanwezig.

Voorkomen van andere beschermde vaatplanten kan op basis van de afwezigheid van geschikt leefgebied worden uitgesloten. Wel is in de omgeving van het plangebied een aanzienlijk aantal plantensoorten van de Rode Lijst aangetroffen. Vrijwel alle waarnemingen zijn gedaan aan de noordzijde van het plangebied. Ervan uitgaande dat in het plangebied niet of nauwelijks onderzoek is gedaan naar het voorkomen van vaatplanten, kan het vorkomen van rode lijst-soorten in het plangebied niet worden uitgesloten. Onderstaande afbeelding toont de bekende waarnemingen van rode lijst-soorten.



Figuur 8 Waarnemingen van plantensoorten van de Rode Lijst in de omgeving van het plangebied.

4.2.7 Conclusie voorkomen soorten

Zoogdieren: het plangebied is zeker leefgebied van de haas, en foerageergebied voor vleermuizen. Naar alle waarschijnlijkheid is het ook leefgebied voor bunzing, hermelijn en/of wezel, mogelijk ook voor de steenmarter. Verblijfsplaatsen van vleermuizen en marterachtigen in en nabij de woningen Dijkweg 2 en 14 zijn niet op voorhand uit te sluiten.

Vogels: het plangebied vormt broedgebied voor akker-, moeras- en watervogels en foerageergebied voor overwinterende watervogels. Mogelijk bevinden zich in of nabij de bestaande bebouwing nestplaatsen van soorten waarvan het nest jaarrond beschermd is.

Reptielen, amfibieën en vissen: voorkomen van reptielen en beschermde soorten vissen is uit te sluiten en ook het voorkomen van soorten amfibieën waarvoor geen algemene vrijstelling geldt is uitgesloten.

Ongewervelden: voorkomen van beschermde soorten ongewervelden is uitgesloten.

Vaatplanten: voorkomen van beschermde soorten is op basis van de regionale verspreiding en het in het plangebied aanwezige biotoop uitgesloten. Wel komen in de directe omgeving van het plangebied vrij veel soorten van de Rode Lijst voor, waarvan niet valt uit te sluiten dat deze ook in het plangebied voorkomen.

4.3 Effectbeoordeling aanlegfase

4.3.1 Oppervlakteverlies

Het plangebied heeft een oppervlakte van ongeveer 600 hectare. Het overgrote deel daarvan is in agrarisch gebruik. Alle agrarische gronden worden gebruikt als akkers, in het plangebied liggen geen weilanden. Recent zijn in het plangebied 20 windturbines gebouwd en is de bijbehorende infrastructuur aangelegd. Verder is in het plangebied al langer bestaande infrastructuur en bebouwing aanwezig. De netto oppervlakte buiten turbines, verhardingen en gebouwen is ongeveer 590 hectare. Na ontwikkeling van plangebied is een groot deel van de huidige onbebouwde oppervlakte omgevormd in bedrijventerrein. Binnen het plangebied wordt echter ook tientallen hectares zodanig ingericht dat zich hier natuurwaarden kunnen ontwikkelen. De groenblauwe structuren waar dit mogelijk is bevinden zich aan de zuidzijde van het plangebied als buffer tussen het gebied en de bebouwing van Oudeschip en langs de vier hoofdwatergangen in het gebied, waaronder de Groote Tjariet, aan de oostzijde van het plangebied. Onderstaande afbeelding toont het groen-blauwe raamwerk.



Figuur 9 Het groen-blauwe raamwerk in het plangebied.

Op basis van de beschikbare verspreidingsgegevens van soorten, gaat als gevolg van de ontwikkeling leefgebied verloren van zoogdieren en vogels. De ontwikkeling zal voor amfibieën, ongewervelden, vissen en vaatplanten juist leiden tot meer leefgebied of zodanige verbetering van de kwaliteit van het leefgebied dat populaties in omvang toe kunnen nemen.

Oppervlakteverlies voor zoogdieren

De oppervlakte van geschikt leefgebied voor marterachtigen en waterspitsmuis zal na de planontwikkeling toenemen doordat de groenstructuur veel optimaal leefgebied zal bieden en daarin een hogere dichtheid aan prooidieren aanwezig zal zijn. De oppervlakte van het leefgebied voor de haas zal afnemen. De haas is echter nauwelijks in het plangebied aanwezig, wat betekent dat verlies van het beperkt gebruikte en niet-essentiële leefgebied in de Oostpolder niet leidt tot een overtreding van de Wnb en evenmin gevolgen voor de SvI kan hebben. Andere zoogdiersoorten waarvoor geen algemene vrijstelling geldt komen in het plangebied niet voor.

Oppervlakteverlies voor overwinterende watervogels

De planontwikkeling leidt tot verlies van foerageergebied voor overwinterende watervogels. Omdat uit de tellingen is gebleken dat de aantallen overwinterende watervogels die het gebied gebruiken om te foerageren zeer laag is, heeft dit geen gevolgen voor de instandhouding van de soorten.

Oppervlakteverlies voor broedende vogels

Op basis van de beschikbare data moet ervan worden uitgegaan dat een aantal vogelsoorten het plangebied als broedgebied gebruikt. Voor soorten die gebonden zijn aan de watergangen in het plangebied (water- en moerasvogels) wordt het broedgebied groter en de kwaliteit daarvan beter. De oppervlakte van het broedgebied van de echte akkervogels zal afnemen, voor de overige soorten die in en rond het plangebied zijn vastgesteld komen in de zuidelijke bufferzone en groenblauwe zones nieuwe verblijfs- en broedmogelijkheden. met uitzondering van de eventueel in de opstallen broedende huismus kan geconcludeerd worden dat de planontwikkeling niet zal leiden tot overtreding van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming ten aanzien van broedende volgens. Mogelijk is een ontheffing nodig voor de huismus die indien deze nodig blijkt kan worden aangevraagd op basis van het belang 'bescherming flora en fauna' in combinatie met een compenserende maatregel. Het belang bescherming flora en fauna wordt gediend omdat de te slopen opstallen bouwvallig zijn en op termijn zullen instorten waardoor de eventueel aanwezige verblijfsplaatsen van de huismus verloren zullen gaan.

De akkervogels waarvoor de oppervlakte van het leefgebied af zal nemen, zijn de volgende:

1. Gele kwikstaart (RL, gevoelig, positieve trend);
2. Graspieper (RL, gevoelig, positieve trend);
3. Kievit, (RL, geen status, sterk negatieve trend);
4. Kwartel (RL, geen status, licht negatieve trend);
5. Scholekster (RL, geen status, sterk negatieve trend);
6. Veldleeuwerik (RL, gevoelig, nu licht positieve trend volgend op sterk negatieve trend tot 2015).

Voor de **gele kwikstaart, graspieper, kwartel** en **veldleeuwerik** zal in de groene corridors geschikt broedgebied beschikbaar komen. De oppervlakte daarvan is veel kleiner dan in de huidige situatie, maar wel zonder de verstorende invloed van bodembewerking en gewasbescherming die nu op de landbouwgronden plaatsvindt. Voor deze soorten zal om die reden geen effect op de staat van instandhouding aan de orde zijn. **Scholekster** zal mogelijk op de daken van de nieuw te bouwen opstallen gaan broeden, maar voor deze soort en de **kievit** zal de planontwikkeling zeker leiden tot verlies van broedgebied dat niet wordt opgevangen in de groene corridors. Beide soorten hebben als broedvogel een sterk negatieve trend in Nederland. Omdat niet bekend is hoeveel scholeksters en kieviten in de Oostpolder broeden, kan op dit moment ook geen zekerheid worden gegeven over de gevolgen voor de SvI die het verlies van broedgebied zal hebben. Op basis van de (beperkte) eigen waarnemingen in het broedseizoen 2023 is het aantal broedparen naar verwachting zodanig beperkt (hooguit enkele broedparen) dat het verlies van het broedgebied geen gevolgen voor de SvI kan hebben. Mocht uit nader onderzoek blijken dat de aantallen broedparen hoger zijn, dan is mogelijk een compenserende maatregel in de omgeving van het plangebied noodzakelijk, bijvoorbeeld door het instellen van een akkervogelreservaat. Met een dergelijke maatregel is de uitvoerbaarheid van de ontwikkelingen die in het PIP mogelijk worden gemaakt, geborgd.

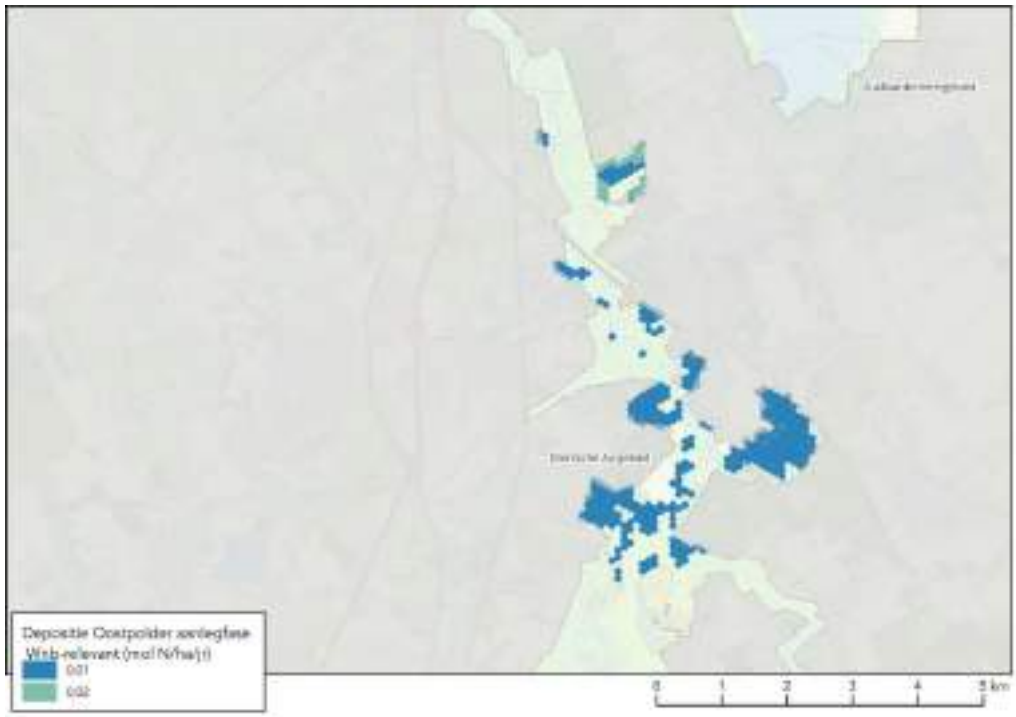
4.3.2 Stikstofdepositie

De emissies die ontstaan tijdens de aanlegfase leiden tot een stikstofdepositie op (naderend) overbelaste habitats van maximaal 0,02 mol N/ha. Op ieder van de hexagonen waarop deze depositie optreedt, is de gebruiksfase maatgevend. Omdat de depositie in de gebruiksfase overal hoger is dan in de aanlegfase, wordt het effect van de depositie in de aanlegfase niet apart beoordeeld. Onderstaande tabel en afbeeldingentonen de depositie op respectievelijk (naderend) overbelaste Natura 2000-habitats en NNN-gebied in de aanlegfase.

Tabel 3 Stikstofdepositie op (naderend) overbelaste Natura 2000-habitats in de aanlegfase

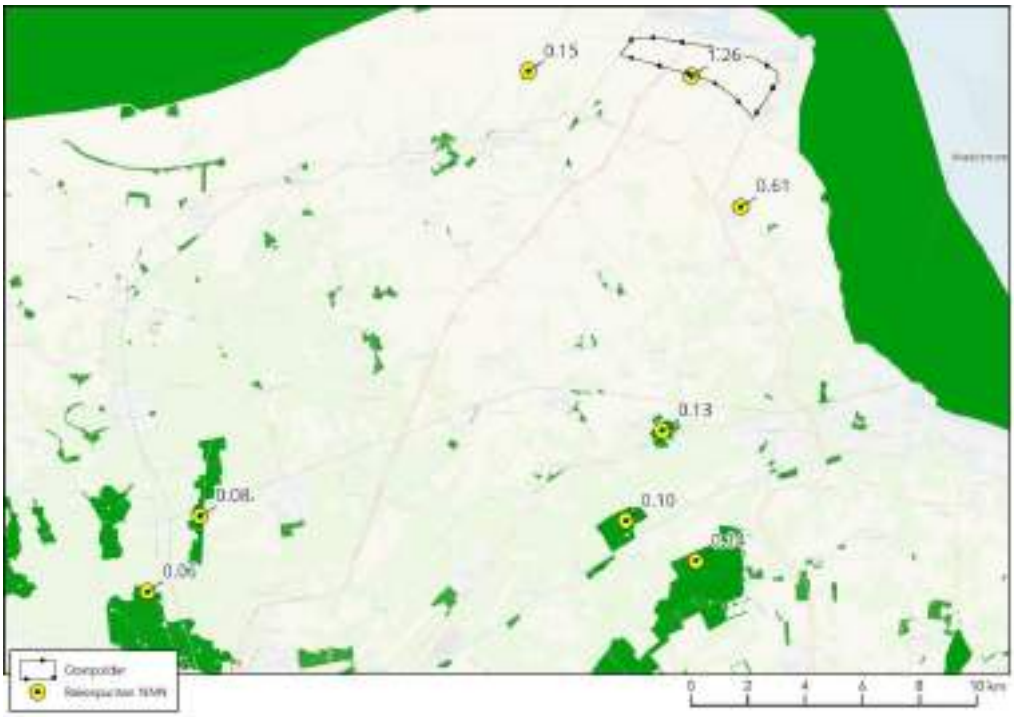
	Aanlegfase	
Natura 2000-gebied en habitat	**Maximaal**	**Gemiddeld**
Drentsche Aa-gebied		
H2310 - Stuifzandheiden met struikhei	0,01	0,01
H3160 - Zure vennen	0,01	0,01
H4010A - Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,02	0,01

H4030 - Droge heiden	0,02	0,01
H6230dka - Heischrale graslanden, droog kalkarm	0,01	0,01
H6410 - Blauwgraslanden	0,01	0,01
H7110B - Actieve hoogvenen (heideveentjes)	0,01	0,01
H7140A - Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,02	0,01
H9120 - Beuken-eikenbossen met hulst	0,02	0,01
H9190 - Oude eikenbossen	0,02	0,01
H91D0 - Hoogveenbossen	0,01	0,01



Figuur 10 Stikstofdepositie op (naderend) overbelaste Natura 2000-habitats in de aanlegfase

Omdat voor stikstofdepositie op Natura 2000 de gebruiksfase maatgevend is, wordt voor de beoordeling verwezen naar paragraaf 4.3.2



Figuur 11 Stikstofdepositie op NNN-gebieden in de aanlegfase

De NNN-gebieden in Groningen zijn relatief voedselrijke ecosystemen en de totale bijdrage door wegverkeer is beperkt ten opzichte van die door andere bronnen. De planbijdrage van maximaal 1,26 mol kan niet leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken. Deze maximale depositie treedt op in een deel “bos en natuur buiten NNN” in Oudeschip. Het betreft een met riet en enkele bomen omzoomd voedselrijk wiel.

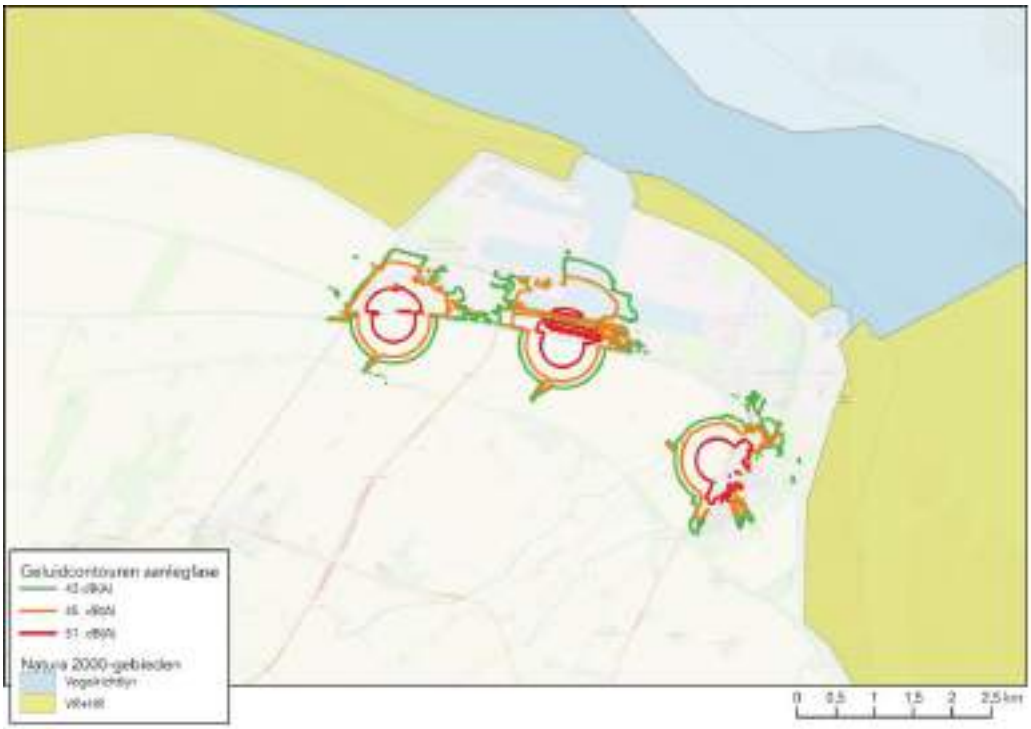
4.3.3 Geluid

De geluidbelasting die ontstaat tijdens de aanlegfase is veel lager dan die in de gebruiksfase.
Omdat de geluidbelasting in de gebruiksfase overal hoger is dan in de aanlegfase, wordt het effect van de geluidbelasting in de aanlegfase niet apart beoordeeld. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen (Noorman, 8 november 2023) blijkt overigens dat de 43 dB(A)-contour dicht bij het plangebied ligt en niet tot de het Natura 2000-gebied Waddenzee of NNN-gebieden reikt.

Onderstaande afbeeldingen tonen de ligging van de geluidcontouren ten opzichte van respectievelijk het Natuurnetwerk Nederland en Natura 2000.



Figuur 12 Ligging van de geluidcontouren (L24) ten opzichte van het NNN en leefgebied voor akkervogels.



Figuur 13 Ligging van de geluidcontouren (L24) ten opzichte van Natura 2000.

4.3.4 Licht

Door de mitigerende maatregelen die zullen worden voorgeschreven, zal de lichtemissie in de aanlegfase niet groter zijn dan in de gebruiksfase. Om die reden wordt lichtbelasting in de aanlegfase niet apart beoordeeld.

4.3.5 Directe aantasting van soorten

Directe aantasting van soorten treedt op tijdens de inrichtings- en bouwwerkzaamheden. Uitgaande van de normale mitigerende maatregelen (zie ook paragraaf 6.2.1) zoals het starten van de werkzaamheden buiten de gevoelige periode zijn effecten als gevolg van directe aantasting van soorten zeer beperkt. Zoogdieren en vogels kunnen de werkzaamheden ontwijken. Door het nemen van de juiste voorzorgsmaatregelen kan het opzettelijk doden van amfibieën eveneens worden voorkomen. Omdat ten behoeve van de planontwikkeling geen opstallen worden gesloopt, staat op voorhand vast dat geen sprake is van vernielen van vaste verblijfsplaatsen van vogels en vleermuizen in en rond de bestaande opstallen. De gebouwen van het adres Dijkweg 14 zijn reeds gesloopt en de opstallen van Dijkweg 2 blijven behouden.

4.3.6 Verandering van waterkwaliteit

Wanneer normale voorzorgsmaatregelen in acht wordt genomen (zie paragraaf 6.2.1), is geen sprake van negatieve gevolgen voor de waterkwaliteit als gevolg van de aanlegwerkzaamheden.

4.3.7 Conclusie effecten aanlegfase

Natura 2000-gebieden

Effecten door oppervlakteverlies treden niet op. Het plangebied ligt geheel buiten Natura 2000-gebied en vormt ook geen essentieel leefgebied voor soorten waarvoor in de Waddenzee of andere Natura 2000-gebieden een instandhoudingsdoelstelling geldt. Als gevolg van een beperkte toename van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebied Drentse Aa-gebied, zijn effecten door stikstofdepositie niet op voorhand uit te sluiten. In een passende beoordeling zijn de effecten door stikstof nader beoordeeld. Omdat de effecten in de gebruiksfase maatgevend zijn, is de passend beoordeling uitgevoerd voor de depositie die optreedt in de gebruiksfase. Effecten door geluidverstoring of lichtverstoring in de aanlegfase hebben geen gevolgen voor de instandhoudingsdoelstelling van de Waddenzee.

Criterium Natura 2000 aanlegfase	Effectscore
Natura 2000 – oppervlakteverlies	**0**
Natura 2000- stikstofdepositie	**0/-**
Natura 2000 – verstoring geluid en licht	0
Totaalscore Natura 2000 aanlegfase	0/-

NNN

Omdat de ontwikkeling geheel buiten NNN plaatsvindt is evenmin sprake van oppervlakteverlies of directe aantasting. Net als bij Natura 2000-gebieden is ook op NNN-gebieden sprake van een toename van stikstofdepositie. De planbijdrage is echter te gering om te kunnen leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden. De planontwikkeling leidt niet tot een verandering van geluid- en lichtbelasting op NNN.

Criterium NNN	Effectscore
NNN – oppervlakteverlies	**0**
NNN – stikstofdepositie	**0/-**
NNN – verstoring geluid en licht	0
Totaalscore NNN aanlegfase	0/-

Beschermde soorten en Rode lijstsoorten

In de aanlegfase gaat bestaand leefgebied verloren. Dit effect treedt al op in de aanlegfase maar blijft vervolgens permanent bestaan in de gebruiksfase. Om dubbeling te voorkomen wordt dit effect alleen beoordeeld bij de aanlegfase. Binnen het plangebied gaat leefgebied van met name akkersoorten verloren. Voor de soorten van moeras en water neemt de geschiktheid en oppervlakte van het leefgebied juist toe als gevolg van de ontwikkeling van de groene corridors langs watergangen en langs de dijk aan de zuidzijde van het plangebied. Met name voor ree, haas en akkervogels is sprake van verlies van leefgebied. Het ree is mobiel en komt zeer algemeen voor in Noord-Groningen. Voor deze soort, die overigens is vrijgesteld van de ontheffingsplicht, zijn geen overtredingen te verwachten. Dat geldt ook voor de haas, die nauwelijks is waargenomen in het plangebied. Het verlies aan leefgebied is beperkt en wanneer zorgvuldig wordt gehandeld is doden en verwonden van hazen uitgesloten. De toename van geluidbelasting en lichtuitstraling is buiten het plangebied in de aanlegfase zodanig beperkt dat geen sprake is van een effect op de staat van instandhouding van soorten. Binnen het plangebied is oppervlakteverlies dominant en verstoring door geluid en licht daardoor minder relevant. Met oog op vliegroutes van vleermuizen dienen de groene corridors zo veel mogelijk gevrijwaard worden door lichtbelasting. Dit kan bereikt worden door verlichting goed af te stellen en van de corridors weg te richten.

Criterium	Effectscore
Beschermde soorten – verlies leefgebied	-
Beschermde soorten – doden/ontwortelen	0
Beschermde soorten – verblijfsplaatsen	0
Beschermde soorten – verstoring geluid en licht	0
Totaalscore soorten	**0/-**

In de onderstaande tabel zijn voor de drie toetsingscriteria voor de aanlegfase de totaalscores weergegeven.

Criterium aanlegfase	MER-referentiesituatie	Beoordeling aanlegfase
Natura 2000-gebieden	0	0/-

Criterium aanlegfase	MER-referentiesituatie	Beoordeling aanlegfase
NNN-gebieden	0	0/-
Beschermde soorten	0	0/-

4.4 Effectbeoordeling gebruiksfase

4.4.1 Oppervlakteverlies

Het oppervlakteverlies van leefgebieden van soorten ontstaat in de aanlegfase en is beschreven en beoordeeld in paragraaf 4.3.1

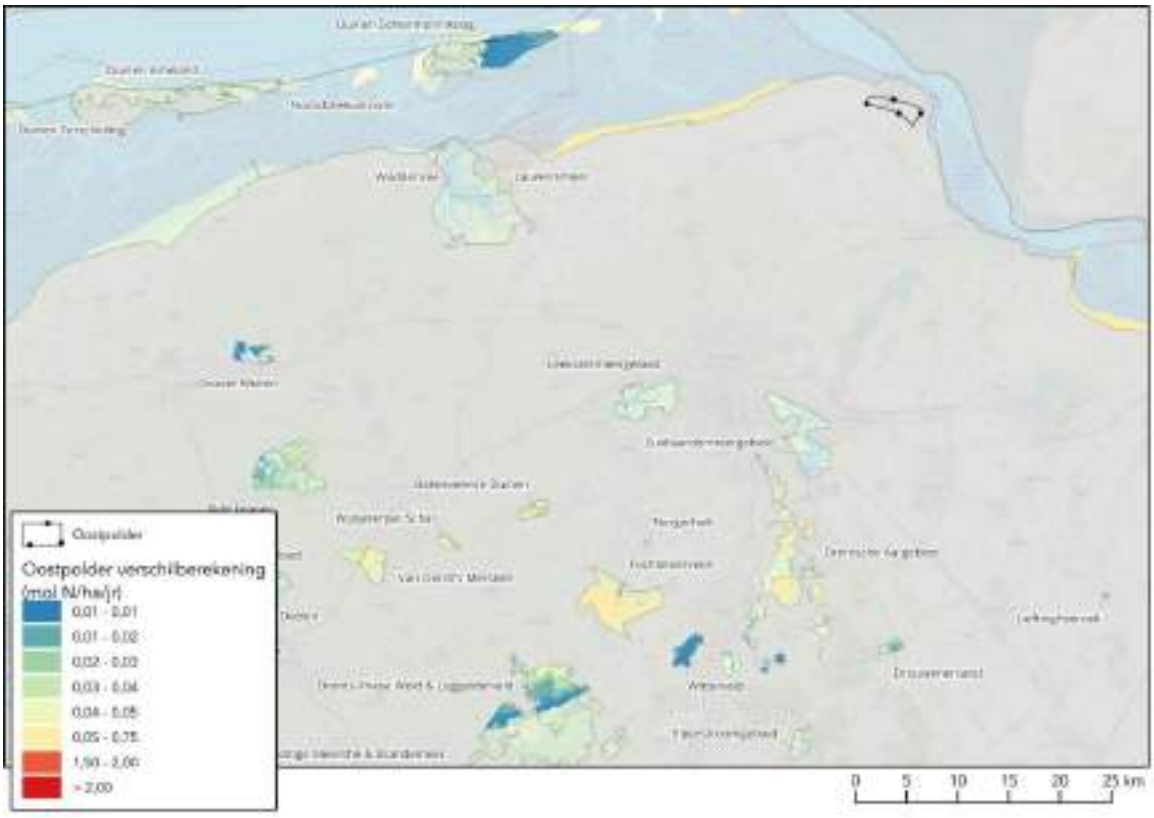
4.4.2 Stikstofdepositie

Om de effecten door stikstofdepositie te bepalen is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd met AERIUS Calculator versie 2023.0.1. Dat is de op dit moment wettelijk voorgeschreven versie. Er is voor twee scenario's voor het wegverkeer een berekening uitgevoerd: 2P en voor 2Hplus . Daarbij is 2P een uiterste worst case inschatting van de emissietoename door de ontwikkeling en 2Hplus mogelijk een meer realistische inschatting van de emissie die feitelijk verwacht mag worden. Omdat met 2P de depositie wordt berekend die kan ontstaan op basis van een (uiterste) worst case aanname voor de maximale planologische mogelijkheden van het plan is deze berekening in dit onderzoek gebruikt voor de beoordeling. De depositie van 2Hplus is aanzienlijk lager en bereikt minder Natura 2000-gebieden dan 2P. De verschillen tussen beide is in onderstaande tabel weergegeven. Daarin is voor ieder Natura 2000-gebied de maximale en gemiddelde depositie op (naderend) overbelaste hexagonen weergegeven. Voorafgaand aan de vaststelling van het PIP zal nog nader worden onderzoek plaatsvinden naar de te hanteren scenario's voor het wegverkeer.

Tabel 4 Verschil tussen P2 (wordt case) en 2H+ (realistische aanname) in maximale en gemiddelde depositie per N2000-gebied. Planbijdrage in mol N/ha/jaar op (naderend) overbelaste delen van Natura 2000-gebieden.

	Depositie (mol N/ha/jaar)			
	P2		2H+	
Natura 2000-gebied en -habitat	Hoogste	Gemiddelde	Hoogste	Gemiddelde
Drentsche Aa-gebied	2,42	0,12	0,22	0,06
Bakkeveense Duinen	0,35	0,25	0,03	0,02
Norgerholt	0,29	0,24	0,07	0,05
Wijnjeterper Schar	0,18	0,13	-	-
Fochteloërveen	0,18	0,09	0,02	0,01
Van Oordt's Mersken	0,09	0,06	-	-
Alde Feanen	0,06	0,03	-	-
Drents-Friese Wold & Leggelderveld	0,06	0,02	-	-
Drouwenerzand	0,05	0,03	0,02	0,01
Lieftinghsbroek	0,03	0,03	0,02	0,02
Witterveld	0,03	0,01	-	-
Duinen Schiermonnikoog	0,01	0,01	0,01	0,01

Uit de berekening van P2 blijkt dat op 15 Natura 2000-gebieden sprake is van een planbijdrage (waarvan in 13 gebieden depositie op overbelast of naderend overbelast habitat) . In het deelrapport stikstofdepositie zijn de uitgangspunten van de berekening beschreven. Onderstaande afbeelding toont het depositiegebied en in de tabel onder de afbeelding is de maximale en gemiddelde planbijdrage per Natura 20000-gebied voor ieder afzonderlijk habitat weergegeven. De depositie wordt bepaald door de emissie van de door de planontwikkelingen te genereren wegverkeer.



Figuur 14 Planbijdrage stikstofdepositie.

Tabel 5 Planbijdrage (P2) in mol N/ha/jaar op stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden. De maximale en gemiddelde planbijdrage is alleen bepaald voor de totale depositie, dur ook op hexagonen die niet (naderend) overbelaste zijn.

	Depositie (mol N/ha/jaar)	
Natura 2000-gebied en -habitat	**Hoogste**	**Gemiddelde**
Drentsche Aa-gebied		
H2310 – Stuifzandheiden met struikhei	0,34	0,14
H2320 – Binnenlandse kraaiheibegroeiingen	0,06	0,04
H2330 – Zandverstuivingen	0,08	0,07
H3160 – Zure vennen	0,17	0,10
H4010A – Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,45	0,10
H4030 – Droge heiden	0,46	0,11
H5130 – Jeneverbesstruwelen	0,05	0,05
H6230dka – Heischrale graslanden, droog kalkarm	0,27	0,08
H6410 – Blauwgraslanden	0,18	0,07
H7110B – Actieve hoogvenen (heideveentjes)	0,28	0,16
H7140A – Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	2,42	0,14
H7150 – Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,10	0,06
H9120 – Beuken-eikenbossen met hulst	0,44	0,16
H9160A – Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden)	0,12	0,07
H9190 – Oude eikenbossen	0,49	0,27
H91D0 – Hoogveenbossen	0,31	0,16
H91E0C – Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,39	0,10
Waddenzee		
H1310A – Zilte pionierbegroeiingen (zeekraal)	0,65	0,18

H1310B – Zilte pionierbegroeiingen (zeevetmuur)	0,19	0,05
H1320 – Slijkgrasvelden	0,64	0,21
H1330A – Schorren en zilte graslanden (buitendijks)	0,71	0,15
H1330B – Schorren en zilte graslanden (binnendijks)	0,44	0,30
H2110 – Embryonale duinen	0,20	0,05
H2120 – Witte duinen	0,20	0,04
H2130A – Grijze duinen (kalkrijk)	0,18	0,03
H2160 – Duindoornstruwelen	0,18	0,05
H2190B – Vochtige duinvalleien (kalkrijk)	0,17	0,06
Bakkeveense Duinen		
H2310 – Stuifzandheiden met struikhei	0,35	0,26
H2320 – Binnenlandse kraaiheibegroeiingen	0,31	0,25
H2330 – Zandverstuivingen	0,27	0,24
H3130 – Zwakgebufferde vennen	0,26	0,24
H3160 – Zure vennen	0,28	0,25
H4010A – Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,28	0,24
H4030 – Droge heiden	0,34	0,26
H6230 – Heischrale graslanden	0,34	0,26
H6230vka – Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,27	0,25
H7110B – Actieve hoogvenen (heideveentjes)	0,28	0,26
H7150 – Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,26	0,24
Norgerholt		
H9120 – Beuken-eikenbossen met hulst	0,29	0,23
H91D0 – Hoogveenbossen	0,27	0,24
Wijnjeterper Schar		
H2320 – Binnenlandse kraaiheibegroeiingen	0,12	0,12
H3130 – Zwakgebufferde vennen	0,13	0,13
H3160 – Zure vennen	0,11	0,11
H4010A – Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,16	0,13
H4030 – Droge heiden	0,18	0,12
H6230vka – Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,15	0,12
H6410 – Blauwgraslanden	0,16	0,13
H7150 – Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,16	0,12
Fochteloërveen		
H2320 – Binnenlandse kraaiheibegroeiingen	0,09	0,08
H4010A – Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,16	0,11
H4030 – Droge heiden	0,16	0,10
H7110A – Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap)	0,10	0,10
H7120ah – Herstellende hoogvenen, actief hoogveen	0,18	0,09
Van Oordt's Mersken		
H3130 – Zwakgebufferde vennen	0,09	0,09
H4010A – Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,07	0,06
H6230dka – Heischrale graslanden, droog kalkarm	0,09	0,07
H6410 – Blauwgraslanden	0,09	0,07
H9190 – Oude eikenbossen	0,07	0,07

Lg05 – Grote-zeggenmoeras	0,06	0,05
Lg07 – Dotterbloemgrasland van veen en klei	0,07	0,05
Lg08 – Nat, matig voedselrijk grasland	0,07	0,05
Lg10 – Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het zand- en veengebied	0,07	0,05
Noordzeekustzone		
H1310A – Zilte pionierbegroeiingen (zeekraal)	0,09	0,02
H1310B – Zilte pionierbegroeiingen (zeevetmuur)	0,02	0,02
H1330A – Schorren en zilte graslanden (buitendijks)	0,02	0,02
H2110 – Embryonale duinen	0,08	0,02
H2190B – Vochtige duinvalleien (kalkrijk)	0,02	0,02
Drents-Friese Wold & Leggelderveld		
H2310 – Stuifzandheiden met struikhei	0,05	0,03
H2320 – Binnenlandse kraaiheibegroeiingen	0,05	0,03
H2330 – Zandverstuivingen	0,05	0,02
H3130 – Zwakgebufferde vennen	0,05	0,03
H3160 – Zure vennen	0,05	0,02
H4010A – Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,04	0,02
H4030 – Droge heiden	0,05	0,02
H5130 – Jeneverbesstruwelen	0,05	0,05
H6230vka – Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,05	0,04
H7110B – Actieve hoogvenen (heideveentjes)	0,03	0,01
H7150 – Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,04	0,02
H9190 – Oude eikenbossen	0,02	0,02
L4030 – Droge heiden	0,06	0,02
Lg04 – Zuur ven	0,03	0,02
Lg09 – Droog struisgrasland	0,01	0,01
Lg13 – Bos van arme zandgronden	0,06	0,02
Lg14 – Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden	0,05	0,02
Alde Feanen		
H3150baz – Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,04	0,03
H4010B – Vochtige heiden (laagveengebied)	0,04	0,04
H6410 – Blauwgraslanden	0,05	0,03
H7140A – Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,04	0,04
H7140B – Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,06	0,03
H7210 – Galigaanmoerassen	0,05	0,05
H91D0 – Hoogveenbossen	0,06	0,04
Lg03 – Zwakgebufferde sloot	0,04	0,03
Lg07 – Dotterbloemgrasland van veen en klei	0,05	0,03
Lg08 – Nat, matig voedselrijk grasland	0,06	0,04
Lg10 – Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het zand- en veengebied	0,06	0,03
Drouwenerzand		
H2310 – Stuifzandheiden met struikhei	0,05	0,03
H2320 – Binnenlandse kraaiheibegroeiingen	0,03	0,03
H2330 – Zandverstuivingen	0,04	0,03
H5130 – Jeneverbesstruwelen	0,04	0,03

H6230vka – Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,02	0,02
Witterveld		
H2320 – Binnenlandse kraaiheibegroeiingen	0,01	0,01
H3160 – Zure vennen	0,01	0,01
H4010A – Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,01	0,01
H4030 – Droge heiden	0,01	0,01
H6230dka – Heischrale graslanden, droog kalkarm	0,02	0,01
H7110A – Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap)	0,01	0,01
H7120ah – Herstellende hoogvenen, actief hoogveen	0,03	0,01
H91D0 – Hoogveenbossen	0,01	0,01
Lieftinghsbroek		
H6410 – Blauwgraslanden	0,03	0,03
H9120 – Beuken-eikenbossen met hulst	0,03	0,03
H9160A – Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden)	0,03	0,03
Groote Wielen		
Lg03 – Zwakgebufferde sloot	0,02	0,02
Lg08 – Nat, matig voedselrijk grasland	0,02	0,01
Lg10 – Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het zand- en veengebied	0,02	0,02
Duinen Schiermonnikoog		
H1310B – Zilte pionierbegroeiingen (zeevetmuur)	0,01	0,01
H1330A – Schorren en zilte graslanden (buitendijks)	0,01	0,01
H2120 – Witte duinen	0,01	0,01
H2160 – Duindoornstruwelen	0,01	0,01
H2170 – Kruipwilgstruwelen	0,01	0,01
H2190B – Vochtige duinvalleien (kalkrijk)	0,01	0,01
H9999 – Habitattype onbekend/onzeker	0,01	0,01

Voortoets

Op de website van BIJ12 is de "Handreiking Voortoets Stikstofdepositie"[1] gepubliceerd. De handreiking is opgesteld in opdracht van het Ministerie van LNV en geeft een instructie hoe de beoordeling in een voortoets moet worden uitgevoerd en in welke gevallen significante gevolgen in een voortoets zijn uit te sluiten. De volgende criteria zijn daarvoor in de handreiking beschreven:

1. er is geen sprake van een (naderende) overschrijding van de kritische depositiewaarde (KDW). De achtergronddepositie ter plaatse is lager dan de KDW – 70 mol/ha/jaar;
2. er vindt overschrijding van de KDW plaats op een oppervlakte van minder dan 1.000 m2 van het habitattype hoogveenbossen, op een oppervlakte van minder dan 10 m2 van het habitattype Pioniervegetaties op kalk of het habitattype Kalktufbronnen of op een oppervlakte van minder dan 100 m2 van de overige habitattypen binnen het door het project belaste gebied;
3. op basis van objectieve gegevens staat vast dat de instandhoudingsdoelstelling in een bepaald gebied niet in het geding is en door verdere toename van de depositie niet in gevaar zal komen;
4. het betreft een tijdelijke depositie ten gevolge van de inzet van materieel ten behoeve van de aanlegfase, van ten hoogste 0,05 mol/ha/jaar gedurende maximaal 2 jaar, of een equivalent hiervan. De totale stikstofvracht als gevolg van een project kan nooit meer bedragen dan 0,1 mol/ha gedurende de looptijd van het project.

In de voortoets in dit rapport is alleen het eerste punt van de handreiking betrokken. Het tweede punt is niet van toepassing, omdat de depositie in alle gevallen op een grotere oppervlakte plaatsvindt en het derde

[1] De handreiking is gepubliceerd op de website van BIJ12: https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2021/03/BIJ12-Handreiking-Voortoets-Stikstof-%E2%80%93-Februari-2021.pdf.

punt geldt gezien de conclusies van de Natuurdoelanalyses alleen voor habitats die niet (naderend) overbelast zijn. Omdat de depositie (ook) in de gebruiksfase optreedt, is het vierde punt evenmin van toepassing. Dat betekent dat alleen voor zover de depositie plaatsvindt op een habitat dat in het gebied waar depositie plaatsvindt door de ontwikkeling nergens overbelast of naderend overbelast is worden in de voortoets significante gevolgen uitgesloten.

Geen (naderende) overbelasting

Voor alle Natura 2000-gebieden waarop depositie plaatsvindt door het project is voor ieder habitat bepaald of wel of geen depositie optreedt op (naderend) overbelast habitat. Voor habitats waarop alleen een depositiebijdrage is berekend op hexagonen die niet (naderend) overbelast zijn, kunnen significante gevolgen op voorhand worden uitgesloten. Het gaat om de volgende gebieden met daarbinnen de volgende habitats.

Tabel 6 Habitats waarbinnen geen depositiebijdrage is op (naderend) overbelaste hexagonen. In de kolom KDW is de kritische depositiewaarde van het habitat beschreven, en in de kolom ADW de hoogste ADW voor het betreffende habitat in het gebied waar een depositiebijdrage is berekend.

Natura 2000-gebid en habitat	KDW	ADW
Drentsche Aa-gebied		
H91E0C – Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	1857	1768
Waddenzee		
H1310A – Zilte pionierbegroeiingen (zeekraal)	1643	1047
H1310B – Zilte pionierbegroeiingen (zeevetmuur)	1429	787
H1320 – Slijkgrasvelden	1643	1055
H1330A – Schorren en zilte graslanden (buitendijks)	1429	1132
H1330B – Schorren en zilte graslanden (binnendijks)	1429	1204
H2110 – Embryonale duinen	1429	785
H2120 – Witte duinen	1429	787
H2130A – Grijze duinen (kalkrijk)	1071	787
H2160 – Duindoornstruwelen	2000	785
H2190B – Vochtige duinvalleien (kalkrijk)	1429	744
Noordzeekustzone		
H1310A – Zilte pionierbegroeiingen (zeekraal)	1643	748
H1310B – Zilte pionierbegroeiingen (zeevetmuur)	1429	791
H1330A – Schorren en zilte graslanden (buitendijks)	1429	808
H2110 – Embryonale duinen	1429	791
H2190B – Vochtige duinvalleien (kalkrijk)	1429	630
Van Oordt's Mersken		
Lg05 – Grote-zeggenmoeras	1714	1383
Lg08 – Nat, matig voedselrijk grasland	1571	1473
Alde Feanen		
H3150baz – Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	2143	1366
H7210 – Galigaanmoerassen	1429	1220
H91D0 – Hoogveenbossen	1786	1635
Lg03 – Zwakgebufferde sloot	1786	1128
Witterveld		
H91D0 – Hoogveenbossen	1786	1301
Groote Wielen		
Lg03 – Zwakgebufferde sloot	1786	1104
Lg08 – Nat, matig voedselrijk grasland	1571	1285

Lg10 – Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het zand- en veengebied	1286	1116
Duinen Schiermonnikoog		
H1310B – Zilte pionierbegroeiingen (zeevetmuur)	1429	808
H1330A – Schorren en zilte graslanden (buitendijks)	1429	797
H2120 – Witte duinen	1429	788
H2160 – Duindoornstruwelen	2000	811
H2170 – Kruipwilgstruwelen	2286	744
H2190B – Vochtige duinvalleien (kalkrijk)	1429	744

Conclusie voortoets

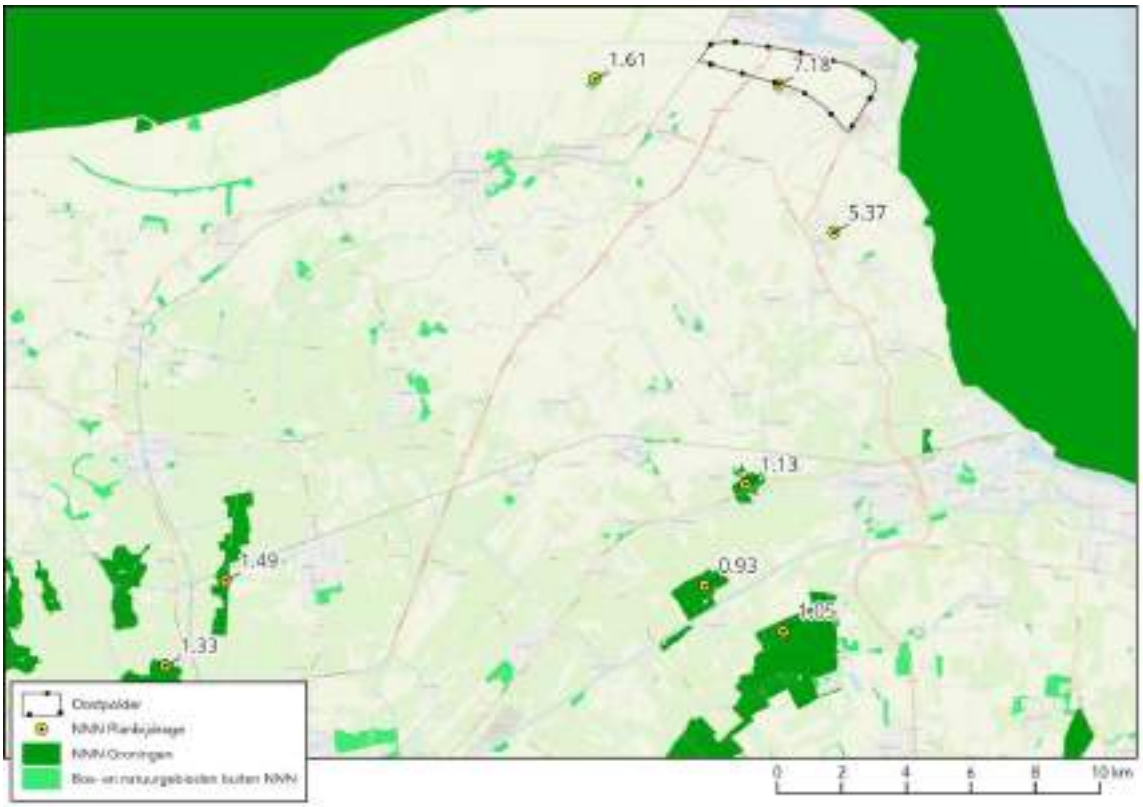
Op 15 Natura 2000-gebieden is een depositiebijdrage berekend op in totaal 121 habitats. In drie Natura 2000-gebieden (Waddenzee, Noordzeekustzone en Groote Wielen) is geheel geen sprake van depositie op (naderend) overbelaste hexagonen, dat betekent dat effecten door stikstofdepositie op deze gebieden als gevolg van het plan op voorhand met zekerheid uitgesloten kunnen worden. Verder is in een aantal Natura 2000-gebieden, op een deel habitats sprake van een situatie dat geen depositiebijdrage is op (naderend) overbelaste habitats. Deze habitats zijn beschreven in Tabel 6. Dit betekent dat in deze voortoets effecten op in totaal 32 habitats in 8 verschillende Natura 2000-gebieden op voorhand op basis van objectieve gegevens kunnen worden uitgesloten. Voor de overige habitats is sprake van een planbijdrage op delen van habitats die in ieder geval gedeeltelijk overbelast of naderend overbelast zijn. Voor die habitats wordt de passende beoordeling uitgevoerd. De passende beoordeling is in een apart rapport opgenomen.

Conclusie passende beoordeling

De passende beoordeling van de depositie is uitgevoerd voor alle de habitats die (naderend) overbelast zijn en waarop de sprake is van een depositiebijdrage. Uit de beoordeling van de effecten van de berekende depositiebijdrage op de kwaliteit van deze habitattypen en leefgebiedtypen blijkt dat deze niet zal leiden tot veranderingen in de vegetatiesamenstelling, groeisnelheid of onderlinge concurrentieverhoudingen tussen plantensoorten van de betreffende habitats. Evenmin leidt deze depositiebijdrage tot een verzwaring van de beheeropgave of tot een belemmering bij het uitvoeren van herstelmaatregelen.
Het is daarom uitgesloten dat door de depositiebijdrage een afname van de kwaliteit van deze habitattypen op zal treden. De depositiebijdrage leidt niet tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van de beoordeelde Natura 2000-gebieden of tot belemmering van de mogelijkheden maatregelen te treffen die noodzakelijk zijn voor de instandhouding of het herstel van de Natura 2000-gebieden. Daarmee is een aantasting van de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden uitgesloten.

NNN

Het plangebied ligt geheel buiten NNN-gebied en ten aanzien van het NNN geldt in de provincie Groningen geen externe werking. Dat betekent dat effecten op het NNN niet hoeven te worden beoordeeld. Om echter wel de nadelige milieueffecten in beeld te brengen is een extra depositieberekening uitgevoerd voor een aantal NNN-gebieden die niet samenvallen met Natura 2000. De rekenpunten en berekende depositiewaarden zijn getoond zoals weergegeven in onderstaande afbeelding.



Figuur 15 Rekenpunten op het NNN met depositie per rekenpunt.

De NNN-gebieden in Groningen zijn relatief voedselrijke ecosystemen en de totale bijdrage door wegverkeer is beperkt ten opzichte van die door andere bronnen. Dergelijke voedselrijke systemen zijn relatief gevoelig voor de effecten van stikstofdepositie. De planbijdrage van maximaal 7,81 mol kan niet leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden omdat dergelijke voedselrijke systemen daardoor niet beïnvloed worden. De hoogste bijdragen treden alleen op nabij het plangebied (7,18 mol N/ha/jaar bij Oudeschip) en langs de wegen waarover het verkeer zich afwikkelt (5,37 mol N/ha/jaar langs de N33). Deze hoogste deposities vonden niet plaats op NNN, maar op delen die in de Omgevingsverordening zijn aangeduid als bos en natuur buiten NNN. De hoogst berekende depositie op gebied dat in de Omgevingsverordening is aangewezen als NNN is 1,49 mol N/ha/jaar (NNN-gebied tussen Sauwerd en Bedum, langs de spoorlijn).

4.4.3 Geluid

Voor geluid is de referentie- en plansituatie in beeld gebracht door de geluidcontouren van 43, 45 en 51 dB(A)$_{Lden}$ in beeld te brengen als effectgrens voor respectievelijk broedvogels, rustende zeehonden en niet-broedvogels. Doorgerekend is de basisinrichtingsvariant conform de zogenoemde ‘hoek 1’ voor geluid (opvulling tot aan de geluidnormen voor mensen).

Het betreft Lcum contouren. In deze Lcum contouren zijn de geluidbronnen voor industrie en windturbines opgenomen. Industrie- en windturbinegeluid zullen naar verwachting bepalend zijn voor het geluid op de natuur, wegverkeer, scheepvaart en railverkeer vermoedelijk veel minder. Daarnaast zijn er voor scheepvaart en railverkeer eigenlijk ook niet heel goede cijfers/aantallen en zijn er geen effecten / verschillen in aantallen in plansituatie t.o.v. de referentiesituatie. Om deze reden is een beperking aangebracht tot industrie- en windturbinegeluid. De geluidbijdragen van industrie- en windturbinegeluid zijn, zoals dat hoort bij natuurgeluid, opgeteld zonder de weging van hinderlijkheid voor de mens waarin bijvoorbeeld het windturbinegeluid bij gelijke dB-waarde zwaarder meetelt.

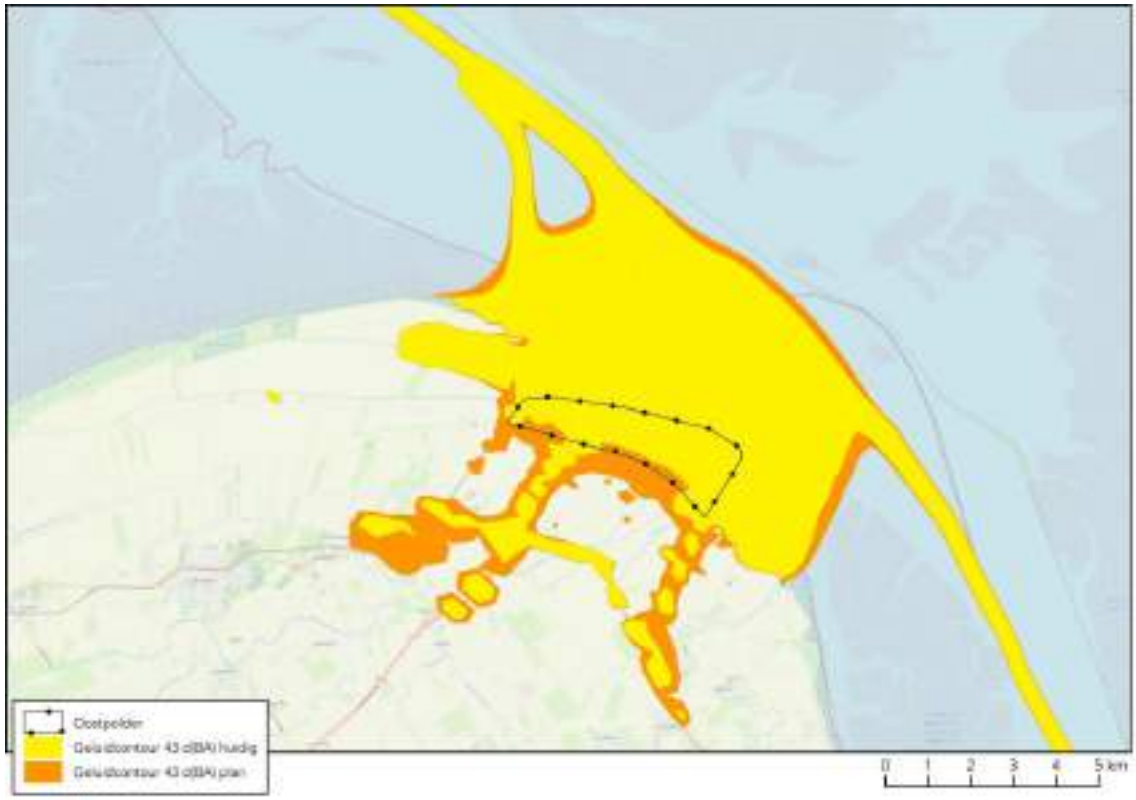
Contouren:

- Het zijn de L24 contouren: dat is het gemiddelde over dag-, avond- en nachtperiode. Deze worden gemiddeld zonder toeslagen van 5 en 10 dB op de avond- en nachtperiode zoals bij beoordeling voor de mens wel wordt gehanteerd.

- Frequentieweging: A-gewogen.
- Beoordelingshoogte: 0.3m boven het maaiveld ter plaatse.

Broedvogels

Onderstaande afbeelding toont de contour van 43 dB(A)$_{Lden}$ in de referentiesituatie en de plansituatie. De geluidberekening laat zien dat de contour niet alleen direct rond het plangebied verschuift, maar dat de contour ook langs de Eems, in de Waddenzee, verschuift.

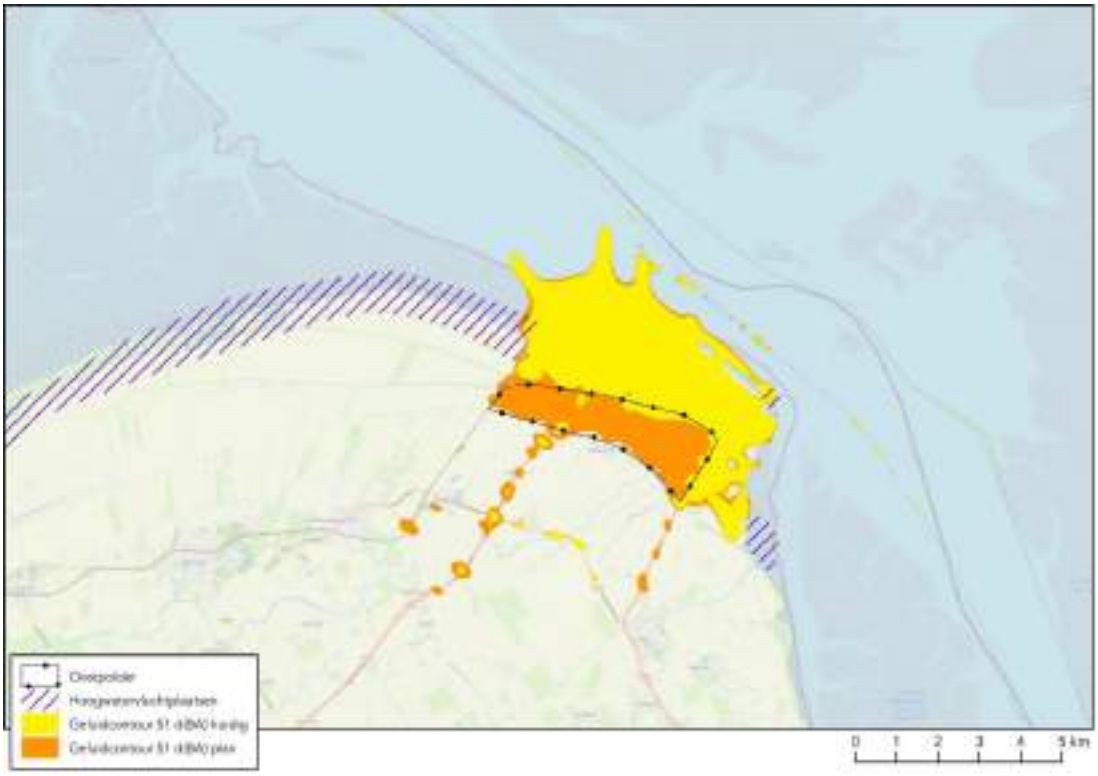


Figuur 16 Geluidcontour van 43 dB(A)$_{Lden}$ in de referentie-en plansituatie.

De verschuiving van de contour aan de west-, noord- en oostzijde is voor broedvogels niet relevant, omdat het gebied dat binnen de contour komt te liggen niet geschikt is voor broedvogels. Deze delen liggen buitendijks en hebben, ook op de kwelder, een zodanig overstromingsrisico dat het ongeschikt is als broedgebied. Het broedgebied in de Oostpolder komt geheel binnen de 43 dB(A)$_{Lden}$-contour te liggen. Omdat dit gebied al geheel als broedgebied voor verstoringsgevoelige vogels verloren gaat door de functieverandering van de Oostpolder, wordt het effect van toename van geluidverstoring niet apart getoetst. De 43 dB(A)$_{Lden}$-contour beslaat in de plansituatie echter ook delen aan de west- en zuidzijde van de Oostpolder. Aan de westzijde van de Oostpolder leidt het verschuiven van de geluidcontour niet tot additionele effecten omdat daar de spoorlijn die de westgrens van het plangebied vormt, maatgevend is voor de effecten. Aan de zuidzijde van het plangebied komt ongeveer 350 hectare binnen de 43 dB(A)$_{Lden}$-contour te liggen. Dit gebied wordt mogelijk minder geschikt als broedgebied voor vogels van open gebied. De 43 dB(A)$_{Lden}$-contour is echter met name relevant voor de zeer schuwe broedvogels. Voor de meer algemene broedvogels van open gebied, zoals weide- en akkervogels die in dit gebied verwacht worden is een verstoringscontour van 45 dB(A)$_{Lden}$ wordt case. Uit onderzoek (onder meer Bruinzeel & Schotman 2011) is bekend dat weide- en akkervogels een afstand van 200 meter aanhouden van opgaande elementen zoals bomenrijen en bebouwing. Aan de zuidzijde van de Oostpolder ligt alles binnen de contour van 45 dB(A)$_{Lden}$ op een afstand van minder dan 200 meter van opgaande elementen. Dit betekent dat de verschuiving van de geluidcontour geen gevolgen heeft voor de geschiktheid van de polder ten zuiden van de Oostpolder voor weide- en akkervogels.

Niet-broedvogels

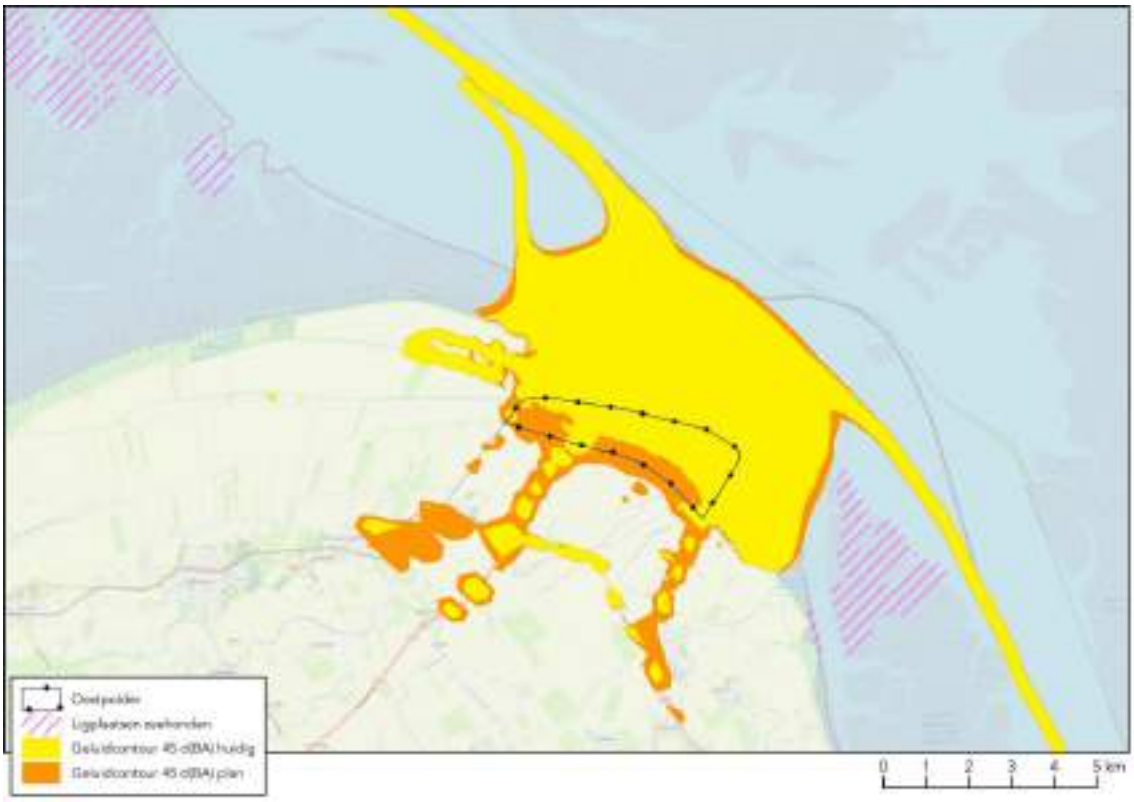
Voor de niet-broedvogels zijn de foerageergebieden en hoogwatervluchtplaatsen van belang. Op de hoogwatervluchtplaatsen verblijven de vogels tijdens hoogwater. Het is van belang dat de vogels dit 'overtijen' op een rustige plaats kunnen doen, omdat bij herhaalde verstoring veel energie onnodig verloren gaat, die bij een volgend laagwater weer extra aangevuld moet worden. Uit de berekeningen blijkt dat de maatgevende contour van 51 dB(A)$_{Lden}$ niet zodanig verandert dat een relevant groter deel van hoogwatervluchtplaatsen binnen de contour komen te liggen. De hoogwatervluchtplaatsen zijn in onderstaande afbeelding getoond, samen met de berekende contouren. De belangrijkste foerageergebieden van de vogels die op deze plaatsen overtijen, liggen op de droogvallende wadplaten in de omgeving van de Eemshaven, die geheel buiten de contour blijven. Het foerageergebied in de Oostpolder komt geheel binnen de 51 dB(A)$_{Lden}$-contour te liggen. Omdat dit gebied al geheel als foerageergebied voor vogels verloren gaat door de functie verandering van de Oostpolder, wordt het effect van toename van geluidverstoring niet apart getoetst.



Figuur 17 Geluidcontour van 51 dB(A)$_{Lden}$ in de referentie-en plansituatie, samen met de hoogwatervluchtplaatsen.

<u>Rustende zeehonden</u>

Voor zeehonden is verstoring met name relevant voor de periode dat wordt gerust op droogvallende wadplaten. De aanwezigheid van rust is in het bijzonder van belang in de zoogperiode. De zoogperiode is voor grijze zeehonden tussen december en januari, voor grijze zeehonden van mei tot en met juli. Grijze zeehonden zijn in de zoogperiode afhankelijk van permanent droge delen van de Waddenzee, omdat de pups van de grijze zeehond niet kunnen zwemmen. In de omgeving van de Eemshaven liggen geen permanent droge delen die door de grijze zeehond als zooggebied worden gebruikt. Omdat de jongen van de gewone zeehond bij de geboorte meteen kunnen zwemmen, is de gewone zeehond niet afhankelijk van permanent droge delen van de Waddenzee. De wadplaat Hond en Paap wordt door met name de gewone zeehond gebruikt om te rusten en te zogen, en door de grijze zeehond incidenteel om te rusten.
Uit de berekeningen blijkt dat de maatgevende contour van 45 dB(A)$_{Lden}$ niet zodanig verandert dat de rustgebieden van de zeehonden binnen de contour komen te liggen. De ligplaatsen zijn in onderstaande afbeelding getoond, samen met de berekende contouren.

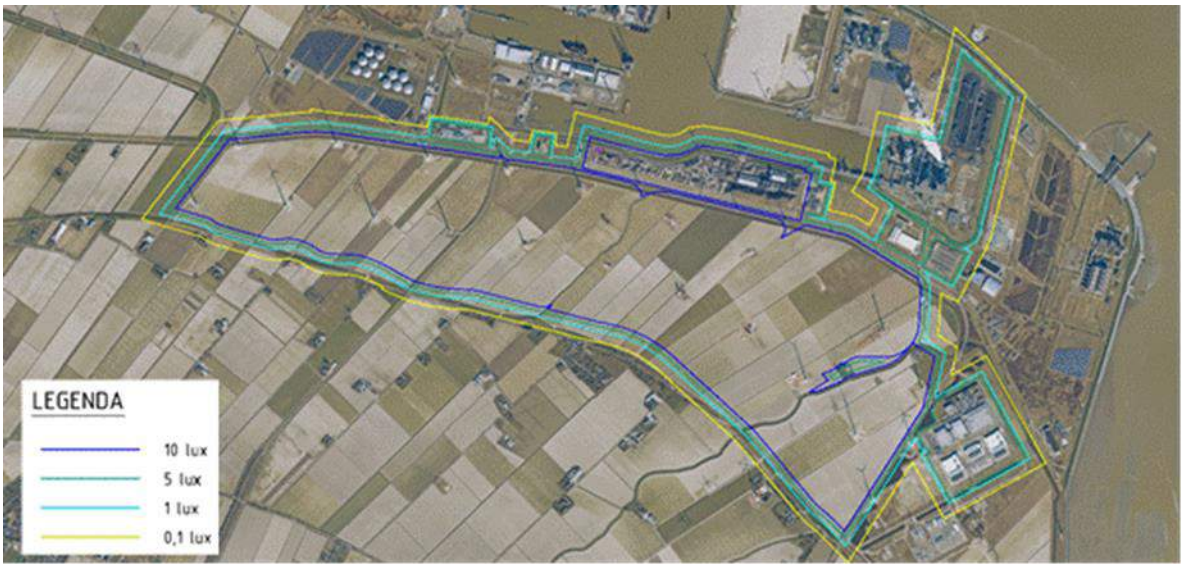


Figuur 18 Geluidcontour van 45 dB(A)$_{Lden}$ in de referentie-en plansituatie, samen met de ligplaatsen van rustende zeehonden.

4.4.4 Licht

In het deelrapport licht is het onderzoek naar de toename van de lichtbelasting beschreven. Onderstaande afbeeldingen -afkomstig uit het deelrapport, tonen de lichtcontouren in de huidige situatie en de plan plancumulatieve situatie. In de afbeeldingen is te zien dat de contour van 0,1 Lux ter hoogte van de Waddenzee niet verschuift.

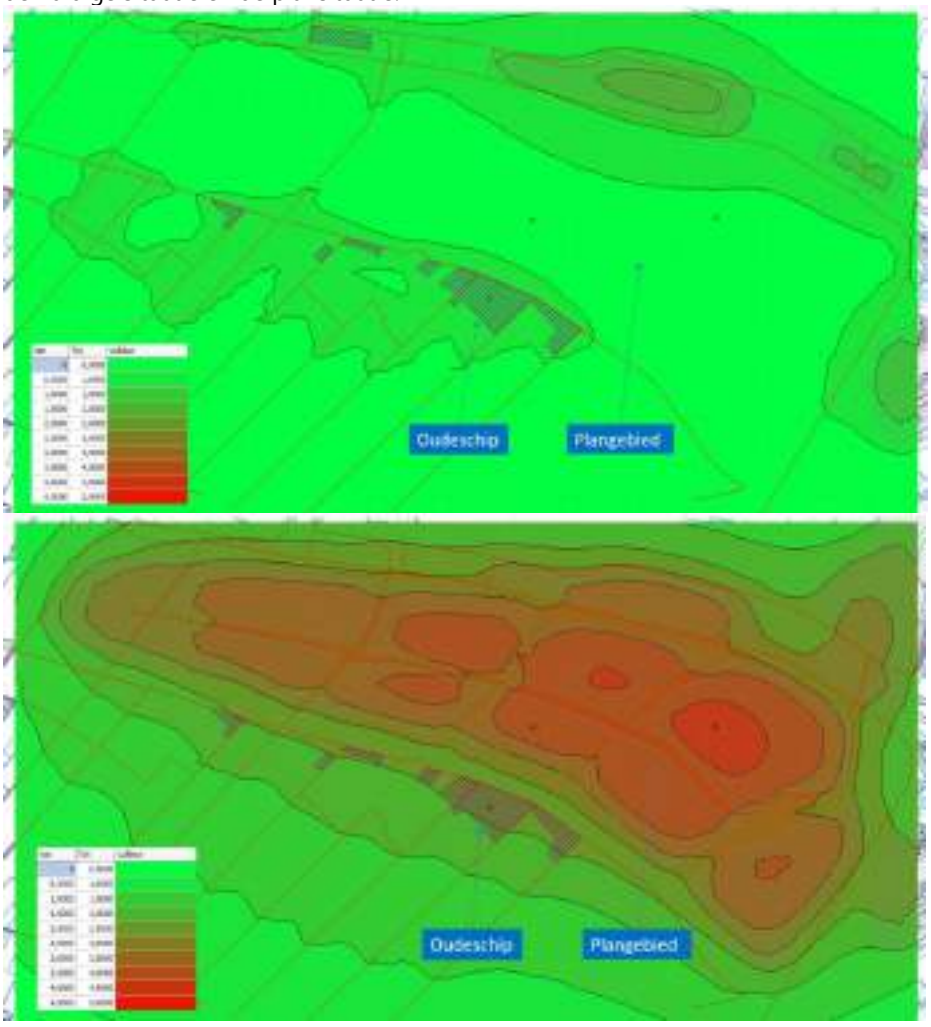




Figuur 19 lichtcontouren in de huidige situatie (boven) en plancumulatieve situatie (onder).

Het plan borgt dat de lichtbelasting binnen het Natura 2000-gebied Waddenzee met niet meer dan 0,1 Lux toeneemt, waarmee effecten op de in de Waddenzee beschermde waarden uitgesloten zijn.

De hemelhelderheid neemt echter wel aanzienlijk toe. Onderstaande afbeeldingen tonen de zichtbaarheid in de huidige situatie en de plansituatie.



Figuur 20 Zichtbaarheid in de huidige situatie (boven) en in de plansituatie (onder)

Dat vergroot enerzijds de zichtbaarheid van de windturbines voor vogels, wat het aantal aanvaringsslachtoffers zou kunnen verlagen. Anderzijds kan het zijn dat vleermuizen (licht-schuwe soorten) het plangebied meer gaan mijden. In de huidige situatie liggen de foerageergebieden in en nabij het plangebied langs de dijk aan de zuidzijde van het plangebied en langs de brede watergangen. Zowel langs de dijk als de watergangen wordt de groenblauwe structuur ontwikkeld (zie Figuur 9). Door de afscherming van de dijk en de vegetatie blijft de lichtbelasting op het foerageergebied beperkt, maar neemt wel toe. Omdat het effect beperkt is en de geschiktheid van het foerageergebied in de corridors langs de watergangen toeneemt is een gevolg voor de staat van instandhouding uitgesloten. Verdere beoordeling dient plaats te vinden in de concrete uitwerking van het plan, waarbij in de vergunningprocedures de nodige mitigerende maatregelen zullen worden betrokken.

4.4.5 Directe aantasting van soorten

De directe aantasting van soorten vindt met name plaats in de realisatiefase en is beschreven in paragraaf 4.3.5. In de gebruiksfase kan sprake zijn van directe aantasting, bijvoorbeeld doordat dieren worden aangereden door wegverkeer. Door een adequate inrichting en afscherming van de delen van het gebied die als groen-blauwe zone worden ongericht, kan dit tot een minimum worden beperkt.

Wanneer koelwater ingenomen wordt kunnen vissen en andere waterorganismen beschadigd of gedood worden. De CIW beoordelingssystematiek schrijft bi inname van koelwater uit een estuarium voor dat gestreefd moet worden naar zo gering mogelijke onttrekking, niet in paaigebied en opgroeigebied voor juveniele vis of trekroute en een goed visafvoersysteem. Voor de toekomstige ontwikkelingen zal moeten worden afgewogen op basis van lokale specifieke gebiedsgerichte informatie of de activiteit al of niet toelaatbaar is.

4.4.6 Verandering van waterkwaliteit

Uitgaande van lozing van vervuilende stoffen op een riool met waterzuivering, is er geen negatief effect op de waterkwaliteit. Thermische lozingen moeten worden beoordeeld aan de hand van de CIW beoordelingssystematiek warmtelozingen van Rijkswaterstaat. Omdat de thermische lozing op de Waddenzee plaatsvindt of daarop uit zal komen, moet worden beoordeeld aan de hand van de strikte toets voor schelpdierwater. Dat betekent dat de temperatuur van het koelwater lager dan 30 ^{0}C moet zijn en de opwarming in de mengzone maximaal 2 ^{0}C mag zijn. In het deelrapport water is dit in meer detail beschreven.

Effecten op instandhoudingsdoelen van de Waddenzee door lozing van koelwater en/of stoffen kunnen in dit stadium nog niet getoetst worden, dit gebeurt in latere vergunningprocedures, waarbij strikt getoetst zal worden op de normen uit de Kaderrichtlijn Water en de instandhoudingsdoelen van het N2000-gebied. Lozing van koelwater en/of stoffen zal dus alleen kunnen plaatsvinden als er geen significante gevolgen op de N2000-instandhoudingsdoelen zijn.

4.4.7 Conclusies effecten gebruiksfase

Natura 2000-gebieden

Effecten door oppervlakteverlies treden niet op. Het plangebied ligt geheel buiten Natura 2000-gebied en vormt ook geen essentieel leefgebied voor soorten waarvoor in de Waddenzee of andere Natura 2000-gebieden een instandhoudingsdoelstelling geldt. Als gevolg van toenames van de stikstofdepositie op meerdere Natura 2000-gebied, zijn effecten door stikstofdepositie niet op voorhand uit te sluiten. In een passende beoordeling dienen de effecten door stikstof nader beoordeeld te worden. Effecten door geluidverstoring en lichtverstoring in de gebruiksfase hebben geen gevolgen voor de instandhoudingsdoelstelling van de Waddenzee. De geluidscontouren van 43, 45 en 51 dB reiken niet tot over relevant leefgebied binnen het N2000-gebied, en de 0,1 Lux lichtcontour reikt niet tot over het N2000-gebied. Lozing van koelwater en/of stoffen zal alleen kunnen plaatsvinden als er geen significante gevolgen op de N2000-instandhoudingsdoelen zijn.

Criterium Natura 2000 gebruiksfase	Effectscore
Natura 2000 – oppervlakteverlies	**0**
Natura 2000- stikstofdepositie	**-**
Natura 2000 – verstoring geluid en licht	0
Natura 2000- waterkwaliteit	0
Totaalscore Natura 2000 gebruiksfase	-

NNN

Omdat de ontwikkeling geheel buiten NNN plaatsvindt is evenmin sprake van oppervlakteverlies of directe aantasting. Net als bij Natura 2000-gebieden is ook op NNN-gebieden sprake van een toename van stikstofdepositie. De planbijdrage is echter te gering om te kunnen leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden. De planontwikkeling leidt niet tot een verandering van geluid- en lichtbelasting op NNN. Lozing van koelwater en/of stoffen op NNN-gebied Waddenzee zal alleen kunnen plaatsvinden binnen de kaders van KRW en N2000, hiermee wordt aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden voorkomen.

Criterium NNN	Effectscore
NNN – oppervlakteverlies	**0**
NNN – stikstof	**-**
NNN – verstoring geluid en licht	0
NNN – waterkwaliteit	0
Totaalscore NNN gebruiksfase	-

Beschermde soorten en Rode lijstsoorten

Binnen het plangebied gaat leefgebied verloren. Omdat dit optreedt in de aanlegfase is het daar (zie paragraaf 4.3.7) beoordeeld. De toename van geluidbelasting en lichtuitstraling is buiten het plangebied in de gebruiksfase zodanig beperkt dat geen sprake is van een effect op de staat van instandhouding van soorten. Binnen het plangebied is verstoring en licht daardoor minder relevant. Met oog op vliegroutes van vleermuizen dienen de groene corridors zo veel mogelijk gevrijwaard worden door lichtbelasting. Dit kan bereikt worden door verlichting goed af te stellen en van de corridors weg te richten. Desondanks zal sprake zijn van toename van de lichtblasting.

Criterium gebruiksfase	Effectscore
Beschermde soorten – verlies leefgebied	n.v.t.
Beschermde soorten – doden/ontwortelen	0
Beschermde soorten – verblijfsplaatsen	0
Beschermde soorten – verstoring geluid	0
Beschermde soorten – verstoring licht	-
Totaalscore soorten gebruiksfase	**0/-**

In de onderstaande tabel zijn voor de drie toetsingscriteria voor de gebruiksfase de totaalscores weergegeven.

Criterium	MER-referentiesituatie	Beoordeling gebruiksfase
Natura 2000-gebieden	0	-

Criterium	MER-referentiesituatie	Beoordeling gebruiksfase
NNN-gebieden	0	-
Beschermde soorten	0	0/-

5 CUMULATIE

5.1 Cumulatie

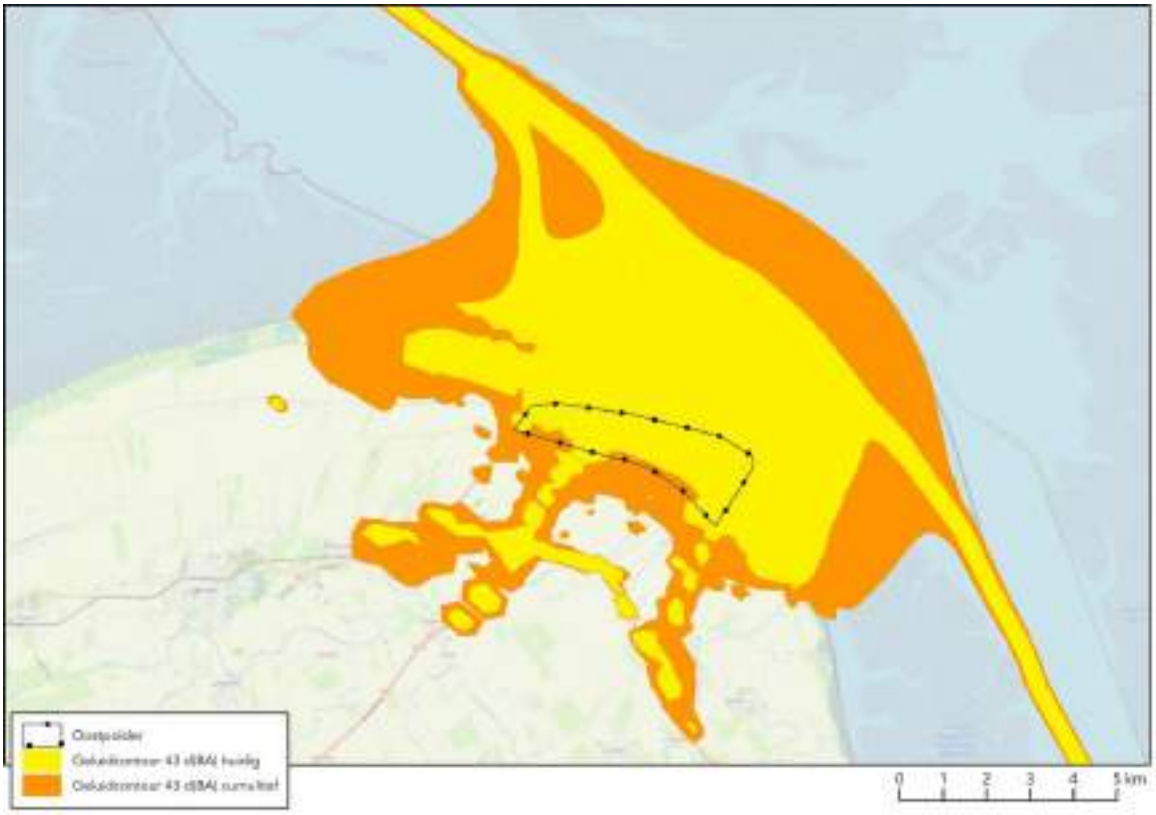
Voor het aspect cumulatie zijn met name geluid en stikstofdepositie relevant. De overige aspecten, zoals aantasting van soorten en oppervlakteverlies zijn minder relevant en worden op dit moment, mede vanwege gebrek aan gegevens over de andere plannen niet beoordeeld.

5.1.1 Cumulatie van geluid

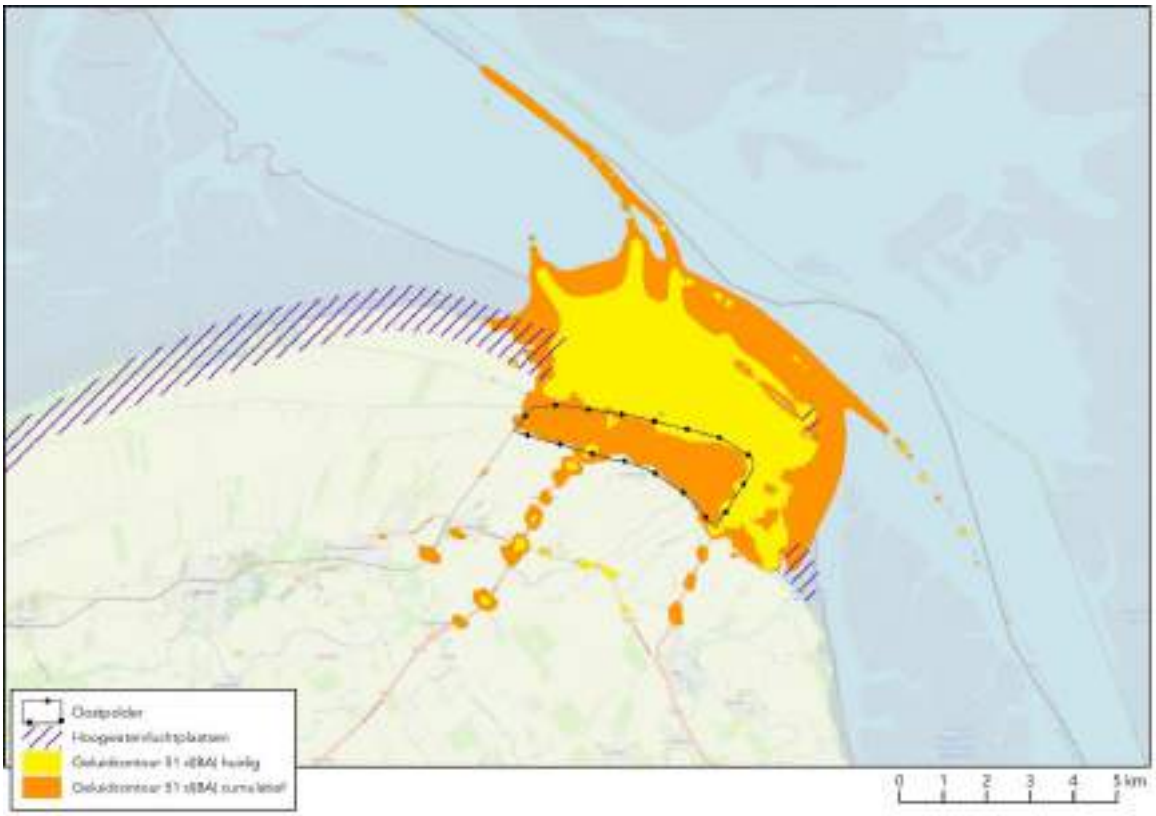
De verandering van geluidcontouren zijn -naast berekeningen voor het plan zelf, zoals eerder in dit rapport opgenomen- ook berekend voor bedrijventerrein Oostpolder in cumulatie met:

- Bedrijventerrein Eemshaven (volledige invulling)
- Bedrijventerrein Eemshaven Zuid-Oost (volledige invulling)
- Windpark Eemshaven West fase 1 (25 turbines)

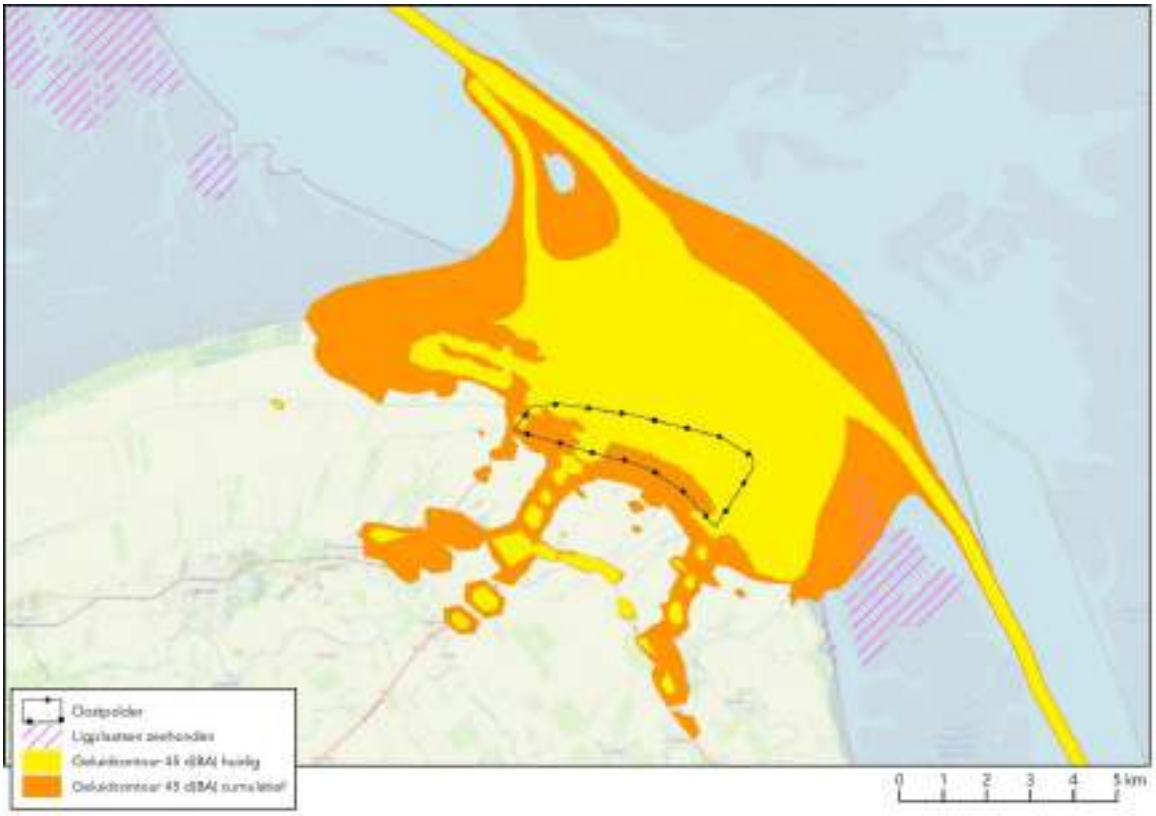
Onderstaande afbeeldingen tonen de cumulatieve geluidcontouren voor dezelfde drempelwaarden als gebruikt in paragraaf 4.4.3



Figuur 21 Figuur 22 Geluidcontour van 43 dB(A)$_{Lden}$ in de referentiesituatie en de plancumulatieve situatie.



Figuur 23 Geluidcontour van 51 dB(A)$_{Lden}$ in de referentiesituatie en de plancumulatieve situatie, samen met de hoogwatervluchtplaatsen.



Figuur 24 Geluidcontour van 45 dB(A)Lden in de referentiesituatie en de plancumulatieve situatie, samen met de ligplaatsen van zeehonden

Om dat in deze cumulatieve berekening voor zowel de referentie- als plansituatie de huidige bestemmingen en andere ontwikkelingen liggen alle contouren ruimer dan bij de berekeningen van alleen de Oostpolder. Uit de verschillen in de contouren van alleen Oostpolder en in cumulatie met de andere ontwikkelingen is te zien van dat de andere ontwikkelingen de dominante factor zijn in het gebied ten westen, noorden en oosten van de Eemshaven. Aan de zuidzijde van de Eemshaven is de ontwikkeling in de Oostpolder de dominante factor. De bijdrage van de planontwikkeling in de Oostpolder aan de overlap van de geluidcontouren met de HVP's en de ligplaatsen van zeehonden is verwaarloosbaar klein.

5.1.2 Cumulatie van stikstofdepositie

Net als Bedrijventerrein Oostpolder hebben ook twee andere plannen een aanzienlijke verkeersaantrekkende werking. Dit betreft het bestemmingsplan Eemshaven en het bestemmingsplan Oosterhorn. Naast de depositie als gevolg van Oostpolder is ook de cumulatieve situatie in beeld gebracht. Dit betreft de situatie waarin het PIP Oostpolder, het bestemmingsplan Eemshaven en het bestemmingsplan Oosterhorn alle drie volledig zijn uitgevoerd. Cumulatie van depositie is alleen relevant voor de gebieden en habitats waarvoor sprake is van een (naderend) overbelaste situatie. De beoordeling van de cumulatieve effecten van stikstofdepositie is beschreven in de passende beoordeling. In de passende beoordeling is geconcludeerd dat de depositiebijdrage -ook in cumulatie- niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden. Zie verder ook paragraaf 4.4.2.

6

MITIGATIE EN COMPENSATIE

6.1 Mitigerende maatregelen

6.1.1 Aanlegfase

Om effecten voor in het plangebied aanwezige soorten te voorkomen dienen de volgende mitigerende maatregelen te worden toegepast:

- Graafwerkzaamheden en verwijderen van struweel vindt alleen buiten het broedseizoen plaats. Graafwerkzaamheden in open gebied kunnen alleen in het broedseizoen onder ecologische begeleiding plaatsvinden als het gebied broedvogelvrij is gehouden.
- Graafwerkzaamheden op locaties waar holen of verblijfsplaatsen van marterachtigen voor kunnen komen vinden alleen buiten het voortplantingsseizoen plaats.
- Bij werkzaamheden wordt één kant uit gewerkt om dieren de gelegenheid te geven te vluchten
- Bij dempen en ver(on)diepen van watergangen wordt één kant opgewerkt en wordt voorkomen dat vissen opgesloten raken (altijd richting open water werken).

6.1.2 Gebruiksfase

- Bij de inrichting van de groene en blauwe corridors wordt ermee rekening gehouden dat er een goede scheiding is met de rest van het plangebied. Daarmee wordt voorkomen dat de corridors gebruikt worden voor bijvoorbeeld parkeren in bermen en opslag materialen.
- Door het aanbrengen van geleiding en faunapassages wordt voorkomen dat wegen onpasseerbare barrières vormen en dat dieren worden aangereden.

6.2 Compenserende maatregelen

6.2.1 Aanlegfase

Het planvoornemen bevat interne compenserende maatregelen (groene en blauwe corridors) waarbinnen nieuw leefgebied voor planten en dieren zal ontstaan.

6.2.2 Gebruiksfase

Het planvoornemen bevat interne compenserende maatregelen (groene en blauwe corridors) waarbinnen nieuw leefgebied voor planten en dieren zal ontstaan.

7

LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE

7.1 Leemten in kennis en informatie

In deze fase van het onderzoek is nog geen veldwerk uitgevoerd naar de verspreiding van broedvogels. Dit kan plaatsvinden als er betredingstoestemming is.

De manier waarop het afvalwater wordt geloosd en of gevolgen zijn voor de waterkwaliteit is in deze fase van het onderzoek nog onvoldoende bekend. Voor nu is ervan uitgegaan dat vervuilende stoffen op het riool worden geloosd.

Informatie over verkeersaantrekkende werking van het planvoornemen (zowel wegverkeer als schepen als aantallen goederentreinen) is gegenereerd op basis van aannames, en kan sterk afhangen van de bedrijfstypes die zich op het terrein vestigen. Als er meer bekend is over de te vestigen bedrijven kan het onderzoek naar de verkeersaantrekkende werking worden geactualiseerd. Op dat moment kunnen ook de stikstofberekeningen worden geactualiseerd.

7.2 Aanzet tot monitoring en evaluatie

Er zal nog nader natuuronderzoek plaatsvinden. Om die reden wordt in dit Project-MER nog niet ingegaan op monitoring en evaluatie.

8

UITVOERBAARHEID PROVINCIAAL INPASSINGSPLAN

8.1 Uitvoerbaarheid oog op de Wnb, onderdeel gebiedenbescherming

Uit de beoordeling volgt de conclusie dat -met uitzondering van de gevolgen van stikstofdepositie- significante gevolgen op voorhand kunnen worden uitgesloten. Omdat significante gevolgen door de depositiebijdrage die de maximale planontwikkeling kan veroorzaken niet op voorhand is uitgesloten, is een passende beoordeling opgesteld. Uit de passende beoordeling volgt de conclusie dat de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. Dat betekent dat het PIP uitvoerbaar is omdat een Wnb-vergunning (onder de Omgevingswet een vergunning voor en Natura 2000-activiteit) verleend kan worden.

8.2 Uitvoerbaarheid oog op de Wnb, onderdeel soortenbescherming

Uit de beoordeling volgt dat de planontwikkeling op zodanige wijze uitgevoerd kan worden dat deze geen gevolgen heeft voor de staat van instandhouding van beschermde soorten. Overtredingen van verbodsbepalingen zijn daarmee te voorkomen of zodanig te beperken dat daarvoor een ontheffing (onder de Omgevingswet: een vergunning voor de flora- en fauna-activiteit) verleend kan worden

8.3 Uitvoerbaarheid oog op de Provinciale Omgevingsverordening

De planontwikkeling leidt niet tot directe aantasting van het NNN en andere planologisch beschermde natuurwaarden. Omdat ten aanzien van die waarden geen toets op effecten is voorgeschreven, kan het plan passend binnen de kaders van de Omgevingsverordening worden uitgevoerd.

Bijlage 12 MER deelrapport stikstofdepositie aanlegfase

14-11-2023

Versie: D02
Auteur: Bert Dekker
Projectnummer: 51008551
Onderwerp: MER/Projectbesluit Oostpolder
Klant: Provincie Groningen
Projectleider: Martin Haan
Gecontroleerd door: Sergej Jansen
Vrijgegeven door: Wilco Aukes

Notitie

1 Inleiding

De provincie Groningen wil een provinciaal inpassingsplan (PIP) vaststellen voor de ontwikkeling van bedrijventerrein Oostpolder. De realisatie van het plan kan effect hebben op Natura 2000-gebieden als gevolg van een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden. De toename van stikstofdepositie kan worden berekend met het rekenprogramma AERIUS Calculator. Deze notitie beschrijft de stikstofdepositieberekening voor de aanlegfase.

2 Uitgangspunten

Tijdens de aanlegfase ontstaan er emissies van NO_x en NH_3 door de inzet van mobiele werktuigen in het plangebied en bouwverkeer van en naar het plangebied.

2.1 Fasering

Er is geen detailplanning bekend voor de ontwikkeling van Oostpolder. Voor de AERIUS-berekening is als uitgangspunt dat de ontwikkeling wordt gespreid over een periode van 10 jaar. Als rekenjaar is 2025 gehanteerd.

2.2 Mobiele werktuigen

Aan de hand van de ontwikkelplannen is een ruwe inschatting gemaakt van de inzet van verschillende typen mobiele werktuigen, zie bijlage 1. De emissie van de mobiele werktuigen is bepaald aan de hand van de AUB-methode[1]. De emissie is gemodelleerd als een vlakbron in de categorie ‘Mobiele Werktuigen – Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning’ met een uittreedhoogte van 2,5 m, spreiding van 1,25 m, de etmaalvariatie ‘Standaard profiel Industrie’ en een warmte-inhoud van 0,035 MW.

2.3 Bouwverkeer

De emissies van het stationair draaien zijn berekend conform de methode beschreven in de Rekeninstructie stationaire emissies wegverkeer van BIJ12[2]. Met deze methode wordt de emissie bepaald op basis van het aantal uur stationair draaien van de motor en een set emissiefactoren. Hierbij is gerekend met de set emissiefactoren voor het jaar 2025 die zijn gepubliceerd in maart 2023. Het aantal uren stationair draaien staat weergegeven in bijlage 1. De emissies zijn gemodelleerd met een uittreedhoogte van 2,5 m, spreiding van 2,5

[1] AUB (AdBlue-verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x- en NH_3-uitstoot van mobiele werktuigen (TNO rapport 2021 R12305)
[2] BIJ12 (2022) Rekeninstructie-stationaire-emissies-wegverkeer. Januari 2022

Sweco
Bert Dekker
Adviseur
bert.dekker@sweco.nl
M +31 6 30798236

Postbus 1364
NL 8001 BJ Zwolle
Netherlands
T +31 (0) 88 811 6600
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.
Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Document referentie NL23-648800269-64469