

AKOESTISCH ONDERZOEK
gevelgeluidbelasting weg- en railverkeer

Jacob Poelsweg 30
America
Kenmerk: 07255803N



Opdrachtgever: Camping de Sleng
Datum rapport: 3 april 2012
Status: Definitief

Uitvoering: HMB B.V.
Projectleider: ing. H.G.M. Meelkop
r.meelkop@hmbgroep.nl

Rapporteur: ing. N. Leenhouts
Autorisatie: de heer ing. W.A.T. van der Sterren

WS



INHOUD

Pagina

1	INLEIDING	3
2	GEBRUIKTE GEGEVENS	4
2.1	Algemene gegevens	4
2.2	Situatiebeschrijving	4
2.3	Eisen met betrekking tot de geluidbelasting L_{den}	4
2.4	Eisen met betrekking tot de gecumuleerde geluidbelasting L_{cum}	5
2.5	Eisen met betrekking tot de gevelgeluidwering $G_{A;k}$	6
3	BEREKENINGEN	7
3.1	Toegepaste rekenmethode	7
3.2	Berekeningsresultaten voor de gevelbelasting L_{den}	8
3.3	Geluidreducerende maatregelen voor de gevelbelasting L_{den}	8
4	VERHOOGDE GRENSWAARDE	10
5	CONCLUSIES	11

BIJLAGEN

1. Onderzoekslocatie
2. Overzicht van de wegverkeersintensiteiten en –verdelingen
3. Invoergegevens en rekenbladen gevelgeluidbelasting

1 INLEIDING

In opdracht van Camping de Sleng, Jacob Poelsweg 30 te America, is door milieukundig adviesbureau HMB BV een akoestisch onderzoek uitgevoerd op locatie Jacob Poelsweg 30 te America.

Aanleiding tot het onderzoek is het voornemen van de opdrachtgever tot het bouwen van een nieuwe bedrijfswoning op de onderzoekslocatie.

Het doel van het onderzoek is het berekenen van de gevelgeluidbelasting op de nieuw te bouwen woning als gevolg van zowel weg- als railverkeer, en het toetsen van de berekende waarde aan de geldende eisen.

Het onderzoek is uitgevoerd conform *Standaard RekenMethode 2* (SRM2) uit het *Rekenen meetvoorschrift geluidhinder 2006*.

Het voorliggende rapport doet verslag van de gehanteerde uitgangspunten, berekeningsresultaten en toetsing aan de door de overheid gestelde grenswaarden.

2 GEBRUIKTE GEGEVENS

2.1 Algemene gegevens

Bij de samenstelling van dit rapport is gebruik gemaakt van de onderstaande gegevens:

- de verkeersgegevens van de Jacob Poelsweg zoals aangeleverd door de wegbeheerder gemeente Horst aan de Maas;
- de spoorgegevens van traject 790, zoals opgenomen in het akoestisch spoorboekje (Aswin versie 2011);
- een door de opdrachtgever beschikbaar gestelde plantekening van de nieuw beoogde situatie;
- een topografische kaart, luchtfoto en kadastrale tekening van de omgeving;
- ter plaatse opgenomen situatiegegevens.

2.2 Situatiebeschrijving

De onderzoekslocatie ligt in buitenstedelijk gebied en bevindt zich binnen de geluidzone van de Jacob Poelsweg en het spoor, traject 790. Zie tabel 1 voor een overzicht van de wegverkeersgegevens. De railverkeersgegevens zijn geïmporteerd vanuit het akoestisch spoorboekje AsWin.

tabel 1: overzicht wegverkeersgegevens voor het jaar 2022

weg	zonebreedte [m]	intensiteit [mvt./etmaal]	rijsnelheid [km/h]	wegdektype
Jacob Poelsweg	250	229	60	referentiewegdek

Overige bronnen worden vanwege hun aard of ligging van ondergeschikt belang geacht.

De kortste afstand van de nieuw te bouwen woning tot de weg-as van de Jacob Poelsweg bedraagt 22 m. De afstand tot het hart van spoortraject 790 bedraagt circa 300 m.

2.3 Eisen met betrekking tot de geluidbelasting L_{den}

Bij het vaststellen van een bestemmingsplan of een wijzigings- of uitwerkingsplan dient in het kader van de Wet geluidhinder voor alle omliggende zoneplichtige geluidbronnen de te verwachten geluidbelasting op de gevels van de binnen het plan gelegen geluidgevoelige bestemmingen in kaart te worden gebracht.

Voor nieuw te realiseren woningen binnen de zone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB, waarbij gezien de ligging van de onderzoekslocatie buiten de bebouwde kom een maximale ontheffingswaarde geldt van 53 dB. Conform artikel 110g van de Wet geluidhinder mag voor wegen met een snelheid van 70 km/h of meer op de berekende waarde een aftrek in rekening worden gebracht van 2 dB. Voor alle overige wegen geldt een aftrek van 5 dB.

Voor nieuw te realiseren woningen binnen de zone van een spoorweg geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB en een maximale ontheffingswaarde van 68 dB.

Indien de geluidbelasting op de gevel boven de voorkeursgrenswaarde doch onder de maximale ontheffingswaarde ligt kan door het college van B&W ontheffing worden verleend voor een hogere grenswaarde. Aan dit verzoek kan slechts medewerking worden verleend indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn of op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Mocht de geluidbelasting op de gevel boven de maximale ontheffingswaarde liggen, dan is woningbouw in principe niet toegestaan. In voorkomende gevallen is onderzocht of er alsnog mogelijkheden zijn om tot een inpasbare situatie te komen. Eventuele mogelijkheden kunnen zijn:

- het treffen van bronmaatregelen om de geluidemissie vanwege de (spoor)weg te beperken;
- het treffen van overdrachtsmaatregelen (bijvoorbeeld schermen) om de geluidbelasting op de gevel te verminderen;
- de afstand van de gevels tot de geluidbron vergroten, waardoor de belasting afneemt;
- het bouwplan zodanig inrichten dat zich achter de meest belaste gevels geen geluidgevoelige ruimten bevinden;
- het toepassen van dubbele gevels of vliesgevels waardoor de geluidbelasting op de feitelijke gevel in voldoende mate afneemt;
- het toepassen van 'dove' gevels, waarvoor de grenswaarden uit de Wet geluidhinder niet van toepassing zijn.

2.4 Eisen met betrekking tot de gecumuleerde geluidbelasting L_{cum}

Conform artikel 110f van de Wet geluidhinder dient onderzoek te worden gedaan naar de effecten van samenloop van verschillende geluidsbronnen, indien de onderzoekslocatie is gelegen binnen de geluidzone van meerdere brontypes (wegverkeer, railverkeer, luchtverkeer of industrie). Tevens dient te worden aangegeven op welke wijze met deze samenloop rekening is gehouden. In bijlage I van het *Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006* zijn hiervoor rekenregels opgesteld. Een toetsingskader ontbreekt echter.

In het gezaghebbende tijdschrift 'Geluid' (jaargang 30, nummer 1, mei 2007) wordt gesteld dat cumulatie enkel een rol speelt indien sprake is van een verhoogde-grenswaardeprocedure, waarbij voor minimaal 2 brontypes sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Door het ontbreken van een toetsingskader heeft de gecumuleerde geluidbelasting geen bindende betekenis. De waarde kan slechts dienen ter ondersteuning voor het bevoegd gezag bij het motiveren van een besluit.

2.5 Eisen met betrekking tot de gevelgeluidwering $G_{A;k}$

Op grond van het Bouwbesluit dient de uitwendige scheidingsconstructie die de scheiding vormt tussen een verblijfsgebied en de buitenlucht een karakteristieke geluidwering ($G_{A;k}$) te hebben van minimaal 20 dB.

Daarnaast mag de geluidbelasting binnen een verblijfgebied niet meer bedragen dan 33 dB.

Een verblijfsgebied is een cluster van één of meer op dezelfde verdieping gelegen aan elkaar grenzende ruimten anders dan een toiletruimte, badruimte, technische ruimte of verkeersruimte. Een verblijfsruimte is een ruimte voor het verblijven van mensen (voor woningbouw in de regel de woonkamer, keuken, werkkamer, hobbyruimte en slaapkamers). Een verblijfsruimte maakt per definitie deel uit van een verblijfsgebied.

Indien de geluidbelasting op de gevel derhalve hoger is dan $33 + 20 = 53$ dB, dient door middel van berekening te worden aangetoond welke maatregelen noodzakelijk zijn opdat aan de in het Bouwbesluit genoemde eisen met betrekking tot de gevelgeluidwering wordt voldaan.

3 BEREKENINGEN

3.1 Toegepaste rekenmethode

De berekeningen voor de gevelgeluidbelasting zijn uitgevoerd conform *Standaard Rekenmethode 2* (SRM2) uit het *Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006*. Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van het computerprogramma Geomilieu V1.91 van dgmr. De ingevoerde gegevens alsmede de resultaten zijn in de bijlagen opgenomen.

Gebouwen zijn in het rekenmodel ingevoerd als objecten met een reflectiefactor 0,8 (representatief voor wanden van gebouwen met ramen en kleine uitsparingen). Indien de relevante overdracht van geluid plaats vindt over hellende daken is de nok van het betreffende dak ingevoerd als scherm met een reflectiefactor $R_f=0,0$ en een profielcorrectie $C_p=2,0$.

Verharde bodemgebieden zijn in het rapport als zodanig ingevoerd. Voor het omliggende terrein is gerekend met een bodemfactor $B_f=0,8$ (overwegend zachte bodem).

Wegen zijn ingevoerd op basis van de door de wegbeheerder aangeleverde gegevens, waar nodig aangevuld op basis van eigen waarneming. Omdat de verkeersintensiteiten 10 jaar verder dan de datum van de aanvraag van de bouwvergunning maatgevend zijn, is uitgegaan van het planjaar 2022.

Spoorbanen zijn in het rekenmodel geïmporteerd vanuit het akoestisch spoorboekje Aswin en waar nodig aangevuld op basis van eigen waarneming. Voor de gebruikte spoorintensiteiten is uitgegaan van het peiljaar 2008. Voor de in de toekomst te verwachten waarden is een toeslag van 1,5 dB in rekening gebracht.

Toetspunten zijn ingevoerd ter plaatse van de gevels van de nieuw te bouwen woning. De emissiewaarden zijn berekend op een hoogte van 1,5 en (in geval van een verdieping) 4,5 m. De punten zijn gekoppeld aan het betreffende gebouw. Dit betekent dat reflecties in de achterliggende gevel niet worden meegenomen.

Kruisingen, mini-rotondes en obstakels zijn voor zover van toepassing in het model ingevoerd overeenkomstig de regels uit het reken- en meetvoorschrift.

3.2 Berekeningsresultaten voor de gevelbelasting L_{den}

Zie bijlage 3 voor een uitgebreid overzicht van de invoergegevens en onderzoeksresultaten. Zie tabel 2 voor de rekenresultaten.

tabel 2: berekende resultaten voor de geluidbelasting L_{den} [dB]

rekenpunt	hoogte	wegverkeer	railverkeer	L_{cum}
		Jacob Poelsweg *	traject 790	
01: zuidgevel	1,5 m	41	-	n.v.t.
	4,5 m	42	-	n.v.t.
02: oostgevel	1,5 m	36	52	n.v.t.
	4,5 m	37	55	n.v.t.
03: noordgevel	1,5 m	15	57	52
	4,5 m	16	58	53
04: westgevel	1,5 m	35	53	n.v.t.
	4,5 m	37	53	n.v.t.
<i>voorkeursgrenswaarde:</i>		48	55	<i>geen eis</i>
<i>max. ontheffingswaarde:</i>		53	68	

* Inclusief correctie op basis van artikel 110g uit de Wet geluidhinder

Uit de berekeningen blijkt dat de (gecorrigeerde) gevelbelasting voor Jacob Poelsweg voldoet aan de voorkeursgrenswaarde en dus ook aan de eisen uit de Wet geluidhinder.

Uit de berekening blijkt dat de gevelbelasting als gevolg van het spoor, traject 790, hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, maar wel voldoet aan de maximale ontheffingswaarde. Nader onderzoek naar mogelijk te treffen maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen tot beneden de voorkeursgrenswaarde is dan ook noodzakelijk.

Uit het onderzoek volgt dat de gevelbelasting als gevolg van railverkeer hoger is dan 55 dB. Derhalve dient aanvullend onderzoek te worden verricht naar eventueel benodigde bouwkundige maatregelen opdat het maximaal toelaatbaar binnengeluidniveau uit het Bouwbesluit is gewaarborgd. Nader gevelreductie-onderzoek is pas mogelijk op het moment dat een definitieve ontwerptekening beschikbaar is.

3.3 Geluidreducerende maatregelen voor de gevelbelasting L_{den}

Bij het ontwerpen van geluidreducerende maatregelen dienen achtereenvolgens de volgende aspecten onderzocht te worden:

- maatregelen aan de bron (weg of spoorbaan);
- maatregelen in de overdrachtsweg;
- maatregelen bij de ontvanger.

Maatregelen aan de bron

Door bijvoorbeeld raildempers worden aangebracht over een traject van circa 1000 m, zal de geluidbelasting afnemen van 58 dB naar circa 55 dB. Ter indicatie dient rekening te worden gehouden met een kostenpost van € 600.000,00 (€ 600,00 / m).

Maatregelen in de overdrachtsweg.

De geluidbelasting bij de nieuw te bouwen woning kan worden verlaagd door bijvoorbeeld het vergroten van de afstand van de woning tot het spoor. Om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde dient de kortste afstand tot het hart van het spoor ca. 450 m te bedragen. Het perceel biedt hiertoe onvoldoende ruimte.

Los van de vraag of eventuele geluidschermen wenselijk of mogelijk zijn, dienen deze geplaatst te worden tussen de woning en het spoor. Om effectief te zijn dienen schermen een minimale hoogte van 5 m te hebben, over een lengte van circa 10 m. Het effect van schermen is het grootst indien deze kort bij de bron of kort bij de ontvanger worden geplaatst. Schermen dienen kierdicht te worden uitgevoerd in een materiaal met een massa van ten minste 10 kg/m^2 . Voor een dergelijk scherm dient rekening te worden gehouden met een kostenpost van ca. € 14.000,00 ($\text{€ } 222,00/\text{m}^2 + 30\%$ bijkomende kosten).

Maatregelen bij de ontvanger.

Indien eerder besproken maatregelen om bijvoorbeeld stedenbouwkundige of financiële redenen niet wenselijk of mogelijk blijken, kan bij het College van B&W ontheffing worden aangevraagd voor een hogere grenswaarde. Hierbij dient te worden aangetoond welke bouwkundige maatregelen aan de woning worden getroffen om een aanvaardbaar leefklimaat (zie eis Bouwbesluit) binnen de woning te waarborgen. De woning voorziet in geluidluwe gevels.

Nader gevelreductie-onderzoek is pas mogelijk op het moment dat een definitieve ontwerp-tekening beschikbaar is.

4 VERHOOGDE GRENSWAARDE

De Wet geluidhinder (Wgh) kent een systeem van voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld tot ten hoogste de maximale ontheffingswaarde. In de regel is het college van B&W hiertoe het bevoegd gezag. In enkele uitzonderlijke gevallen dient de hogere grenswaarde door Gedeputeerde Staten of zelfs door de Minister te worden vastgesteld.

Een aanvraag voor een hogere grenswaarde wordt door de initiatiefnemer ingediend bij het bevoegd gezag. Het verzoek dient minimaal de volgende informatie te bevatten:

- de verzochte hogere waarde;
- de redenen die aan het verzoek ten grondslag liggen;
- de resultaten van een akoestisch onderzoek;
- inzicht in kosten en effect van eventuele akoestische maatregelen (zie§3.3).

Een hogere waarde mag alleen worden verleend wanneer maatregelen om de geluidsbelasting terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Het bevoegd gezag kan in een 'Hogere Waarde Beleid' aangeven in welke situaties en onder welke voorwaarden zij zal meewerken aan een verzoek tot hogere grenswaarde. In dit beleid kan ook worden opgenomen hoe wordt omgegaan met zaken als geluidluwe gevels, 30 km-wegen, cumulatie van geluid en dove gevels.

Indien het verzoek positief is beoordeeld, dienen belanghebbenden hierover te worden geïnformeerd, en in de gelegenheid te worden gesteld om het ontwerpbesluit in te zien en eventuele bezwaren hiertegen in te dienen. Na de inspraakprocedure wordt door het College een definitief besluit genomen. Ten slotte dient een vastgestelde hogere grenswaarde door de gemeente te worden doorgegeven aan het Kadaster, opdat de waarde hier kan worden ingeschreven.

Bij het vaststellen van een hogere waarde moeten de vastgestelde termijnen uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) worden gerespecteerd. Binnen 6 maanden na ontvangst van de aanvraag dient het bevoegd gezag een definitief besluit te hebben genomen. Wanneer er geen zienswijzen zijn ingediend tegen het ontwerpbesluit, moet het bevoegd gezag beslissen binnen vier weken nadat de beroepstermijn van 6 weken is verstreken.

tabel 1: overzicht van aan te vragen hogere waarden

ontheffingsgrond:	art. 4.10 Besluit geluidhinder (railverkeer)
categorie	nieuwe woning langs aanwezige spoorweg
voorkeursgrenswaarde	55 dB (art. 4.9.1 Bgh)
max. ontheffingswaarde	68 dB (art. 4.10 Bgh)
aan te vragen waarde	58 dB (noordgevel, h=5,0 m)

5 CONCLUSIES

In opdracht van Camping de Sleng, Jacob Poelsweg 30 te America, is door milieukundig adviesbureau HMB BV een akoestisch onderzoek uitgevoerd op locatie Jacob Poelsweg 30 te America.

Aanleiding tot het onderzoek is het voornemen van de opdrachtgever tot het bouwen van een nieuwe bedrijfswoning op de onderzoekslocatie. De kortste afstand van de nieuwe te bouwen woning tot de weg-as van de Jacob Poelsweg bedraagt 22 m. De afstand tot het hart van spoortraject 790 bedraagt circa 300 m.

Doel van het onderzoek is het berekenen van de geluidbelasting op de woning als gevolg van zowel weg- als railverkeer, en het toetsen van de berekende waarde aan de geldende eisen. Het onderzoek is uitgevoerd conform *Standaard RekenMethode 2* uit het *Rekenen meetvoorschrift geluidhinder 2006*.

wegverkeer:

Uit het onderzoek volgt dat de gecorrigeerde gevelbelasting voor elke weg lager ligt dan de voorkeursgrenswaarde en dus voldaan wordt aan de eisen uit de Wet geluidhinder.

railverkeer:

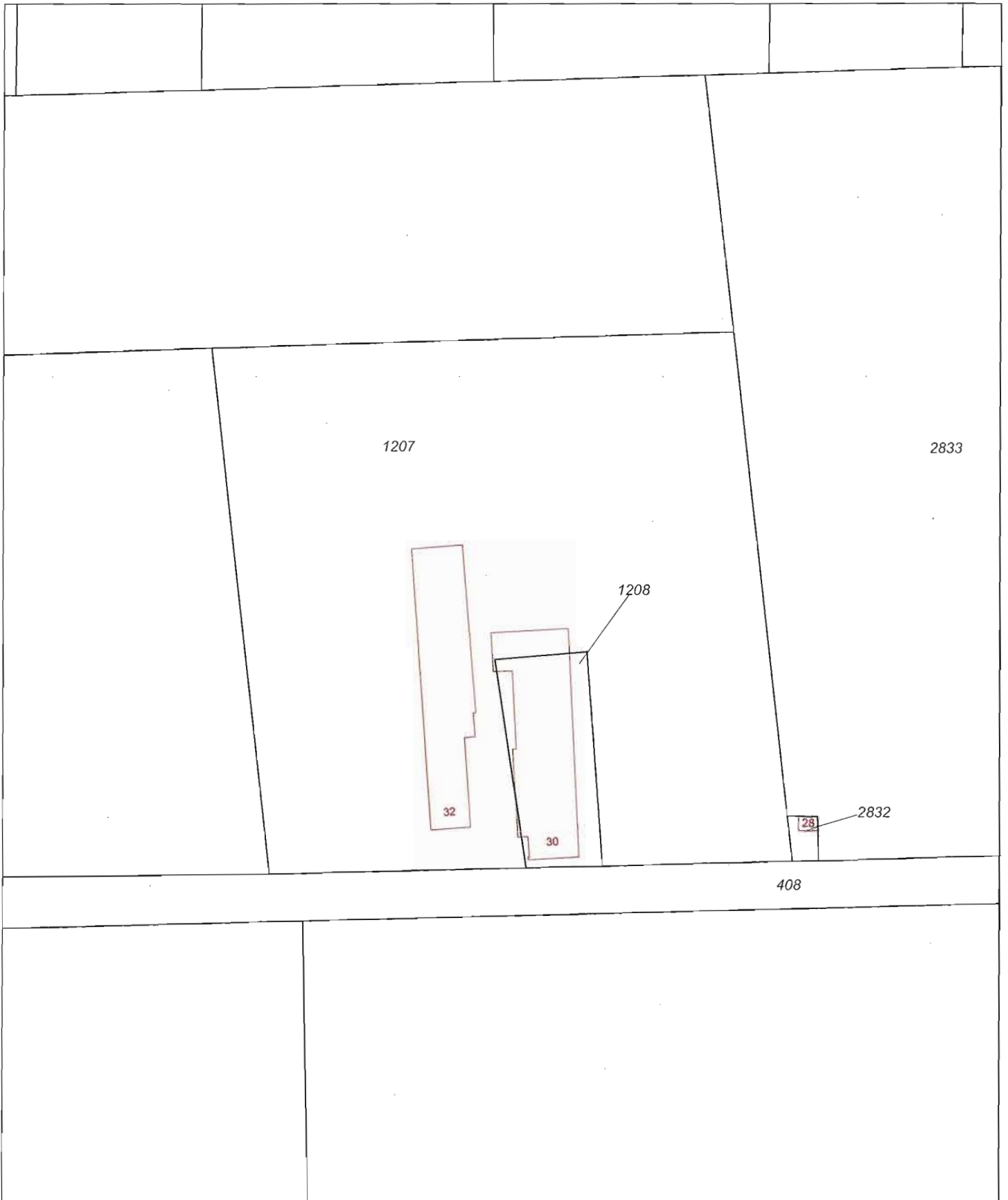
Uit het onderzoek volgt dat de gevelbelasting als gevolg van het spoor, traject 790, hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, maar wel voldoet aan de maximale ontheffingswaarde. Maatregelen om de geluidbelasting tot beneden de voorkeursgrenswaarde te krijgen lijken niet reëel. Het is derhalve noodzakelijk om bij College van B&W ontheffing aan te vragen voor een hogere grenswaarde.

binnengeluidniveau:


Uit het onderzoek volgt dat de gevelbelasting als gevolg van railverkeer hoger is dan 55 dB. Derhalve dient aanvullend onderzoek te worden verricht naar eventueel benodigde bouwkundige maatregelen opdat het maximaal toelaatbaar binnengeluidniveau in de woning is gewaarborgd. Nader gevelreductie-onderzoek is pas mogelijk op het moment dat een definitieve ontwerptekening beschikbaar is.

BIJLAGE 1
Onderzoekslocatie

Uittreksel Kadastrale Kaart

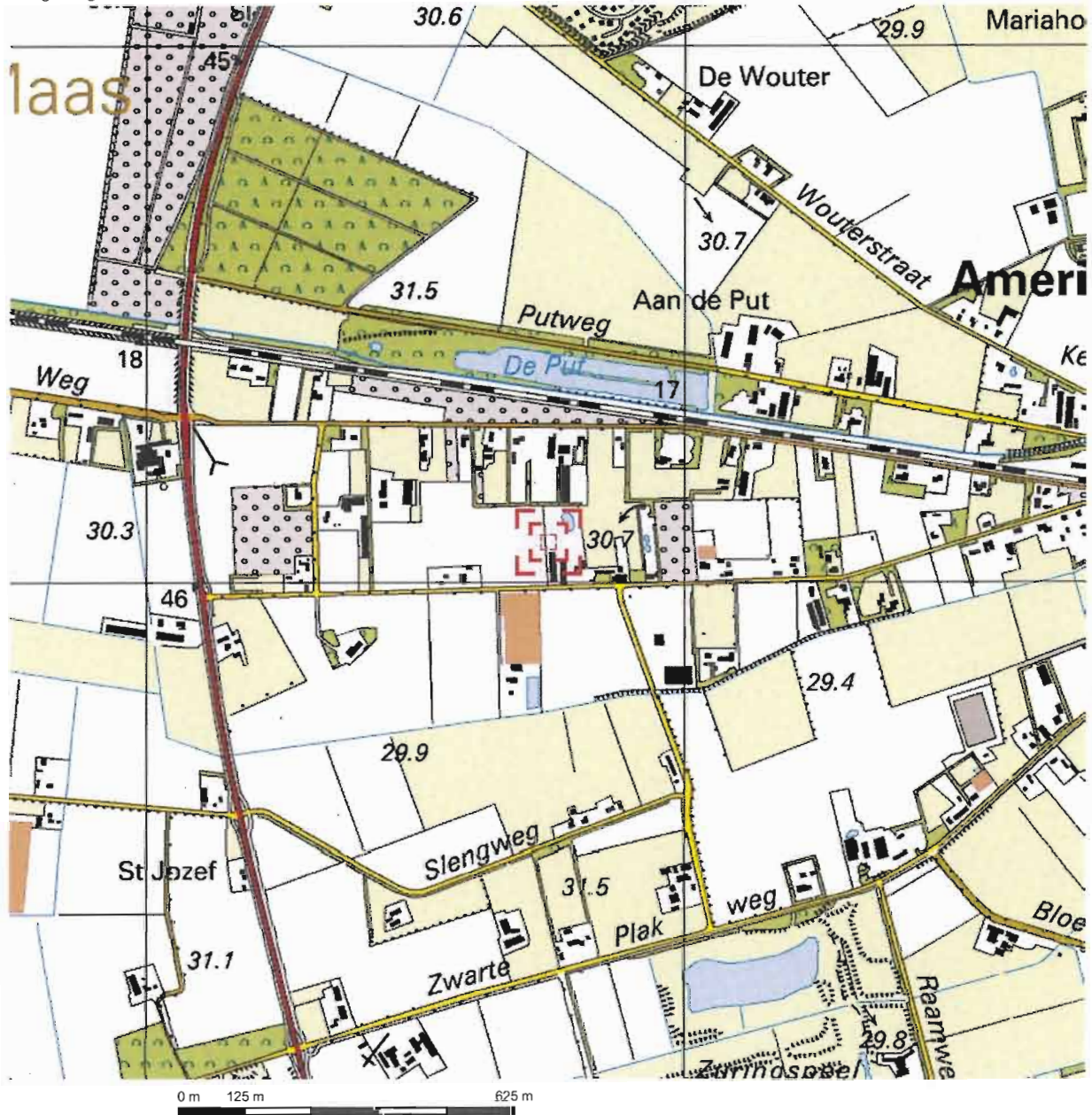


0 m 10 m 50 m

Deze kaart is noordgericht		Schaal 1:1000		
12345	Perceelnummer	Kadastrale gemeente	HORST	
25	Huisnummer	Sectie	F	
—	Kadastrale grens	Perceel	1207	
—	Voorlopige grens			
—	Bebouwing			
—	Overige topografie			


Voor een eensluitend uittreksel, Apeldoorn, 6 april 2012
De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.



Deze kaart is noordgericht.

Schaal 1: 12500

 Hier bevindt zich Kadastraal object HORST F 1207
Jacob Poelweg 30, 5966 RB AMERICA

© De auteursrechten en databankenrechten zijn voorbehouden aan de Topografische Dienst Kadaster.



<p>bebouwd gebied</p> <p>a huizenblok, groot gebouw b huizen c hoogbouw d kas</p> <p>wegen</p> <p>autosnelweg hoofdweg met gescheiden rijbanen hoofdweg regionale weg met gescheiden rijbanen regionale weg lokale weg met gescheiden rijbanen lokale weg weg met losse of slechte verharding onverharde weg straat/overige weg wandelgebied fietspad pad, voetpad weg in aanleg weg in ontwerp visdukt tunnel vaste brug beweegbare brug brug op pijlers</p>	<p>spoorwegen</p> <p>spoorweg: enkelspoor spoorweg: dubbelspoor spoorweg: driesporig spoorweg: viersporig a station b leadperron tram a metro bovengronds b metrostation</p> <p>hydrografie</p> <p>waterloop: smaller dan 3 m waterloop: 3-6 m breed waterloop: breder dan 6 m</p> <p>a schutsluis b brug c vonder d koedam a grondduiker b sluw c duiker d sluis</p> <p>bodemgebruik</p> <p>a weide met sloten b bouwland met greppels c boomgaard d fruitkwekerij e boomkwekerij f weide met populieren g loofbos h naaldbos i gemengd bos j griend k heide l zand m dras en riet n heg en houtwal</p>	<p>overige symbolen</p> <p>a kerk, moskee b toren, hoge koepel c kerk, moskee met toren d markant object e watertoren f vuurtoren</p> <p>a gemeentehuis b postkantoor c politiebureau d wegwijzer a kapel b kruis c viampijp d telescoop a windmolen b watermolen c windmolenje d windturbine a oliepompinstallatie b seinmast c zendmast a hunebed b monument c poldergermaal a begrafsplaats b boom c paal d opslagtank a kampeerterrain b sportcomplex c ziekenhuis — schietbaan — afzastering — hoogspanningsleiding met mast — muur — geluidswering</p>
---	---	---

BIJLAGE 2

Overzicht van de wegverkeersintensiteiten en –verdelingen

Tijd	Zondag	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Gem. Week	Gem. Werk	Gem. Wknd	
00:00 - 01:00		3	2	2	1	4	2	3	2	2	3
01:00 - 02:00		4				3	1	3	2	1	4
02:00 - 03:00		2						1			2
03:00 - 04:00		2									1
04:00 - 05:00		1		1		1	1	1	1	1	1
05:00 - 06:00		1	1								
06:00 - 07:00		1	3	12	4	4	4	1	4	5	1
07:00 - 08:00		2	28	15	12	22	16	3	14	19	2
08:00 - 09:00		6	16	14	11	20	18	7	13	16	6
09:00 - 10:00		15	5	10	8	10	10	15	10	9	15
10:00 - 11:00		14	15	8	10	14	15	12	13	12	13
11:00 - 12:00		14	8	15	19	21	32	16	18	19	15
12:00 - 13:00		17	7	13	10	34	18	14	16	16	16
13:00 - 14:00		14	7	17	24	17	24	20	18	18	17
14:00 - 15:00		14	25	18	14	9	18	17	16	17	16
15:00 - 16:00		19	13	17	20	31	28	19	21	22	19
16:00 - 17:00		12	27	26	32	26	28	13	23	28	12
17:00 - 18:00		12	15	28	18	14	22	11	17	19	12
18:00 - 19:00		9	13	13	18	14	19	7	13	15	8
19:00 - 20:00		6	4	20	12	9	14	4	10	12	5
20:00 - 21:00		3	2	11	5	10	11	5	7	8	4
21:00 - 22:00		4	4	4	4	8	5	4	5	5	4
22:00 - 23:00		4	1	7	3	10	6	2	5	5	3
23:00 - 24:00		2		2	3	3	8	2	3	3	2
Elmaal		180	196	253	228	283	298	182	229	258	181
Overdag (07-19u)		146	179	194	195	232	246	156	191	215	152
Avond (19-23u)		18	11	42	24	38	36	16	25	31	16
Nacht (23-07u)		16	6	17	9	14	16	11	13	13	13

Telpunt : L_113_11			Jaar : 2011
Straatnaam : Jacob Poelweg			periode van : 25 nov 2011
Locatie : America			T/m : 12 dec 2011
Wijk : Geen			
Telpunt	L_113_11	L_113_11	L_113_11
Max snelheid	60	60	60
Telnaam	L_113_11	L_113_11	L_113_11
Start	26-11-11 [00:00]	30-11-11 [08:00]	28-11-11 [00:00]
Eind	11-12-11 [23:00]	11-12-11 [22:00]	11-12-11 [23:00]
Kanaalinfo	vanaf Griendtsveenseweg	vanaf schaapherdenweg	

Bepaling van de verkeersintensiteiten volgens een model van ir. W.A. Verhave

Berekening van autonoom groeipercentage uit twee bekende etmaalintensiteiten

etmaalintensiteit 1 =	n.v.t.	motorvoertuigen per etmaal
jaartal 1 =	n.v.t.	[-]
etmaalintensiteit 2 =	n.v.t.	motorvoertuigen per etmaal
jaartal 2 =	n.v.t.	[-]
berekend autonoom groeipercentage =	n.v.t.	[-]

Invulgegevens

straatnaam =	Jacob Poelsweg	[-]
wegcategorie =	2	[-]
toegestane rijsnelheid volgens categorie =	70	km/h
tellingsjaar =	2011	[-]
Q _{etmaal,tellingsjaar} =	229	motorvoertuigen
autonoom groeipercentage =	1,50%	[-]
prognosejaar =	2022	[-]
Q _{etmaal,prognosejaar} =	270	motorvoertuigen
aandeel middelzware vrachtauto's =	75%	[-]
aandeel zware vrachtauto's =	25%	[-]

Tabel: indeling wegcategorieën ter bepaling van de geluidsbelasting volgens ir. W.A. Verhave

wegcategorie	v _{max} [km/h]	wegtype	Q _{daguur} /Q _{etm.}	Q _{avonduur} /Q _{etm.}	Q _{nachtuur} /Q _{etm.}	aandeel zwaar verkeer overdag	aandeel zwaar verkeer 's avonds	aandeel zwaar verkeer 's nachts
1	100/80/70	nationaal	6,7%	2,7%	1,1%	18%	24%	30%
2	80/70	lokaal/regionaal	7,0%	2,7%	0,7%	14%	14%	14%
3	50	stadshoofwegennet	6,7%	2,7%	1,1%	8%	8%	8%
4	50	wijk- en buurtwegen	7,0%	2,6%	0,7%	6%	5%	4%
5	80/50	woon- en buurtstraten	-	-	-	-	-	-

Tabel: verdeling van middelzware en zware vrachtauto's als functie van de maximale rijsnelheid

v _{max} [km/h]	ρ _{mv}	ρ _{zv}
30	95%	5%
50	85%	15%
70	75%	25%
80	65%	35%
100	55%	45%

Gedifferentieerde verkeersintensiteiten

dagperiode

Q _{lv} [mvt./uur]	Q _{mv} [mvt./uur]	Q _{zv} [mvt./uur]	Q _{totaal} [mvt./uur]
16,24	1,98	0,66	18,88
86,0%	10,5%	3,5%	100,0%

avondperiode

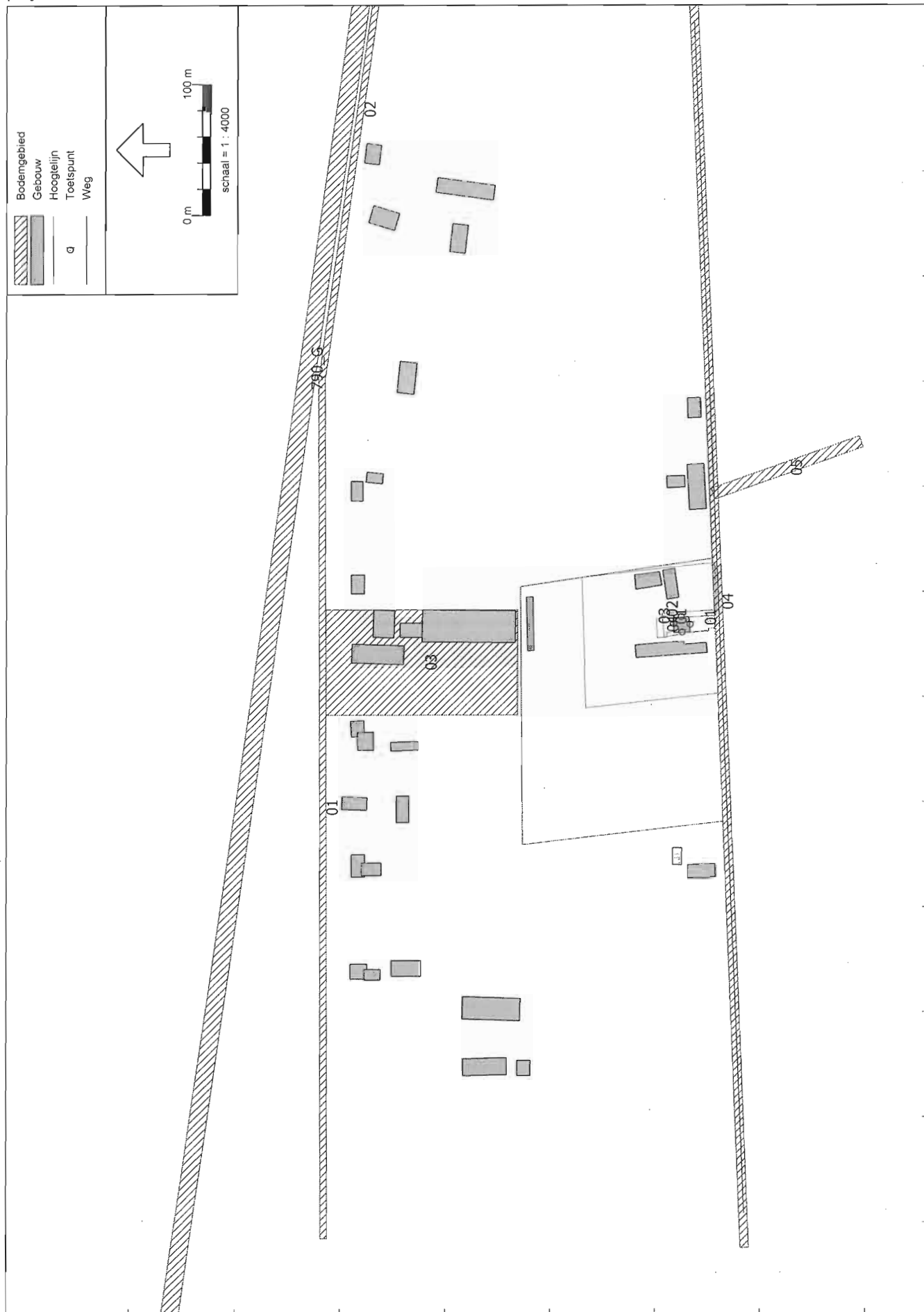
Q _{lv} [mvt./uur]	Q _{mv} [mvt./uur]	Q _{zv} [mvt./uur]	Q _{totaal} [mvt./uur]
6,26	0,76	0,25	7,28
86,0%	10,5%	3,5%	100,0%

nachtperiode

Q _{lv} [mvt./uur]	Q _{mv} [mvt./uur]	Q _{zv} [mvt./uur]	Q _{totaal} [mvt./uur]
1,62	0,20	0,07	1,89
86,0%	10,5%	3,5%	100,0%

BIJLAGE 3

Invoergegevens en rekenbladen gevelgeluidbelasting

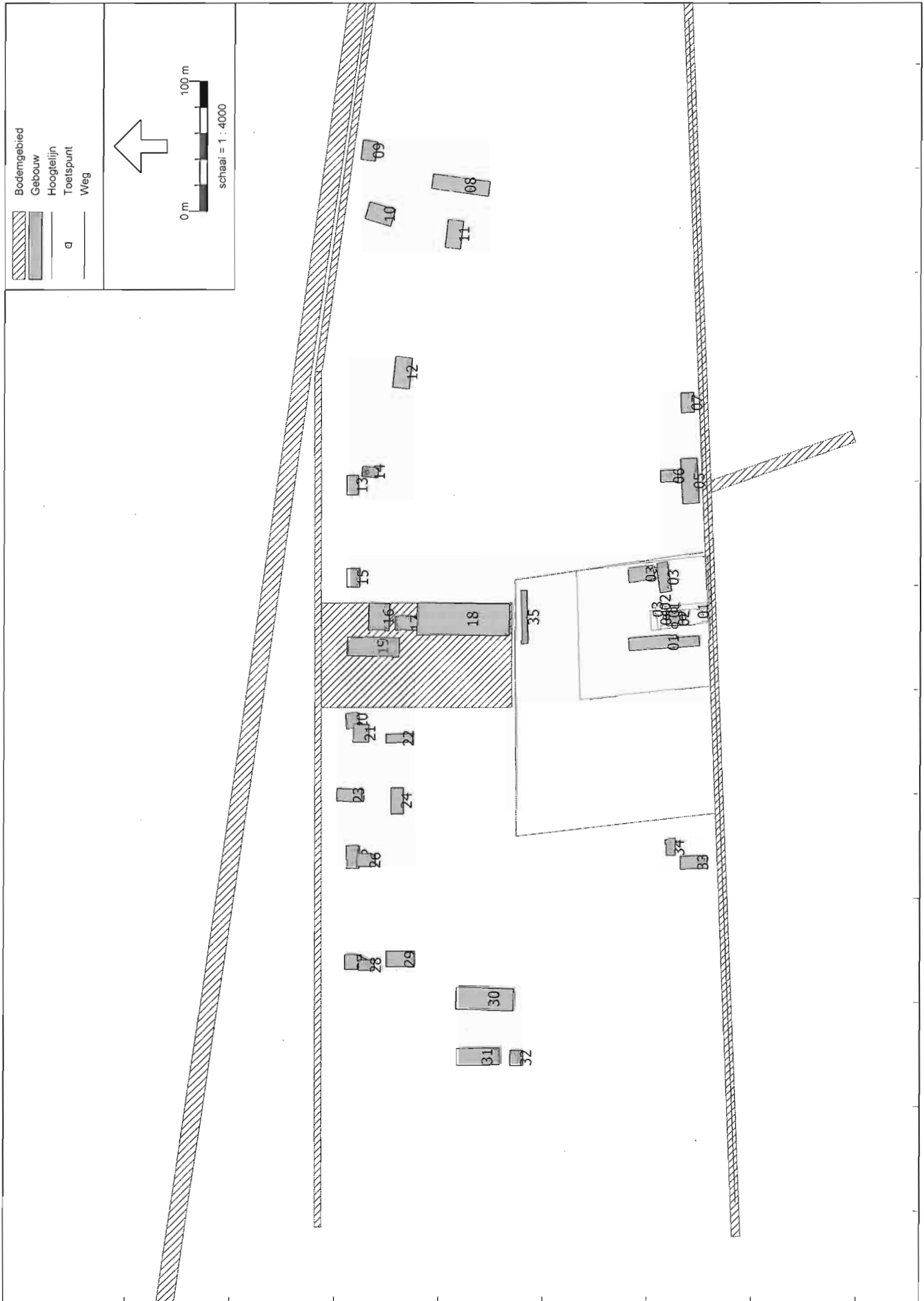


383200

195200

194800

194400

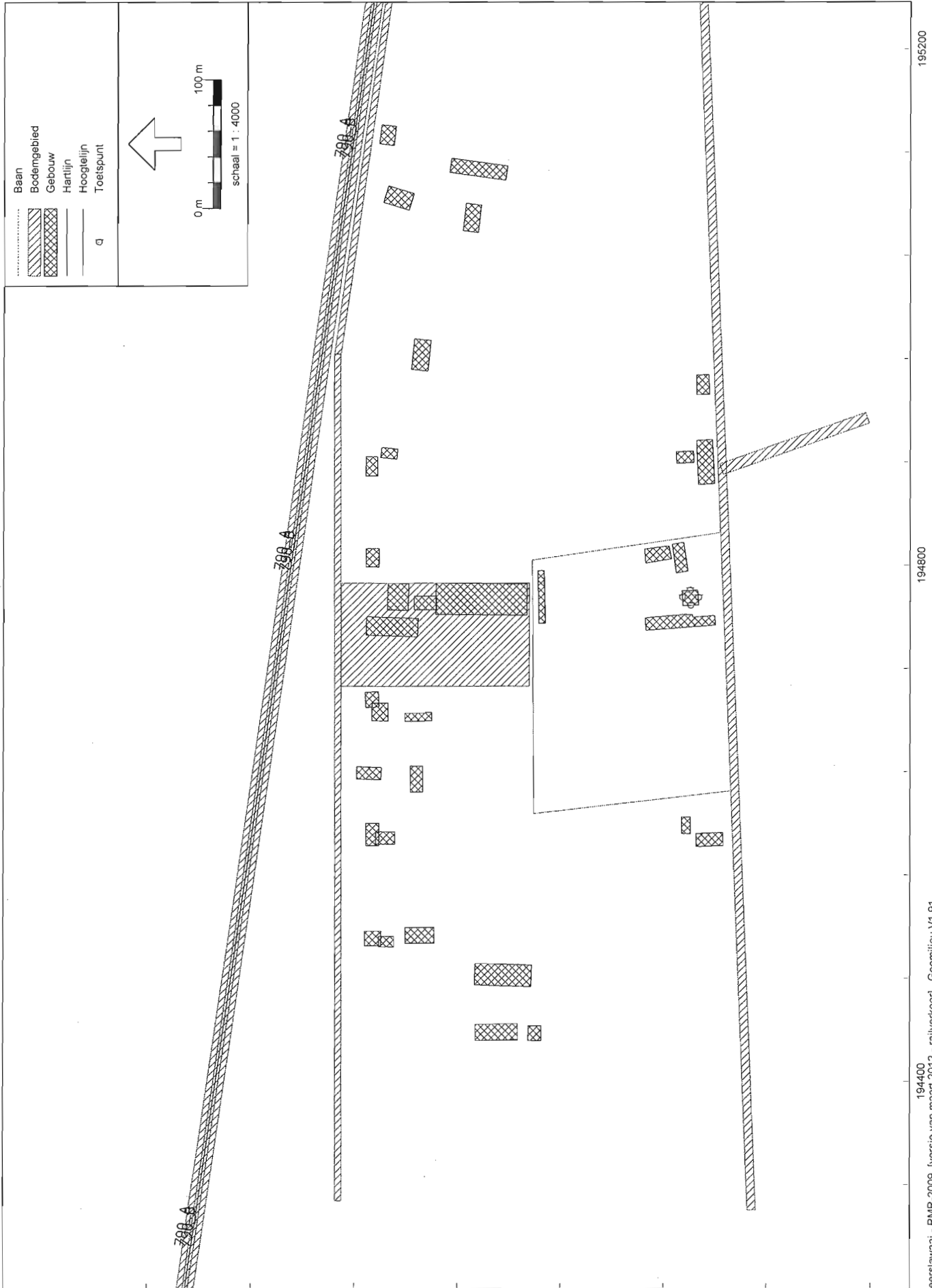


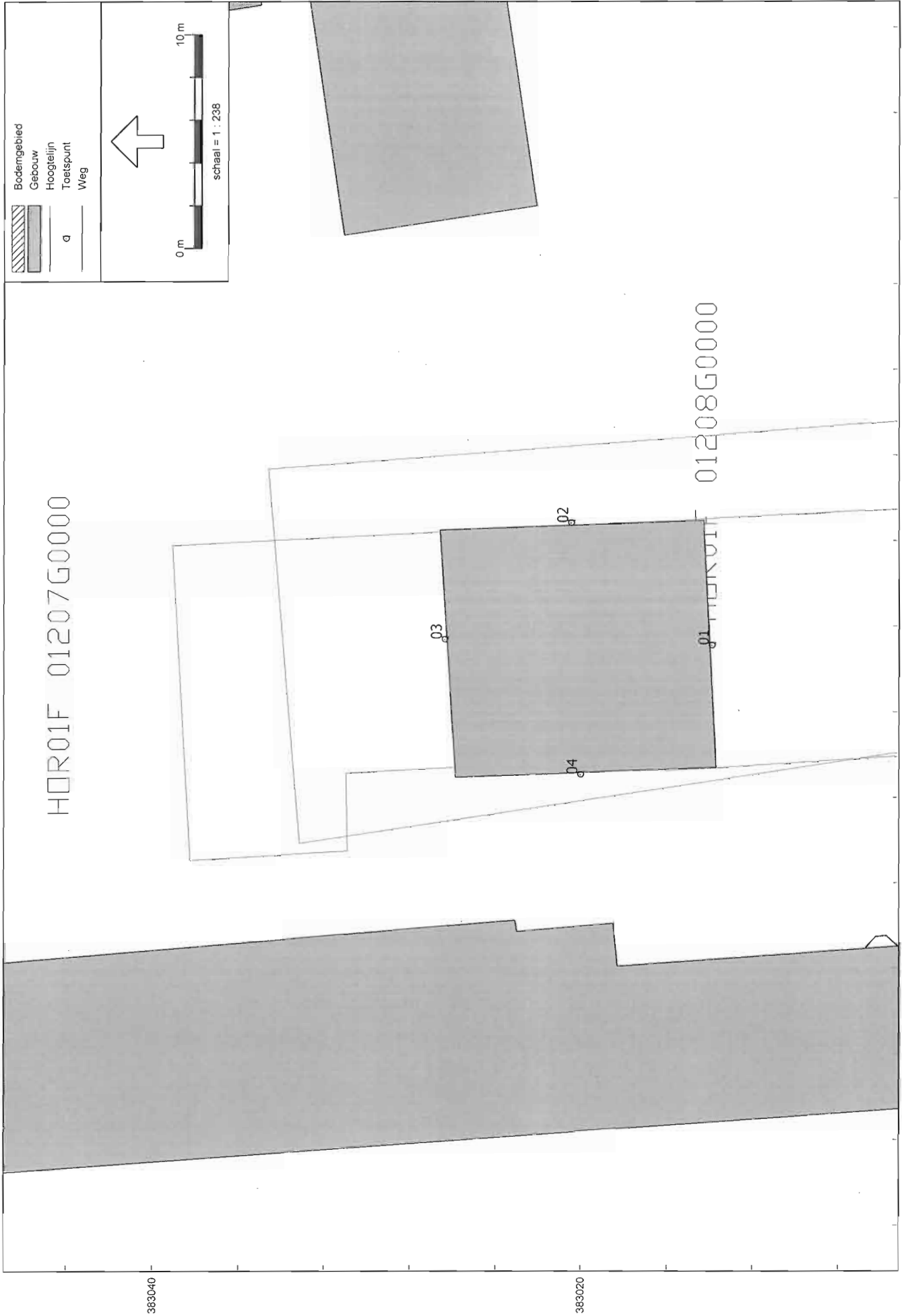
383200

195200

194800

194400





Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Bf	Omtrek	Oppervlak
790_G	790_Bodemgebied	195953,08	383154,87	0,00	4001,87	25836,59
01	Griendtveenseweg	194307,79	383294,96	0,00	1323,28	3309,27
02	Griendtveenseweg	194963,98	383295,59	0,00	834,86	2061,85
03	terreinverharding	194786,59	383290,24	0,00	450,92	11643,34
04	Jacob Poelsweg	194300,50	382974,94	0,00	1982,62	6348,08
05	Schaapherderweg	194910,09	382881,66	0,00	256,66	1038,02

Model: wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63
05	pand derden	194863,34	383001,41	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
06	pand derden	194879,83	383017,44	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
07	pand derden	194932,84	383005,42	5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
08	pand derden	195109,73	383162,08	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
09	pand derden	195126,92	383261,11	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
10	pand derden	195088,38	383234,43	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
11	pand derden	195059,32	383196,47	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
12	pand derden	194951,99	383236,20	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
13	pand derden	194869,56	383271,19	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
14	pand derden	194883,80	383259,92	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
15	pand derden	194799,00	383271,19	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
16	pand derden	194765,79	383254,59	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
17	pand derden	194765,79	383233,83	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
18	pand derden	194762,23	383217,23	5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
19	pand derden	194760,45	383270,60	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
20	pand derden	194689,89	383271,19	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
21	pand derden	194679,80	383266,45	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
22	pand derden	194679,21	383240,95	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
23	pand derden	194644,22	383278,31	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
24	pand derden	194624,66	383227,31	5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
25	pand derden	194583,15	383271,19	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
26	pand derden	194584,33	383248,66	5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
27	pand derden	194505,34	383272,22	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
28	pand derden	194504,67	383249,28	5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
29	pand derden	194507,37	383240,50	5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
30	pand derden	194490,50	383142,66	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
31	pand derden	194444,61	383186,52	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
32	pand derden	194431,79	383135,24	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
33	pand derden	194582,95	382994,20	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
34	pand derden	194592,39	383026,59	5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
35	wal	194755,32	383137,38	2,00	0,00	Relatief	2 dB	False	0,20
03	carport	194794,30	383031,05	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
01	recreatieappartementen	194749,96	383054,32	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
03	woning en werkplaats	194812,95	383055,53	5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
02	nieuwe woning	194780,51	383026,60	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hbron	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	MR(D)	MR(A)	MR(N)
01	Jacob Poelsweg	194326,86	382972,16	0,75	W0	60	60	60	60	--	--	--

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	LV (D)	LV (A)	LV (N)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)
01	16,12	6,33	1,65	1,97	0,77	0,20	0,66	0,26	0,07

HMB BV
projectnr: 07255803N

Bijlage 3
invoer wegen

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	LE (D)	Totaal	LE (A)	Totaal	LE (N)	Totaal	Helling	Groep
01		97,44		93,38		87,56	0	J. Poelsweg

HMB BV
projectnr: 07255803N

Model: railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2009

Omschr.	Aantal(D)	Cat.1	FStop(D)	Cat.1	Aantal(A)	Cat.1	FStop(A)	Cat.1	Aantal(N)	Cat.1	FStop(N)	Cat.1	Vdoor	Cat.1	Vstop	Cat.1	Corr.	Cat.1
790_B_17941_18400	0,10	0,94	0,09	0,95	0,40	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	140	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_17923_17941	0,10	0,94	0,09	0,95	0,40	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	140	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_17466_17923	0,10	0,94	0,09	0,95	0,40	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	140	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_16858_17466	0,10	0,94	0,09	0,95	0,40	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	140	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_16816_16858	0,10	0,94	0,09	0,95	0,40	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	140	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_16558_16816	0,10	0,94	0,09	0,95	0,40	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	140	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_16490_16558	0,10	0,94	0,09	0,95	0,40	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	140	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_16455_16490	0,10	0,94	0,09	0,95	0,40	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	140	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_16357_16455	0,10	0,94	0,09	0,95	0,40	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	140	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_16258_16357	0,10	0,94	0,09	0,95	0,40	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	140	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_16157_16258	0,10	0,94	0,09	0,95	0,40	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	140	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_15958_16157	0,11	0,93	0,09	0,93	0,36	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	140	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_17941_18400	0,11	0,93	0,09	0,93	0,36	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	140	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_17923_17941	0,11	0,93	0,09	0,93	0,36	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	140	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_17466_17923	0,11	0,93	0,09	0,93	0,36	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	140	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_16858_17466	0,11	0,93	0,09	0,93	0,36	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	140	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_16816_16858	0,11	0,93	0,09	0,93	0,36	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	139	139	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_16558_16816	0,11	0,93	0,09	0,93	0,36	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	139	139	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_16490_16558	0,11	0,93	0,09	0,93	0,36	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	138	138	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_16455_16490	0,11	0,93	0,09	0,93	0,36	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	138	138	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_16357_16455	0,11	0,93	0,09	0,93	0,36	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	137	137	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_16258_16357	0,11	0,93	0,09	0,93	0,36	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	137	137	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_16157_16258	0,11	0,93	0,09	0,93	0,36	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	137	137	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_15958_16157	0,11	0,93	0,09	0,93	0,36	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	137	137	0,00	0,00	0,00	0,00

HMB BV
projectnr: 07255803N

Model: railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2009

Omschr.	Aantal(D)	Cat.2	FStop(D)	Cat.2	Aantal(A)	Cat.2	FStop(A)	Cat.2	Aantal(N)	Cat.2	FStop(N)	Cat.2	Vdoor	Cat.2	Vstop	Cat.2	Corr.	Cat.2
790_B_17941_18400	1,23	0,99	1,04	0,96	0,62	0,98	140	140	0,00									
790_B_17923_17941	1,23	0,99	1,04	0,96	0,62	0,98	140	140	0,00									
790_B_17466_17923	1,23	0,99	1,04	0,96	0,62	0,98	140	140	0,00									
790_B_16858_17466	1,23	0,99	1,04	0,96	0,62	0,98	140	140	0,00									
790_B_16816_16858	1,23	0,99	1,04	0,96	0,62	0,98	140	140	0,00									
790_B_16558_16816	1,23	0,99	1,04	0,96	0,62	0,98	140	140	0,00									
790_B_16490_16558	1,23	0,99	1,04	0,96	0,62	0,98	140	140	0,00									
790_B_16455_16490	1,23	0,99	1,04	0,96	0,62	0,98	140	140	0,00									
790_B_16357_16455	1,23	0,99	1,04	0,96	0,62	0,98	140	140	0,00									
790_B_16258_16357	1,23	0,99	1,04	0,96	0,62	0,98	140	140	0,00									
790_B_16157_16258	1,23	0,99	1,04	0,96	0,62	0,98	140	140	0,00									
790_B_15958_16157	1,35	0,99	1,10	0,48	0,39	0,91	140	140	0,00									
790_A_17941_18400	1,35	0,99	1,10	0,48	0,39	0,91	140	140	0,00									
790_A_17923_17941	1,35	0,99	1,10	0,48	0,39	0,91	140	140	0,00									
790_A_17466_17923	1,35	0,99	1,10	0,48	0,39	0,91	140	140	0,00									
790_A_16858_17466	1,35	0,99	1,10	0,48	0,39	0,91	140	140	0,00									
790_A_16816_16858	1,35	0,99	1,10	0,48	0,39	0,91	140	140	0,00									
790_A_16558_16816	1,35	0,99	1,10	0,48	0,39	0,91	140	140	0,00									
790_A_16490_16558	1,35	0,99	1,10	0,48	0,39	0,91	140	140	0,00									
790_A_16455_16490	1,35	0,99	1,10	0,48	0,39	0,91	136	140	0,00									
790_A_16357_16455	1,35	0,99	1,10	0,48	0,39	0,91	136	140	0,00									
790_A_16258_16357	1,35	0,99	1,10	0,48	0,39	0,91	136	139	0,00									
790_A_16157_16258	1,35	0,99	1,10	0,48	0,39	0,91	136	139	0,00									
790_A_15958_16157	1,35	0,99	1,10	0,48	0,39	0,91	136	137	0,00									

Model: railverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2009

Omschr.	Aantal(D)	Cat.3	FStop(D)	Cat.3	Aantal(A)	Cat.3	FStop(A)	Cat.3	Aantal(N)	Cat.3	FStop(N)	Cat.3	Vdoor	Cat.3	Vstop	Cat.3	Corr.	Cat.3
790_B_17941_18400	1,31		0,96	1,27	0,97	0,97	0,23	0,74	90	140	0,00	0,00						
790_B_17923_17941	1,31		0,96	1,27	0,97	0,97	0,23	0,74	90	140	0,00	0,00						
790_B_17466_17923	1,31		0,96	1,27	0,97	0,97	0,23	0,74	90	140	0,00	0,00						
790_B_16858_17466	1,31		0,96	1,27	0,97	0,97	0,23	0,74	90	140	0,00	0,00						
790_B_16816_16858	1,31		0,96	1,27	0,97	0,97	0,23	0,74	90	140	0,00	0,00						
790_B_16558_16816	1,31		0,96	1,27	0,97	0,97	0,23	0,74	90	140	0,00	0,00						
790_B_16490_16558	1,31		0,96	1,27	0,97	0,97	0,23	0,74	90	140	0,00	0,00						
790_B_16455_16490	1,31		0,96	1,27	0,97	0,97	0,23	0,74	90	140	0,00	0,00						
790_B_16357_16455	1,31		0,96	1,27	0,97	0,97	0,23	0,74	90	140	0,00	0,00						
790_B_16258_16357	1,31		0,96	1,27	0,97	0,97	0,23	0,74	90	140	0,00	0,00						
790_B_16157_16258	1,31		0,96	1,27	0,97	0,97	0,23	0,74	90	140	0,00	0,00						
790_B_15958_16157	1,31		0,96	1,27	0,97	0,97	0,23	0,74	90	140	0,00	0,00						
790_A_17941_18400	1,35		0,97	1,14	0,84	0,84	0,23	0,86	90	140	0,00	0,00						
790_A_17923_17941	1,35		0,97	1,14	0,84	0,84	0,23	0,86	90	140	0,00	0,00						
790_A_17466_17923	1,35		0,97	1,14	0,84	0,84	0,23	0,86	90	140	0,00	0,00						
790_A_16858_17466	1,35		0,97	1,14	0,84	0,84	0,23	0,86	90	140	0,00	0,00						
790_A_16816_16858	1,35		0,97	1,14	0,84	0,84	0,23	0,86	90	140	0,00	0,00						
790_A_16558_16816	1,35		0,97	1,14	0,84	0,84	0,23	0,86	90	140	0,00	0,00						
790_A_16490_16558	1,35		0,97	1,14	0,84	0,84	0,23	0,86	90	140	0,00	0,00						
790_A_16455_16490	1,35		0,97	1,14	0,84	0,84	0,23	0,86	90	140	0,00	0,00						
790_A_16357_16455	1,35		0,97	1,14	0,84	0,84	0,23	0,86	90	140	0,00	0,00						
790_A_16258_16357	1,35		0,97	1,14	0,84	0,84	0,23	0,86	90	139	0,00	0,00						
790_A_16157_16258	1,35		0,97	1,14	0,84	0,84	0,23	0,86	90	139	0,00	0,00						
790_A_15958_16157	1,35		0,97	1,14	0,84	0,84	0,23	0,86	90	137	0,00	0,00						

Model: railverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Omschr.	Aantal(D)	Cat.4	FStop(D)	Cat.4	Aantal(A)	Cat.4	FStop(A)	Cat.4	Aantal(N)	Cat.4	FStop(N)	Cat.4	Vdoor	Cat.4	Vstop	Cat.4	Corr.	Cat.4
790_B_17941_18400	31,05	0,00	0,00	30,76	0,00	0,00	25,15	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_17923_17941	31,05	0,00	0,00	30,76	0,00	0,00	25,15	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_17466_17923	31,05	0,00	0,00	30,76	0,00	0,00	25,15	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_16858_17466	31,05	0,00	0,00	30,76	0,00	0,00	25,15	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_16816_16858	31,05	0,00	0,00	30,76	0,00	0,00	25,15	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_16558_16816	31,05	0,00	0,00	30,76	0,00	0,00	25,15	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_16490_16558	31,05	0,00	0,00	30,76	0,00	0,00	25,15	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_16455_16490	31,05	0,00	0,00	30,76	0,00	0,00	25,15	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_16357_16455	31,05	0,00	0,00	30,76	0,00	0,00	25,15	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_16258_16357	31,05	0,00	0,00	30,76	0,00	0,00	25,15	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_16157_16258	31,05	0,00	0,00	30,76	0,00	0,00	25,15	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_B_15958_16157	31,05	0,00	0,00	30,76	0,00	0,00	25,15	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_17941_18400	29,49	0,00	0,00	24,00	0,00	0,00	31,06	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_17923_17941	29,49	0,00	0,00	24,00	0,00	0,00	31,06	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_17466_17923	29,49	0,00	0,00	24,00	0,00	0,00	31,06	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_16858_17466	29,49	0,00	0,00	24,00	0,00	0,00	31,06	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_16816_16858	29,49	0,00	0,00	24,00	0,00	0,00	31,06	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_16558_16816	29,49	0,00	0,00	24,00	0,00	0,00	31,06	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_16490_16558	29,49	0,00	0,00	24,00	0,00	0,00	31,06	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_16455_16490	29,49	0,00	0,00	24,00	0,00	0,00	31,06	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_16357_16455	29,49	0,00	0,00	24,00	0,00	0,00	31,06	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_16258_16357	29,49	0,00	0,00	24,00	0,00	0,00	31,06	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_16157_16258	29,49	0,00	0,00	24,00	0,00	0,00	31,06	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
790_A_15958_16157	29,49	0,00	0,00	24,00	0,00	0,00	31,06	0,00	90	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

HMB BV
Projectnr: 07255803N

Model: railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2009

Omschr.	Aantal(D)	Cat.6	FStop(D)	Cat.6	Aantal(A)	Cat.6	FStop(A)	Cat.6	Aantal(N)	Cat.6	FStop(N)	Cat.6	Vdoor	Cat.6	Vstop	Cat.6	Corr.	Cat.6
790_B_17941_18400	0,93	0,00	0,92	0,00	0,00	0,00	0,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_B_17923_17941	0,93	0,00	0,92	0,00	0,00	0,00	0,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_B_17466_17923	0,93	0,00	0,92	0,00	0,00	0,00	0,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_B_16858_17466	0,93	0,00	0,92	0,00	0,00	0,00	0,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_B_16816_16858	0,93	0,00	0,92	0,00	0,00	0,00	0,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_B_16558_16816	0,93	0,00	0,92	0,00	0,00	0,00	0,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_B_16490_16558	0,93	0,00	0,92	0,00	0,00	0,00	0,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_B_16455_16490	0,93	0,00	0,92	0,00	0,00	0,00	0,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_B_16357_16455	0,93	0,00	0,92	0,00	0,00	0,00	0,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_B_16258_16357	0,93	0,00	0,92	0,00	0,00	0,00	0,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_B_16157_16258	0,93	0,00	0,92	0,00	0,00	0,00	0,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_B_15958_16157	0,94	0,00	0,78	0,00	0,00	0,00	1,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_A_17941_18400	0,94	0,00	0,78	0,00	0,00	0,00	1,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_A_17923_17941	0,94	0,00	0,78	0,00	0,00	0,00	1,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_A_17466_17923	0,94	0,00	0,78	0,00	0,00	0,00	1,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_A_16858_17466	0,94	0,00	0,78	0,00	0,00	0,00	1,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_A_16816_16858	0,94	0,00	0,78	0,00	0,00	0,00	1,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_A_16558_16816	0,94	0,00	0,78	0,00	0,00	0,00	1,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_A_16490_16558	0,94	0,00	0,78	0,00	0,00	0,00	1,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_A_16455_16490	0,94	0,00	0,78	0,00	0,00	0,00	1,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_A_16357_16455	0,94	0,00	0,78	0,00	0,00	0,00	1,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_A_16258_16357	0,94	0,00	0,78	0,00	0,00	0,00	1,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_A_16157_16258	0,94	0,00	0,78	0,00	0,00	0,00	1,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		
790_A_15958_16157	0,94	0,00	0,78	0,00	0,00	0,00	1,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90	0,00	0	0,00		

Model: railverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Omschr.	Aantal(D)	Cat.8	FStop(D)	Cat.8	Aantal(A)	Cat.8	FStop(A)	Cat.8	Aantal(N)	Cat.8	FStop(N)	Cat.8	Vdoor	Cat.8	Vstop	Cat.8	Corr.	Cat.8
790_B_17941_18400	16,21	0,97	16,42	0,95	3,20	0,80	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_B_17923_17941	16,21	0,97	16,42	0,95	3,20	0,80	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_B_17466_17923	16,21	0,97	16,42	0,95	3,20	0,80	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_B_16858_17466	16,21	0,97	16,42	0,95	3,20	0,80	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_B_16816_16858	16,21	0,97	16,42	0,95	3,20	0,80	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_B_16558_16816	16,21	0,97	16,42	0,95	3,20	0,80	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_B_16490_16558	16,21	0,97	16,42	0,95	3,20	0,80	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_B_16455_16490	16,21	0,97	16,42	0,95	3,20	0,80	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_B_16357_16455	16,21	0,97	16,42	0,95	3,20	0,80	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_B_16258_16357	16,21	0,97	16,42	0,95	3,20	0,80	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_B_16157_16258	16,21	0,97	16,42	0,95	3,20	0,80	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_B_15958_16157	16,21	0,97	16,42	0,95	3,20	0,80	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_A_17941_18400	16,29	0,98	15,62	0,93	3,40	0,91	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_A_17923_17941	16,29	0,98	15,62	0,93	3,40	0,91	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_A_17466_17923	16,29	0,98	15,62	0,93	3,40	0,91	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_A_16858_17466	16,29	0,98	15,62	0,93	3,40	0,91	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_A_16816_16858	16,29	0,98	15,62	0,93	3,40	0,91	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_A_16558_16816	16,29	0,98	15,62	0,93	3,40	0,91	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_A_16490_16558	16,29	0,98	15,62	0,93	3,40	0,91	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_A_16455_16490	16,29	0,98	15,62	0,93	3,40	0,91	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_A_16357_16455	16,29	0,98	15,62	0,93	3,40	0,91	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_A_16258_16357	16,29	0,98	15,62	0,93	3,40	0,91	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_A_16157_16258	16,29	0,98	15,62	0,93	3,40	0,91	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00
790_A_15958_16157	16,29	0,98	15,62	0,93	3,40	0,91	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00	140	0,00

HMB BV
Projectnr: 07255803N

Model: railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2009

Omschr.	Aantal(D)	Cat.9/1	FStop(D)	Cat.9/1	Aantal(A)	Cat.9/1	FStop(A)	Cat.9/1	Aantal(N)	Cat.9/1	FStop(N)	Cat.9/1	Vdoor	Cat.9/1	Vstop	Cat.9/1
790_B_17941_18400	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	140		0
790_B_17923_17941	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	140		0
790_B_17466_17923	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	140		0
790_B_16858_17466	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	140		0
790_B_16816_16858	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	140		140
790_B_16558_16816	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	140		140
790_B_16490_16558	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	140		140
790_B_16455_16490	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	140		140
790_B_16357_16455	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	140		140
790_B_16258_16357	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	140		140
790_B_16157_16258	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	140		140
790_B_15958_16157	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	140		140
790_A_17941_18400	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	140		0
790_A_17923_17941	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	140		0
790_A_17466_17923	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	140		0
790_A_16858_17466	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	138		0
790_A_16816_16858	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	138		140
790_A_16558_16816	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	134		140
790_A_16490_16558	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	134		140
790_A_16455_16490	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	132		140
790_A_16357_16455	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	132		140
790_A_16258_16357	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	132		139
790_A_16157_16258	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	132		139
790_A_15958_16157	0,01		0,00		0,00		0,01		0,00		0,00		0,00	132		137

Omschr.	Contr.	Cat.9/1	Aantal(D)	Cat.9/2	FStop(D)	Cat.9/2	Aantal(A)	Cat.9/2	FStop(A)	Cat.9/2	Aantal(N)	Cat.9/2	FStop(N)	Cat.9/2	Vdoor	Cat.9/2
790_B_17941_18400	0,00	0,03	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	
790_B_17923_17941	0,00	0,03	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	
790_B_17466_17923	0,00	0,03	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	
790_B_16858_17466	0,00	0,03	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	
790_B_16816_16858	0,00	0,03	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	
790_B_16558_16816	0,00	0,03	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	
790_B_16490_16558	0,00	0,03	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	
790_B_16455_16490	0,00	0,03	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	
790_B_16357_16455	0,00	0,03	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	
790_B_16258_16357	0,00	0,03	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	
790_B_16157_16258	0,00	0,03	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	
790_B_15958_16157	0,00	0,02	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	
790_A_17941_18400	0,00	0,02	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	
790_A_17923_17941	0,00	0,02	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	
790_A_17466_17923	0,00	0,02	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140	
790_A_16858_17466	0,00	0,02	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	138	
790_A_16816_16858	0,00	0,02	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	138	
790_A_16558_16816	0,00	0,02	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	134	
790_A_16490_16558	0,00	0,02	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	134	
790_A_16455_16490	0,00	0,02	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	132	
790_A_16357_16455	0,00	0,02	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	132	
790_A_16258_16357	0,00	0,02	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	132	
790_A_16157_16258	0,00	0,02	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	132	
790_A_15958_16157	0,00	0,02	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	132	

Omschr.	Vstop	Cat.9/2	Corr.	Cat.9/2
790_B_17941_18400	0		0,00	
790_B_17923_17941	0		0,00	
790_B_17466_17923	0		0,00	
790_B_16858_17466	0		0,00	
790_B_16816_16858	140		0,00	
790_B_16558_16816	140		0,00	
790_B_16490_16558	140		0,00	
790_B_16455_16490	140		0,00	
790_B_16357_16455	140		0,00	
790_B_16258_16357	140		0,00	
790_B_16157_16258	140		0,00	
790_B_15958_16157	140		0,00	
790_A_17941_18400	0		0,00	
790_A_17923_17941	0		0,00	
790_A_17466_17923	0		0,00	
790_A_16858_17466	0		0,00	
790_A_16816_16858	140		0,00	
790_A_16558_16816	140		0,00	
790_A_16490_16558	140		0,00	
790_A_16455_16490	140		0,00	
790_A_16357_16455	140		0,00	
790_A_16258_16357	139		0,00	
790_A_16157_16258	139		0,00	
790_A_15958_16157	137		0,00	

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Maaiveld	HDef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	zuidgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02	oostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03	noordgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04	westgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: wegverkeer

Model eigenschap

Omschrijving	wegverkeer
Verantwoordelijke	RM
Rekenmethode	RMW-2006
Modelgrenzen	(193552,61, 382764,43) - (196388,17, 384886,91)
Aangemaakt door	rick op 23-10-2007
Laatst ingezien door	nicole op 06-04-2012
Model aangemaakt met	GN-V5.41
Origineel project	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	1,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	0,80
Zichthoek [grd]	2
Meteorologische correctie	Standaard RMW-2006, SRM II
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Standaard RMW-2006, SRM II
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidgevel	1,50	45,5	41,4	35,6	45,7
01_B	zuidgevel	4,50	46,5	42,5	36,6	46,7
02_A	oostgevel	1,50	40,6	36,5	30,7	40,8
02_B	oostgevel	4,50	42,1	38,1	32,2	42,3
03_A	noordgevel	1,50	19,8	15,7	9,9	20,0
03_B	noordgevel	4,50	21,1	17,1	11,2	21,3
04_A	westgevel	1,50	39,8	35,7	29,9	40,0
04_B	westgevel	4,50	41,6	37,5	31,7	41,8

Rapport: Resultatentabel
Model: railverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	zuidgevel	1,50	--	--	--	--	
01_B	zuidgevel	4,50	--	--	--	--	
02_A	oostgevel	1,50	47,2	46,8	45,8	52,5	
02_B	oostgevel	4,50	50,0	49,5	48,6	55,3	
03_A	noordgevel	1,50	51,3	50,9	49,8	56,6	
03_B	noordgevel	4,50	52,2	51,8	50,8	57,5	
04_A	westgevel	1,50	48,1	47,7	46,7	53,4	
04_B	westgevel	4,50	47,7	47,3	46,3	53,0	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

rekenpunt	hoogte		weg		rail		industrie		lucht		Lcum	Lvl.cum	Lrl.cum	Lll.cum	Lli.cum	Lll.cum	Lvl.cum.g.
	Lvl	L*vl	Lrl	L*rl	Lil	L*il	Lll	L*ll									
01_A	zuidgevel	1,50	45,70	45,70	0,00	-1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0
01_B	zuidgevel	4,50	46,70	46,70	0,00	-1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0
02_A	oostgevel	1,50	40,80	40,80	52,50	48,48	0,00	0,00	0,00	0,00	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0
02_B	oostgevel	4,50	42,30	42,30	55,30	51,14	0,00	0,00	0,00	0,00	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0
03_A	noordgevel	1,50	20,00	20,00	56,60	52,37	0,00	0,00	0,00	0,00	52,4	52,4	56,5	51,4	46,3	52,372566	0
03_B	noordgevel	4,50	21,30	21,30	57,50	53,23	0,00	0,00	0,00	0,00	53,2	53,2	57,4	52,2	47,1	53,227828	0
04_A	westgevel	1,50	40,00	40,00	53,40	49,33	0,00	0,00	0,00	0,00	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0
04_B	westgevel	4,50	41,80	41,80	53,00	48,95	0,00	0,00	0,00	0,00	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0