

**Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder en Besluit
geluidhinder
Parallelweg te Hardinxveld-Giessendam**

*Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder (wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï)
voor de bouw van 2 woningen aan de Parallelweg Hardinxveld-Giessendam.*

Rapporttitel: Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder en Besluit geluidhinder
Parallelweg te Hardinxveld-Giessendam

Referentie: PLA.23.04

Datum: 17 juni 2023

Opdrachtgever: Plannen-makers B.V.
Europaweg 500
3526 KS Utrecht

Opgesteld door: Weel geluidadvies
ing. C.M. Weel
van Noordtkade 18 B
1013 BZ Amsterdam

tel. 020-6880214
06 – 44 57 47 83
e-mail: cmweel@yahoo.com

Kvk: 51299739

1. Inleiding.

In opdracht van Plannen-Makers B.V. te Hardinxveld-Giessendam is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de gevels van 2 te realiseren woningen aan de Parallelweg te Hardinxveld-Giessendam.

Dit onderzoek beschrijft de geluidhinder en het wettelijk kader met betrekking tot wegverkeerslawaaai en railverkeerslawaaai.

De berekende geluidbelasting op de gevels wordt getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder en aan de eisen uit het gemeentelijke Hogere waardenbeleid. Daarnaast wordt ingegaan op mogelijke maatregelen om de geluidbelasting te verlagen voor zover van toepassing.

2. Situatiebeschrijving.

Aan de Parallelweg, tussen de nummers 133 en 136 ligt een perceel grond waar 2 woningen op worden gebouwd. Het perceel ligt ten noorden van de Rijksweg A15. Tevens ligt het dicht bij de Parallelweg en bij de spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen. De Betuwelijn ligt op wat grotere afstand. De Neerpolderseweg ligt op ruim 300 meter afstand en is akoestisch niet relevant.

Langs de A15 en langs de Betuwelijn staan op sommige plekken geluidschermen. Deze schermen zijn onderdeel van de download vanuit het geluidregister waarover verder in dit stuk meer.

Figuur 1 toont de ligging van de 2 woningen in Hardinxveld-Giessendam, figuur 2 toont het plan.



Figuur 1: situering van het plan.

3. **Wettelijk kader.**

Het onderhavige onderzoek wordt uitgevoerd op basis van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder.

In de Wet geluidhinder wordt het begrip geluidzone gehanteerd. Een geluidzone langs een weg of spoorweg is een planologische aandachtzone. Ruimtelijke ontwikkelingen binnen deze zone dienen te worden getoetst aan de voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan deze ontwikkelingen. De omvang van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg, binnen- of buitenstedelijk.

Het betreft hier een buitenstedelijk gebied. Aangezien het plangebied binnen meerdere zones ligt is een akoestisch onderzoek verplicht.

Wegverkeerslawaaï.

De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï op de gevel van een geluidgevoelige bestemming bedraagt 48 dB (art. 82 lid 1 van de Wet geluidhinder).

A15.

Van de berekende geluidbelasting op die gevel mag, alvorens getoetst wordt aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder nog 2, 3 of 4 dB worden afgetrokken wegens het stiller worden van het wegverkeer in de toekomst (artikel 110g van de Wet geluidhinder). De aftrek van 2 c.q. 3 c.q. 4 dB geldt voor wegen met een maximum snelheid van 70 km/uur en hoger. Voor dit soort wegen geldt dat de aftrek afhankelijk is van de berekende geluidbelasting waarbij alleen het wegverkeer van die weg (in dit geval de A15) telt. De aftrek is vastgelegd in artikel 3.4 lid 1 van het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2012.

Naast deze aftrek geldt een aftrek voor de geleidelijke toekomstige invoering van stille banden. Deze aftrek (artikel 3.5 Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2012) bedraagt 1 dB voor wegen met een snelheid van 70 km/uur en hoger en een wegdek met een grove top laag zoals éénlaags en tweelaags ZOAB. Deze aftrek wordt automatisch toegepast door Winhavik, uiteraard indien van toepassing.

Voor een geprojecteerde woning buiten de bebouwde kom geldt een maximale ontheffingswaarde van ten hoogste 53 dB worden vastgesteld (art. 83 lid 1 van de Wet geluidhinder). Het gebied binnen de zone van een Rijksweg is aangeduid als een buitenstedelijk gebied. De maximale ontheffingswaarde vanwege het wegverkeer op de A15 bedraagt 53 dB (artikel 83 lid 1 van de Wet geluidhinder). Dit geldt ook voor het wegverkeer op de Parallelweg.

Railverkeerslawaaï.

Voor railverkeerslawaaï geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB voor een nog niet geprojecteerde woning binnen de zone van een spoorweg (art. 4.9 Besluit geluidhinder). De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege een spoorweg op de gevel van een woning bedraagt 68 dB (artikel 4.10 Besluit geluidhinder).

De geluidbelasting voor zowel wegverkeerslawaaï als railverkeerslawaaï wordt berekend met de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2012.

4. Verkeersgegevens.

Voor de berekening van de geluidbelasting op de gevels van de te realiseren woningen zijn gegevens gedownload van de site van Rijkswaterstaat, het zogenaamde "geluidregister". Tevens bevat de site onder meer gegevens over het soort wegdek en de hoogte en ligging van geluidschermen langs de weg. Ook deze gegevens zijn overgenomen van de site en worden direct in de modellering verwerkt. Toekomstige verkeersgroei op de snelweg is in het model gebracht door bij de berekende waarden een ophoging van 1,5 dB te voegen (C_{plafond})

De verkeersgegevens van de Parallelweg zijn geleverd door de OZHZ. Op deze weg ligt een wegdek van fijn asfalt. Op de Rijksweg A15 ligt 1-laags ZOAB (bron: geluidregister). Onderstaande tabellen tonen de gegevens van de Parallelweg. De OD heeft de gegevens geleverd als 2 rijrichtingen, oost en west. De etmaalintensiteit is dus het totaal van de twee.

kenmerk

intensiteit per etmaal

percent. ☒ verkeersintensiteiten in %

	dag		avond		nacht	
	intens %	v	intens %	v	intens %	v
uur	6,64		3,5		,8	
licht	96,17	60	98,4	60	96,73	60
midde	2,99	60	1,29	60	2,75	60
zwaar	0,84	60	0,31	60	0,52	60
motor	0	0	0	0	0	0

type wegdek ☒ = actueel ☐ = Niet gebruiken

code hellingcorrectie

omschrijving rijlijn

aftrek

Cplafond (geluidregister)

groepnr (groep > 0)

in plaats van intensiteiten en snelheden

emissienr (zie ook scherm: emissies)

kenmerk 23-05-02 18:45

intensiteit per etmaal

percent. ☒ verkeersintensiteiten in %

	dag		avond		nacht	
	intens %	v	intens %	v	intens %	v
uur	6.64		3.5		.8	
licht	96.17	60	98.4	60	96.73	60
midde	2.99	60	1.29	60	2.75	60
zwaar	0.84	60	0.31	60	0.52	60
motor	0	0	0	0	0	0

type wegdek ☒ = actueel ☐ = Niet gebruiken

▼

code hellingcorrectie ▼

omschrijving rijlijn

af trek ▼

Cplafond (geluidregister)

groepnr ▼ (groep > 0)

in plaats van intensiteiten en snelheden

emissienr (zie ook scherm: emissies)

De omschrijving van de categorieën luidt:

- Categorie 1: motorfietsen;
- Categorie 2: lichte motorvoertuigen;
- Categorie 3: middelzware motorvoertuigen (ongelede vrachtwagens met één achteras en bussen);
- Categorie 4: zware motorvoertuigen (gelede vrachtwagens en/of vrachtwagens met meer dan één achteras).

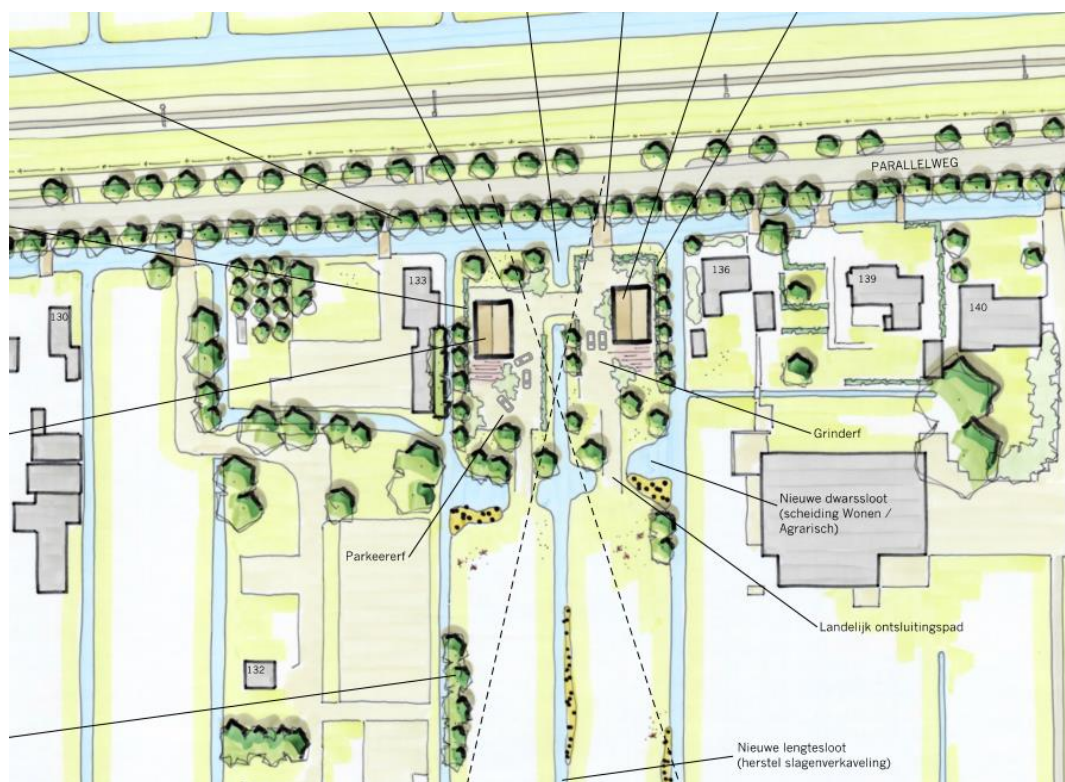
Voor de berekening van de geluidbelasting vanwege de spoorlijn Dordrecht - Geldermalsen is een ander geluidregister geraadpleegd. Ook hier wordt de spoorligging, het aantal bakken per uur en de hoogte en ligging van de geluidschermen direct overgenomen uit het geluidregister. Deze intensiteiten staan niet vermeld. Het geheel is zeer omvangrijk en biedt geen aanvullend inzicht. De gegevens kunnen op verzoek worden toegezonden. Zie voor de ligging ten opzichte van de relevante wegen figuur 1.

5. Modelleren.

De wegen, het plan en de omgeving zijn schematisch gedigitaliseerd tot een model waarmee de geluidbelasting op de gevels wordt berekend. Daarbij is rekening gehouden met de variaties in hoogteligging van de diverse omgevingskenmerken en het geluidabsorberende effect van zachte bodemgebieden. Alle grasvelden in de omgeving zijn gemodelleerd als 100% absorberende bodem, het plan, een mix van weg, erf, tuin is ingevoerd als 50% absorberende bodem.

Vorming van het model vindt plaats met het programma Winhavik versie 9.2.1, dit is de meest recente versie. Conform het Reken- en Meetvoorschrift wordt er gerekend met één reflectie en een sectorhoek van 2 graden.

De geluidbelasting wordt berekend op gevels op relevante waarnemhoogten. Voor dit plan is een waarnemhoogte van 1,5 en 4,5 meter ten opzichte van het plaatselijke maaiveld aangehouden.



Figuur 2: het plan met de twee woningen.

In een eerdere versie is al geconstateerd dat niet volledig aan het hogere waardenbeleid kan worden voldaan. Daarom is het plan nu aangevuld met een gebouwgebonden geluidscherm, per woning.

6. Gebruikte externe documenten.

De volgende documenten zijn gebruikt:

- digitale ondergrond;
- geluidregister Rijkswaterstaat en Prorail;
- Hogere waardenbeleid van de gemeente;
- plantekening Lagendijk Architecten.

7. Rekenresultaten.

Met het programma “WinhaviK” is de geluidbelasting op de gevels van de te realiseren woning berekend, gebruik makend van de Standaard Rekenmethode II uit 2012.

Alle hierna genoemde geluidbelastingen zijn **inclusief** een aftrek vanwege het stiller worden van het wegverkeer in de toekomst (art. 110g Wet geluidhinder) en inclusief de C_{plafond} (A15 en spoor).

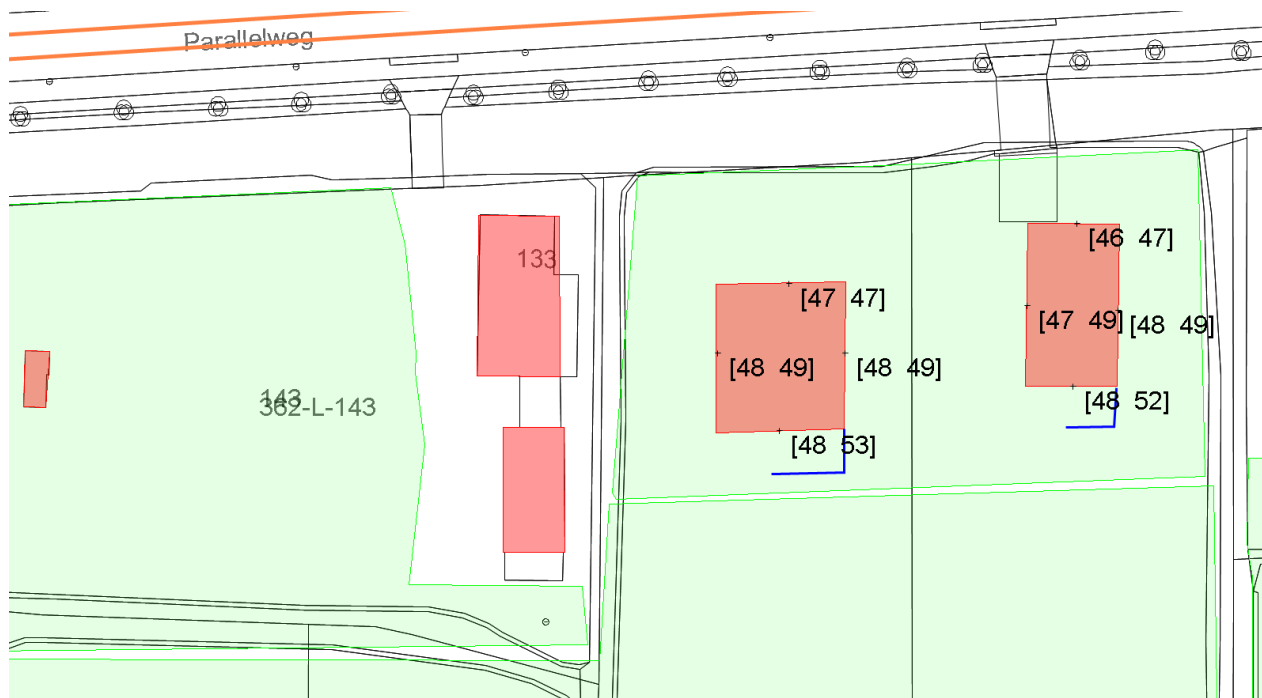
Een overzicht van de ligging van de waarneempunten is te vinden in bijlage 2, de invoergegevens zijn na te lezen in bijlage 4.

In de navolgende figuren wordt de geluidbelasting per bron getoond. Steeds wordt de hoogste waarde per waarneempunt getoond. Dat is op 4,5 meter waarneemhoogte.

A15.

De geluidbelasting vanwege het wegerkeer op de A15 bedraagt maximaal 53 dB op de zuidgevel van de linker woning, en 52 dB op de zuidgevel van de rechterwoning. De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï, deze is 48 dB, wordt met maximaal 5 dB respectievelijk 4 dB overschreden; de maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.

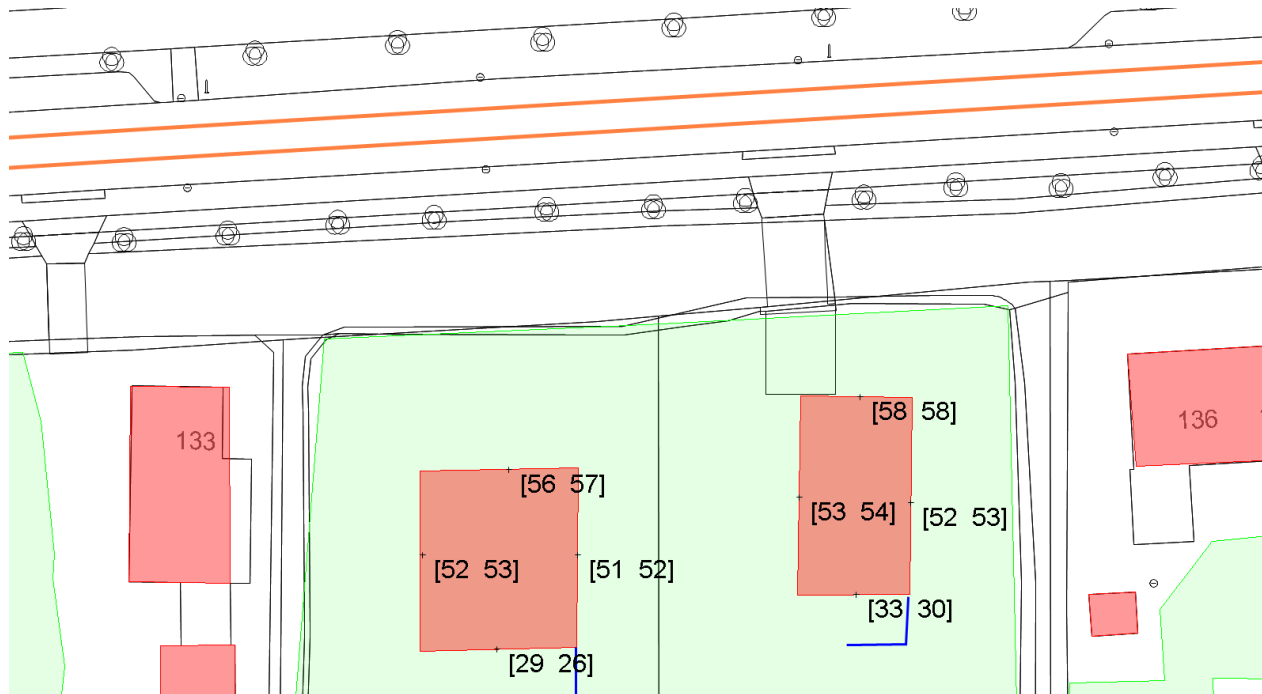
Op begane grondniveau, waarneemhoogte 1,5 meter, wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.



Figuur 3: geluidbelasting vanwege A15 (1,5 en 4,5 m)

Parallelweg.

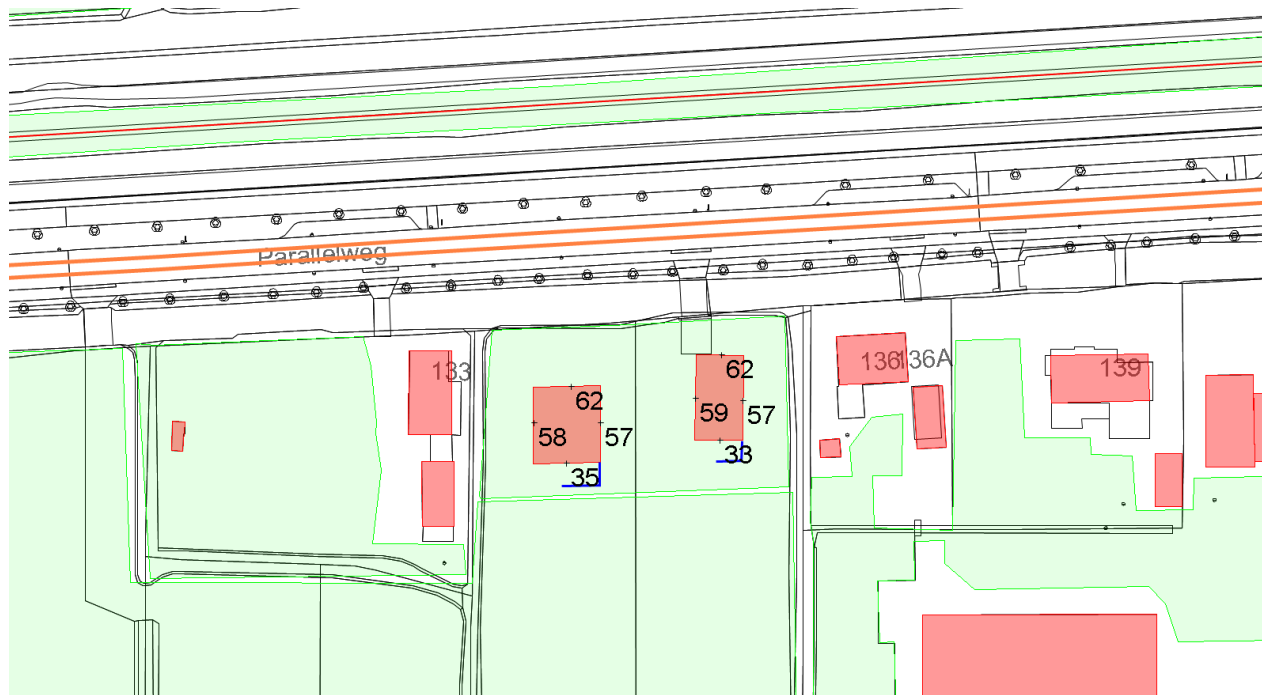
De geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Parallelweg bedraagt maximaal 58 dB op de voorgevel van de rechterwoning. De zuidgevel is geluidluw, de geluidbelasting bedraagt daar minder dan 48 dB. De maximale ontheffingswaarde, deze bedraagt 53 dB, wordt maximaal 5 dB overschreden.



Figuur 4: geluidbelasting vanwege de Parallelweg (1,5 en 4,5 m)

Spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen.

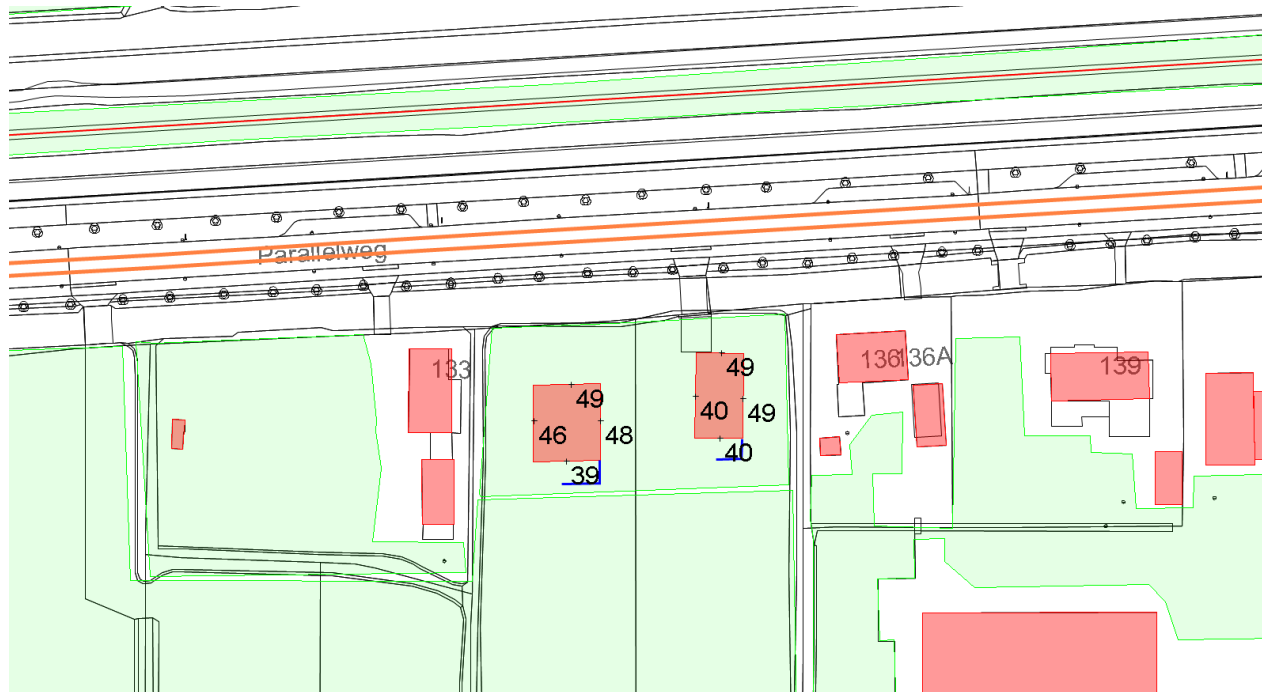
De geluidbelasting vanwege het spoorwegverkeer op deze lijn bedraagt maximaal $L_{den}=62$ dB op de voorgevel van de woning. De voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai van 55 dB wordt met maximaal 7 dB overschreden, de maximale ontheffingswaarde, deze is 68 dB, wordt niet overschreden. De achtergevel is geluidluw.



Figuur 5: geluidbelasting vanwege spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen, hoogste waarde per waarneempunt.

Betuwelijn.

De geluidbelasting vanwege het spoorwegverkeer op deze lijn bedraagt maximaal $L_{den}=49$ dB op de voorgevel van de woning. De voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai van 55 dB wordt niet overschreden



Figuur 6: geluidbelasting vanwege Betuwelijn, hoogste waarde per waarneempunt.

8. Maatregelen om de geluidbelasting te verlagen.

Volgens het Besluit geluidhinder, artikel 110a lid 5, dient te worden aangegeven welke ontheffingsgronden ten grondslag liggen aan het ontheffingsverzoek. Daartoe moeten de maatregelen die mogelijk genomen kunnen worden om de geluidbelasting te verlagen worden benoemd en beoordeeld.

De volgende maatregelen in de aangegeven volgorde worden beoordeeld op hun haalbaarheid. Deze haalbaarheid kan zijn beperking vinden in bezwaren op onder andere stedenbouwkundig, landschappelijk en financieel gebied.

1. bronmaatregelen
2. overdrachtsmaatregelen
3. maatregelen bij de ontvanger.

Bronmaatregelen.

Het treffen van bronmaatregelen is technisch mogelijk; op de A15 ligt nu 1-laags ZOAB. Het is zeker niet ondenkbaar dat dit in de toekomst wordt vervangen door 2-laags ZOAB. Dat zou een extra reductie van een kleine 2 dB opleveren. Het staat vast dat vervanging van het wegdek sec vanwege de realisatie van dit bouwplan veel te kostbaar is. Dit geldt ook voor het geluid vanwege het wegverkeer op de Parallelweg, op deze weg kan een geluidreducerend wegdek aangelegd, sec voor dit plan is dit veel te kostbaar. Hetzelfde geldt voor de spoorlijn. Raildempers zijn technisch gezien een optie, maar te kostbaar.

Overdrachtsmaatregelen.

Wat voor de bronmaatregelen geldt, geldt ook voor de overdrachtsmaatregelen (geluidschermen). Het toevoegen van geluidschermen of het verhogen van de bestaande geluidschermen is op zich technisch goed mogelijk. De beperking ligt uiteraard weer in het feit dat dit veel te kostbaar is voor dit specifieke geval.

Maatregelen bij de ontvanger.

Duidelijk is dat bronmaatregelen en maatregelen in de overdrachtsweg, als het gaat om het volledig afschermen van de woning op een zodanige manier dat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden, financieel niet doelmatig zijn.

De mogelijkheid om maatregelen bij de ontvanger te nemen zijn zeer beperkt. Wat mogelijk is, is een gebouwgebonden geluidscherm zoals nu is voorzien. Dit scherm meet 6,5 bij 3 meter (linker woning) en 4,20 bij 3,20 (rechter woning) en een hoogte van 2 meter.

Er zou een geluidscherm op eigen terrein (aan de zijde van de Parallelweg) kunnen worden gerealiseerd. Deze maatregel zou op stedenbouwkundige bezwaren stuiten, en maakt de bereikbaarheid van de woningen nogal complex. Voor een volledig geluidluwe gevel zou een zeer hoog scherm nodig zijn.

9. Toetsing aan het gemeentelijk beleidskader.

Hogere waardenbeleid Hardinxveld-Giessendam d.d. 4-9-2018.

Het Hogere waardenbeleid van de gemeente, 'Geluidbeleid goede ruimtelijke ordening, 2018 gemeente Hardinxveld-Giessendam' van 4 september 2018, is van toepassing. Voor woningen geldt dat er een geluidluwe gevel moet zijn en een tuin van minstens 20 m² aan deze geluidluwe gevel. In bepaalde gevallen kan B&W van het beleid afwijken.

Vooralsnog kunnen de woningen alleen worden gebouwd met een dove gevel aan de wegzijde. De toegang tot de woningen zou dan aan de zijgevel moeten worden getekend, of aan de achtergevel. Met het voorgestelde geluidscherm kan deels aan het beleid worden voldaan. Er is een geluidluwe buitenruimte, maar niet een volledig geluidluwe gevel. Een volledig geluidluwe gevel is voor deze woningen niet haalbaar.

10. Cumulatie.

De Wet geluidhinder schrijft voor dat het bevoegd gezag zich een oordeel moet kunnen vormen over de geluidbelasting indien er meerdere geluidbronnen, in dit geval weg- en railverkeer, tegelijkertijd een geluidbelasting leveren op een geluidgevoelig object, zie hoofdstuk 2, bijlage I Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012. De gecumuleerde geluidbelasting is berekend, zie bijlage 3. De hoogste gecumuleerde geluidbelasting treedt op aan de voorgevel omdat deze gevel het meest onder invloed staat van zowel het wegverkeer als het railverkeer. Het bevoegd gezag dient zich een oordeel te vellen over de gecumuleerde geluidbelasting. Bij dit plan is de hoogste waarde $L_{cum}=65$ dB.

11. Conclusie.

De geluidbelasting op de gevels van de te realiseren woningen aan de Parallelweg in Hardinxveld-Giessendam bedraagt maximaal $L_{den}=58$ dB ten gevolge van het wegverkeer op de Parallelweg. De maximale ontheffingswaarde wordt met 5 dB overschreden. De voorgevel zou doof moeten worden uitgevoerd, dat wil zeggen zonder te openen delen (ramen en deuren). De entree zou dan aan de zijgevel moeten worden ontworpen.

Het wegverkeer op de A15 leidt tot een geluidbelasting van maximaal $L_{den}= 53$ dB. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden, de voorkeursgrenswaarde wordt met 5 dB overschreden.

Het railverkeerslawaai op de spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen leidt tot een geluidbelasting van maximaal $L_{den}=62$ dB op de voorgevel. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden, de voorkeursgrenswaarde wordt met maximaal 7 dB overschreden. Het goederenverkeer op de Betuwelijn leidt niet tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Toetsend aan het Hogere waardebeleid kan worden geconcludeerd dat er geen volledig geluidluwe gevel is. Het beleid schrijft een geluidluwe buitenruimte voor. Deze kan worden gecreëerd met een (groen) gebouwgebonden geluidscherm aan de zijde van de A15. Dit is in deze situatie het maximaal redelijkerwijs haalbare. Verder kan het bevoegd gezag voorsorteren op de Omgevingswet door de eis van de dove gevel te laten vervallen. Uitgaande van de berekende geluidbelasting aan de voorzijde zou een dove gevel onder de Omgevingswet niet meer hoeven te worden geeist.

Amsterdam,
Ing. C.M. Weel

Bijlagen:

1. toelichting bij enkele definities Wet geluidhinder (wegverkeerslawaai)
2. grafisch afdruk van het rekenmodel, overzicht ligging waarneempunten
3. tabel geluidbelasting per waarneempunt en cumulatie.
4. invoergegevens

Bijlage 1: Wegverkeerslawaaï - de belangrijkste begrippen toegelicht.

Voorkeursgrenswaarde

De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï bedraagt sinds 1 januari 2007 48 dB. Dat betekent dat elke berekende geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï tot en met 48 dB toelaatbaar is. Indien de geluidbelasting meer bedraagt dan 48 dB, maar minder dan de maximale ontheffingswaarde, dan kan onder voorwaarden ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden aangevraagd. Daarbij speelt het Hogere Waardenbeleid dat de gemeente kan opstellen een belangrijke rol.

Maximale ontheffingswaarde

In de gevallen waarin de berekende geluidbelasting meer bedraagt dan maximale ontheffingswaarde is ontheffing niet mogelijk. Dat betekent dat er doorgaans, maar niet in alle gevallen, niet gebouwd mag worden. Aanvullend onderzoek is dan noodzakelijk.

De hoogte van de maximale ontheffingswaarde is afhankelijk van de situatie. Men onderscheidt:

- stedelijk gebied
- buitenstedelijk gebied
- bestaande situaties
- nieuwe situaties
- bestaande weg
- nieuwe weg

Verder kunnen er allerlei specifieke uitzonderingen bestaan die van invloed zijn op de maximale ontheffingswaarde, bijvoorbeeld bedrijfswoningen.

Buitenstedelijk gebied.

De definitie van een buitenstedelijk gebied luidt:

Het gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het "Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990", het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg.

Zone.

In onderstaande tabel staat de omvang van een zone van een verkeersweg, gerekend vanaf de wegas, vermeld. De zone ligt aan elke zijde van de weg.

Weg in	Aantal rijstroken	Zonebreedte [m]
stedelijk gebied	Een of twee	200
	Drie of meer	350
buitenstedelijk gebied	Een of twee	250
	Drie of vier	400
	Vijf of meer	600

Langs een weg waar een maximum rijsnelheid geldt van 30 km/uur ligt geen zone. Dit geldt ook voor wegen op een woonerf.

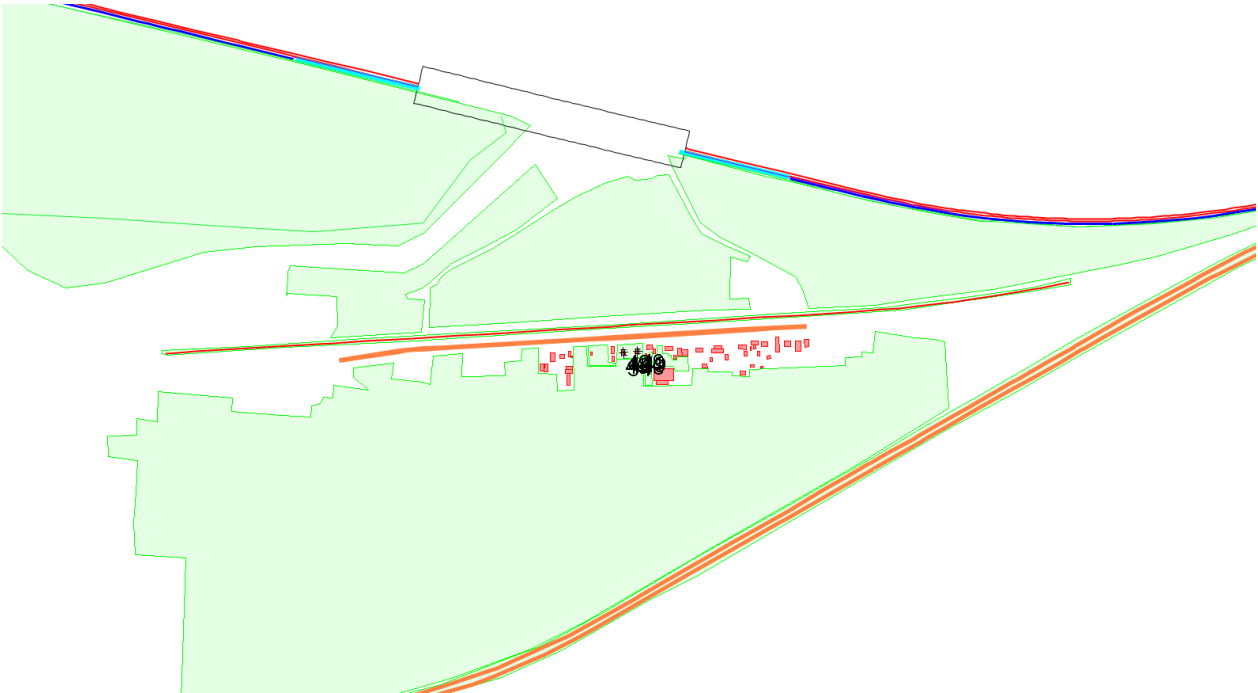
Geluidbelasting in dB.

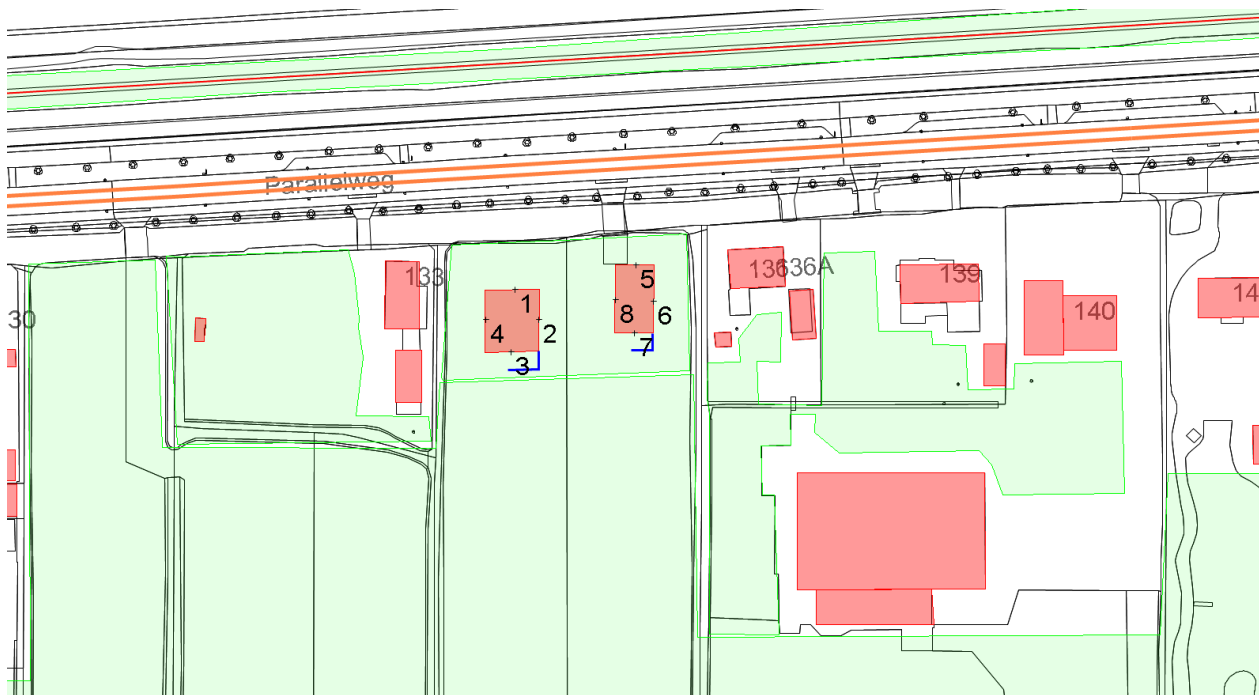
De geluidbelasting in dB wordt berekend aan de hand van de bijdragen van de bron in de dagperiode van 7:00 tot 19:00, de avondperiode van 19:00 tot 23:00 en de nachtperiode van 23:00 tot 7:00. Deze rekenwijze geldt voor wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai, niet voor industrielawaai.

De formule voor de berekening van L_{den} is als volgt:

$$L_{den} = 10 \log \left(\frac{1}{24} (12 \cdot 10^{\log(L_{day}/10)} + 4 \cdot 10^{\log((L_{ev}+5)/10)} + 8 \cdot 10^{\log((L_{night}+10)/10)}) \right)$$

De bijdragen van de dag-, de avond- en de nachtperiode worden energetisch gemiddeld, waarbij de geluidniveaus in de avond- en nachtperiode zwaarder meewegen doordat de ondervonden geluidhinder in deze perioden ernstiger is dan in de dagperiode.





Bijlage 3: tabel geluidbelasting per waarneempunt en cumulatie.

wnp	groepnr	groep	wnh	Lden ex	af trek	Lden incl	Lden rail	L*rail	Lcum
1	0	totaal	1.50	61,7	0	62	59,78	55,4	63
1	1		1.50	48,51	2	48	48,64		
1	2		1.50	61,49	5	56	59,44		
1	0	totaal	4.50	62,5	0	62	61,87	57,4	64
1	1		4.50	49,4	2	49	49,48		
1	2		4.50	62,28	5	57	61,62		
2	0	totaal	1.50	57,03	0	58	55,82	51,6	58
2	1		1.50	49,97	2	49	46,32		
2	2		1.50	56,08	5	52	55,29		
2	0	totaal	4.50	58,44	0	59	57,65	53,4	60
2	1		4.50	51,45	2	50	47,73		
2	2		4.50	57,46	5	53	57,19		
3	0	totaal	1.50	49,92	0	53	40,39	37,0	50
3	1		1.50	49,8	2	51	39,06		
3	2		1.50	34,02	5	20	34,6		
3	0	totaal	4.50	54,76	0	55	32,82	29,8	55
3	1		4.50	54,75	2	53	32,72		
3	2		4.50	30,93	5	24	16,42		
4	0	totaal	1.50	57,51	0	58	55,98	51,8	59
4	1		1.50	50,05	2	48	44,6		
4	2		1.50	56,65	5	52	55,65		
4	0	totaal	4.50	58,58	0	59	57,91	53,6	60
4	1		4.50	51,13	2	49	45,55		
4	2		4.50	57,72	5	53	57,65		
5	0	totaal	1.50	62,98	0	62	60,25	55,8	64
5	1		1.50	48,2	2	44	48,34		
5	2		1.50	62,83	5	57	59,96		
5	0	totaal	4.50	63,51	0	63	62,38	57,9	65
5	1		4.50	48,88	2	45	49,18		
5	2		4.50	63,35	5	57	62,16		
6	0	totaal	1.50	57,62	0	57	56,11	51,9	59
6	1		1.50	49,73	2	47	48,21		
6	2		1.50	56,85	5	52	55,34		
6	0	totaal	4.50	58,83	0	59	58	53,7	60
6	1		4.50	51,4	2	49	49,49		
6	2		4.50	57,96	5	53	57,34		
7	0	totaal	1.50	50,21	0	53	39,34	36,0	50
7	1		1.50	49,92	2	51	38,1		
7	2		1.50	38,23	5	28	33,29		
7	0	totaal	4.50	54,47	0	54	40,87	37,4	55
7	1		4.50	54,42	2	52	40,1		
7	2		4.50	34,63	5	29	32,94		
8	0	totaal	1.50	58,25	0	58	56,52	52,3	59
8	1		1.50	49,37	2	48	39,8		
8	2		1.50	57,64	5	52	56,43		
8	0	totaal	4.50	59,3	0	59	58,6	54,3	60
8	1		4.50	50,65	2	49	40,5		
8	2		4.50	58,66	5	53	58,54		

Groepnummer.

1=A15

2=Parallelweg

Bij railverkeer:

1=Betuwelijn

2=spoorlijn passagiers

Bijlage 4: invoergegevens

(volgende pagina)

projectnaam: Parallelweg 134
opdrachtgever: Chris
adviseur: Cor
databaseversie: 920
situatie: eindsituatie
uitsnede: basismodel

<u>omschrijving</u>	<u>verkeerslawaa</u>	<u>railverkeerslawaa</u>
rekenhart:	17.3.1 (build0) rekenhart17;rmg2022	17.3.1 (build0) rekenhart17;rmg2022
aut. berekening gemiddeld maaiveld:		
alleen absorptiegebieden(geen hz-lijnen):		
standaard bodemabsorptie:	%	%
rekenresultaat binnengelezen (datum):	17-06-2023	17-06-2023
rekenresultaat binnengelezen (tijd):	11:43	11:40
maximum aantal reflecties:	1 graden	1 graden
minimum zichthoek reflecties:	2 graden	2 graden
maximum sectorhoek:	5 graden	5 graden
vaste sectorhoek:	2	2
methode aftrek110g:	per wnp per weg RMG2012/2014	

Gebouwen

			noklijn			reflectie gevel gekoppeld							
nr adres	z,gem	m,gem	noksoort	nokhoogte 1	nokhoogte 2	1	2	3	4	vl/rl	il	soort geb.	kenmerk
1	10.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
2	5.5	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
3	8.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
4	8.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
5	8.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
6	9.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
7	8.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
8	2.5	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
9	6.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
10	3.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
11	3.5	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
12	7.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
13	5.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
14	2.8	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
15	9.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
16	5.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
17	7.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
18	7.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
19	8.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
20	6.5	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
21	9.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
22	6.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
23	5.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
24	6.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
25	11.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
26	10.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
27	6.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
28	5.5	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
29	6.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
30	8.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
31	7.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
32	4.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
33	5.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
34	2.8	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
35	7.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
36	3.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
37	3.5	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
38	2.5	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
39	8.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
40	8.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
41	7.8	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
42	5.5	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
43	8.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		
44	8.0	0.0	0=geen noklijn	--	--	80	80	80	80	--	--		

Schermen

nr	z,gem	m,gem	lengte	type	reflectie [%]		schermverhogingen	zwevend vl/rl	gekoppeld il	kenmerk
					links	rechts				
235	5.0	0.9	231	scherp	80	80		..	..	
783	8.9	4.9	47	scherp	20	20		..	..	
830	8.9	4.9	87	scherp	0	0		p	..	
909	4.3	0.8	23	scherp	20	20		..	..	
1357	7.8	3.8	168	scherp	20	20		..	..	
1358	5.9	1.0	8	scherp	0	0		p	..	
1518	6.9	2.9	5	scherp	0	0		..	..	
1615	3.3	-0.1	20	scherp	20	20		..	..	
1923	5.8	1.0	148	scherp	20	20		..	..	
2267	4.3	0.0	127	scherp	20	20		..	..	
2391	7.6	2.9	5	scherp	0	0		..	..	
2760	2.6	-0.4	18	scherp	20	20		..	..	
2885	5.9	1.1	8	scherp	0	0		p	..	
2971	4.4	0.9	23	scherp	20	20		..	..	
3604	2.4	-0.4	10	scherp	80	80		..	..	
3607	6.1	2.4	546	--	20	20		..	..	
4087	4.9	0.2	88	scherp	20	20		..	..	
4647	7.5	3.5	170	scherp	20	20		..	..	
5446	5.8	1.0	144	scherp	20	20		..	..	
5658	4.5	1.8	10	scherp	80	80		..	..	
5874	2.8	-0.2	16	scherp	20	20		..	..	
5881	5.3	0.2	243	scherp	0	0		p	..	
5918	4.9	0.1	245	scherp	20	20		..	..	
5945	9.6	2.2	306	scherp	0	0		p	..	
6383	3.6	-0.4	10	scherp	80	80		..	..	
8022	4.8	1.3	67	scherp	50	50		..	..	scherm
8024	1.2	0.1	48	scherp	0	0		..	..	scherm
8025	0.2	-0.3	30	scherp	0	0		..	..	scherm
8032	1.2	0.1	833	scherp	0	0		..	..	scherm
8034	1.8	0.2	699	scherp	0	0		..	..	scherm
8035	-1.3	-0.3	50	scherp	0	0		..	..	scherm
8039	2.2	-0.3	10	scherp	0	0		..	..	scherm
8043	2.5	0.2	300	scherp	100	100		..	..	scherm
8044	2.3	0.9	163	scherp	100	100		..	..	scherm
8061	4.0	0.8	167	scherp	100	100		..	..	scherm
10668	2.4	1.4	0	st.(-5dB)	0	0		..	..	perron
10673	2.1	1.1	169	st.(-5dB)	0	0		..	..	perron
10674	2.4	1.4	0	st.(-5dB)	0	0		..	..	perron
10677	2.0	1.0	168	st.(-5dB)	0	0		..	..	perron
12625	0.0	0.0	209	st.(-2dB)	0	80		..	..	tunnelrand
12626	0.0	0.0	236	st.(-2dB)	0	80		..	..	
12627	2.0	0.0	9	scherp	80	80		..	..	
12630	2.0	0.0	7	scherp	80	80		..	..	

Bodemlijnen

nr	z,gem	lengte	type	kenmerk
1	0.0	2297	hoogtelijn + stomp scherm	
2	-0.2	503	hoogtelijn	
3	0.0	3418	hoogtelijn + stomp scherm	
4	-4.9	239	hoogtelijn	

(*) IL: inc. maatregel, VL:inc aftrek, RL: inc prognosetoeslag																(^) VL: ex. optrektoeslag																	
nr	z1	m1 adres	huisnr	type	afw.toets	refl	kenmerk	rhart	groep	sh	wnh	dag	avond	nacht	Lden	af Lden(*)	Letm	af Letm(*)	dag(^)	avond(^)	nacht(^)												
1	0.0	0.0		gevel						RL	totaal (0)	1	1.5	55.40	54.58	52.74	59.78	59.78	62.74	62.74	--	--	--										
										RL	totaal (0)	1	4.5	57.53	56.67	54.82	61.87	61.87	64.82	64.82	--	--	--										
										RL	(1)	1	1.5	41.87	43.73	42.01	48.64	48.64	52.01	52.01	--	--	--										
										RL	(1)	1	4.5	42.71	44.57	42.85	49.48	49.48	52.85	52.85	--	--	--										
										RL	(2)	1	1.5	55.21	54.21	52.36	59.44	59.44	62.36	62.36	--	--	--										
										RL	(2)	1	4.5	57.38	56.39	54.54	61.62	61.62	64.54	64.54	--	--	--										
										VL	totaal (0)	1	1.5	61.00	58.00	51.91	61.70	62	61.91	62	61.00	58.00	51.91										
										VL	totaal (0)	1	4.5	61.80	58.79	52.71	62.50	62	62.71	63	61.80	58.79	52.71										
										VL	(1)	1	1.5	46.47	43.32	40.51	48.51	2	47	50.51	2	49	46.47	43.32	40.51								
										VL	(1)	1	4.5	47.34	44.16	41.42	49.40	2	47	51.42	2	49	47.34	44.16	41.42								
										VL	(2)	1	1.5	60.84	57.85	51.59	61.49	5	56	61.59	5	57	60.84	57.85	51.59								
										VL	(2)	1	4.5	61.64	58.64	52.38	62.28	5	57	62.38	5	57	61.64	58.64	52.38								
										2	0.0	0.0		gevel						RL	totaal (0)	1	1.5	51.36	50.63	48.79	55.82	55.82	58.79	58.79	--	--	--
																				RL	totaal (0)	1	4.5	53.22	52.46	50.62	57.65	57.65	60.62	60.62	--	--	--
RL	(1)	1	1.5	39.55	41.41	39.69	46.32	46.32	49.69											49.69	--	--	--										
RL	(1)	1	4.5	40.95	42.82	41.10	47.73	47.73	51.10											51.10	--	--	--										
RL	(2)	1	1.5	51.07	50.07	48.21	55.29	55.29	58.21											58.21	--	--	--										
RL	(2)	1	4.5	52.95	51.96	50.11	57.19	57.19	60.11											60.11	--	--	--										
VL	totaal (0)	1	1.5	56.16	53.17	47.54	57.03	57	57.54											58	56.16	53.17	47.54										
VL	totaal (0)	1	4.5	57.56	54.56	48.95	58.44	58	58.95											59	57.56	54.56	48.95										
VL	(1)	1	1.5	48.05	45.03	41.82	49.97	2	48											51.82	2	50	48.05	45.03	41.82								
VL	(1)	1	4.5	49.51	46.46	43.32	51.45	2	49											53.32	2	51	49.51	46.46	43.32								
VL	(2)	1	1.5	55.43	52.45	46.18	56.08	5	51											56.18	5	51	55.43	52.45	46.18								
VL	(2)	1	4.5	56.82	53.83	47.56	57.46	5	52											57.56	5	53	56.82	53.83	47.56								
3	0.0	0.0		gevel																RL	totaal (0)	1	1.5	34.44	35.39	33.65	40.39	40.39	43.65	43.65	--	--	--
																				RL	totaal (0)	1	4.5	26.13	27.90	26.18	32.82	32.82	36.18	36.18	--	--	--
										RL	(1)	1	1.5	32.29	34.15	32.43	39.06	39.06	42.43	42.43	--	--	--										
										RL	(1)	1	4.5	25.95	27.81	26.09	32.72	32.72	36.09	36.09	--	--	--										
										RL	(2)	1	1.5	30.35	29.36	27.53	34.60	34.60	37.53	37.53	--	--	--										
										RL	(2)	1	4.5	12.15	11.16	9.36	16.42	16.42	19.36	19.36	--	--	--										
										VL	totaal (0)	1	1.5	48.00	44.92	41.78	49.92	50	51.78	52	48.00	44.92	41.78										
										VL	totaal (0)	1	4.5	52.82	49.77	46.64	54.76	55	56.64	57	52.82	49.77	46.64										
										VL	(1)	1	1.5	47.85	44.76	41.70	49.80	2	48	51.70	2	50	47.85	44.76	41.70								
										VL	(1)	1	4.5	52.80	49.74	46.63	54.75	2	53	56.63	2	55	52.80	49.74	46.63								
										VL	(2)	1	1.5	33.40	30.35	24.12	34.02	5	29	34.12	5	29	33.40	30.35	24.12								
										VL	(2)	1	4.5	30.31	27.25	21.03	30.93	5	26	31.03	5	26	30.31	27.25	21.03								
										4	0.0	0.0		gevel						RL	totaal (0)	1	1.5	51.61	50.78	48.93	55.98	55.98	58.93	58.93	--	--	--
																				RL	totaal (0)	1	4.5	53.55	52.69	50.86	57.91	57.91	60.86	60.86	--	--	--
RL	(1)	1	1.5	37.83	39.69	37.97	44.60	44.60	47.97											47.97	--	--	--										
RL	(1)	1	4.5	38.78	40.64	38.92	45.55	45.55	48.92											48.92	--	--	--										
RL	(2)	1	1.5	51.42	50.42	48.57	55.65	55.65	58.57											58.57	--	--	--										
RL	(2)	1	4.5	53.41	52.41	50.57	57.65	57.65	60.57											60.57	--	--	--										
VL	totaal (0)	1	1.5	56.66	53.67	47.98	57.51	58	57.98											58	56.66	53.67	47.98										
VL	totaal (0)	1	4.5	57.73	54.73	49.06	58.58	59	59.06											59	57.73	54.73	49.06										
VL	(1)	1	1.5	48.11	45.08	41.91	50.05	2	48											51.91	2	50	48.11	45.08	41.91								
VL	(1)	1	4.5	49.19	46.11	43.02	51.13	2	49											53.02	2	51	49.19	46.11	43.02								
VL	(2)	1	1.5	56.01	53.02	46.75	56.65	5	52											56.75	5	52	56.01	53.02	46.75								
VL	(2)	1	4.5	57.08	54.08	47.82	57.72	5	53											57.82	5	53	57.08	54.08	47.82								
5	0.0	0.0		gevel																RL	totaal (0)	1	1.5	55.89	55.04	53.20	60.25	60.25	63.20	63.20	--	--	--

(*) IL: inc. maatregel, VL:inc aftrek, RL: inc prognosetoeslag																(^) VL: ex. optrektoeslag										
nr	z1	m1	adres	huisnr	type	afw.toets	refl	kenmerk	rhart	groep	sh	wnh	dag	avond	nacht	Lden	af	Lden(*)	Letm	af	Letm(*)	dag(^)	avond(^)	nacht(^)		
6	0.0	0.0			gevel						RL	totaal (0)	1	4.5	58.05	57.16	55.32	62.38	62.38	65.32	65.32	--	--	--		
											RL	(1)	1	1.5	41.57	43.43	41.71	48.34	48.34	51.71	51.71	--	--	--		
											RL	(1)	1	4.5	42.41	44.27	42.55	49.18	49.18	52.55	52.55	--	--	--		
											RL	(2)	1	1.5	55.73	54.73	52.88	59.96	59.96	62.88	62.88	--	--	--		
											RL	(2)	1	4.5	57.93	56.94	55.08	62.16	62.16	65.08	65.08	--	--	--		
											VL	totaal (0)	1	1.5	62.30	59.30	53.16	62.98	63	63.16	63	62.30	59.30	53.16		
											VL	totaal (0)	1	4.5	62.82	59.82	53.69	63.51	64	63.69	64	62.82	59.82	53.69		
											VL	(1)	1	1.5	46.16	43.00	40.20	48.20	2	46	50.20	2	48	46.16	43.00	40.20
											VL	(1)	1	4.5	46.82	43.64	40.90	48.88	2	47	50.90	2	49	46.82	43.64	40.90
											VL	(2)	1	1.5	62.19	59.20	52.93	62.83	5	58	62.93	5	58	62.19	59.20	52.93
											VL	(2)	1	4.5	62.71	59.71	53.45	63.35	5	58	63.45	5	58	62.71	59.71	53.45
											RL	totaal (0)	1	1.5	51.56	50.94	49.11	56.11	56.11	59.11	59.11	--	--	--		
											RL	totaal (0)	1	4.5	53.48	52.81	50.99	58.00	58.00	60.99	60.99	--	--	--		
											RL	(1)	1	1.5	41.43	43.30	41.58	48.21	48.21	51.58	51.58	--	--	--		
											RL	(1)	1	4.5	42.72	44.58	42.86	49.49	49.49	52.86	52.86	--	--	--		
											RL	(2)	1	1.5	51.11	50.11	48.26	55.34	55.34	58.26	58.26	--	--	--		
											RL	(2)	1	4.5	53.10	52.10	50.26	57.34	57.34	60.26	60.26	--	--	--		
											VL	totaal (0)	1	1.5	56.79	53.80	48.06	57.62	58	58.06	58	56.79	53.80	48.06		
											VL	totaal (0)	1	4.5	57.97	54.97	49.31	58.83	59	59.31	59	57.97	54.97	49.31		
											VL	(1)	1	1.5	47.80	44.76	41.60	49.73	2	48	51.60	2	50	47.80	44.76	41.60
											VL	(1)	1	4.5	49.45	46.39	43.29	51.40	2	49	53.29	2	51	49.45	46.39	43.29
											VL	(2)	1	1.5	56.21	53.22	46.95	56.85	5	52	56.95	5	52	56.21	53.22	46.95
											VL	(2)	1	4.5	57.32	54.32	48.06	57.96	5	53	58.06	5	53	57.32	54.32	48.06
7	0.0	0.0		gevel							RL	totaal (0)	1	1.5	33.36	34.36	32.60	39.34	39.34	42.60	42.60	--	--	--		
											RL	totaal (0)	1	4.5	34.62	35.91	34.17	40.87	40.87	44.17	44.17	--	--	--		
											RL	(1)	1	1.5	31.33	33.19	31.47	38.10	38.10	41.47	41.47	--	--	--		
											RL	(1)	1	4.5	33.33	35.19	33.47	40.10	40.10	43.47	43.47	--	--	--		
											RL	(2)	1	1.5	29.07	28.07	26.20	33.29	33.29	36.20	36.20	--	--	--		
											RL	(2)	1	4.5	28.70	27.71	25.86	32.94	32.94	35.86	35.86	--	--	--		
											VL	totaal (0)	1	1.5	48.36	45.29	42.00	50.21	50	52.00	52	48.36	45.29	42.00		
											VL	totaal (0)	1	4.5	52.54	49.48	46.33	54.47	54	56.33	56	52.54	49.48	46.33		
											VL	(1)	1	1.5	47.98	44.90	41.81	49.92	2	48	51.81	2	50	47.98	44.90	41.81
											VL	(1)	1	4.5	52.48	49.42	46.30	54.42	2	52	56.30	2	54	52.48	49.42	46.30
											VL	(2)	1	1.5	37.60	34.57	28.33	38.23	5	33	38.33	5	33	37.60	34.57	28.33
											VL	(2)	1	4.5	34.01	30.94	24.72	34.63	5	30	34.72	5	30	34.01	30.94	24.72
8	0.0	0.0		gevel							RL	totaal (0)	1	1.5	52.25	51.31	49.45	56.52	56.52	59.45	59.45	--	--	--		
											RL	totaal (0)	1	4.5	54.34	53.38	51.53	58.60	58.60	61.53	61.53	--	--	--		
											RL	(1)	1	1.5	33.03	34.89	33.17	39.80	39.80	43.17	43.17	--	--	--		
											RL	(1)	1	4.5	33.73	35.59	33.87	40.50	40.50	43.87	43.87	--	--	--		
											RL	(2)	1	1.5	52.20	51.21	49.35	56.43	56.43	59.35	59.35	--	--	--		
											RL	(2)	1	4.5	54.30	53.30	51.46	58.54	58.54	61.46	61.46	--	--	--		
											VL	totaal (0)	1	1.5	57.45	54.46	48.62	58.25	58	58.62	59	57.45	54.46	48.62		
											VL	totaal (0)	1	4.5	58.50	55.50	49.70	59.30	59	59.70	60	58.50	55.50	49.70		
											VL	(1)	1	1.5	47.42	44.38	41.25	49.37	2	47	51.25	2	49	47.42	44.38	41.25
											VL	(1)	1	4.5	48.69	45.61	42.56	50.65	2	49	52.56	2	51	48.69	45.61	42.56
											VL	(2)	1	1.5	56.99	54.01	47.74	57.64	5	53	57.74	5	53	56.99	54.01	47.74
											VL	(2)	1	4.5	58.02	55.03	48.76	58.66	5	54	58.76	5	54	58.02	55.03	48.76

Baanvakken

nr	z,gem	lengte	groep	bovenbouw	railonderbreking	km		kenmerk	Wissellen	railruwheid	spectrum		toeslagen		correctie									
						km1	km2				brug	raildemp	algemeen	prognose	plafond									
3286	0.8	211	(1)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel	20558000	20769000			0.0	0=gemiddeld	0.0				0.0								
				vc rs materieel	treintype	r	Dag	Qdoor	Vdoor	Rdoor	Qstop	Istop	Rstop	Avond	Nacht									
				3 4 e-loc	goederen	o	5.50	85	n	0.00	40	j	8.50	85	n	0.00	40	j						
				4 3 goederen	goederen	o	162.50	85	n	0.00	40	j	249.50	85	n	0.00	40	j						
3745	0.9	1528	(1)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel	19020000	20550000			0.0	0=gemiddeld	0.0				-3.0								
				vc rs materieel	treintype	r	Dag	Qdoor	Vdoor	Rdoor	Qstop	Istop	Rstop	Avond	Nacht									
				3 4 e-loc	goederen	a	5.50	85	n	0.00	40	j	8.50	85	n	0.00	40	j						
				4 3 goederen	goederen	a	162.50	85	n	0.00	40	j	249.50	85	n	0.00	40	j						
3746	0.8	8	(1)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel	20550000	20558000			0.0	0=gemiddeld	0.0				0.0								
				vc rs materieel	treintype	r	Dag	Qdoor	Vdoor	Rdoor	Qstop	Istop	Rstop	Avond	Nacht									
				3 4 e-loc	goederen	a	5.50	85	n	0.00	40	j	8.50	85	n	0.00	40	j						
				4 3 goederen	goederen	a	162.50	85	n	0.00	40	j	249.50	85	n	0.00	40	j						
55099	-0.2	393	(1)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel	17357000	17750000			0.0	0=gemiddeld	0.0				-3.0								
				vc rs materieel	treintype	r	Dag	Qdoor	Vdoor	Rdoor	Qstop	Istop	Rstop	Avond	Nacht									
				3 4 e-loc	goederen	a	5.50	85	n	0.00	40	j	8.50	85	n	0.00	40	j						
				4 3 goederen	goederen	a	162.50	85	n	0.00	40	j	249.50	85	n	0.00	40	j						
55100	-4.5	239	(1)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel	17750000	19000000			0.0	0=gemiddeld	0.0				0.0								
				vc rs materieel	treintype	r	Dag	Qdoor	Vdoor	Rdoor	Qstop	Istop	Rstop	Avond	Nacht									
				3 4 e-loc	goederen	a	5.50	85	n	0.00	40	j	8.50	85	n	0.00	40	j						
				4 3 goederen	goederen	a	162.50	85	n	0.00	40	j	249.50	85	n	0.00	40	j						
55101	1.4	20	(1)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel	19000000	19020000			0.0	0=gemiddeld	0.0				-3.0								
				vc rs materieel	treintype	r	Dag	Qdoor	Vdoor	Rdoor	Qstop	Istop	Rstop	Avond	Nacht									
				3 4 e-loc	goederen	a	5.50	85	n	0.00	40	j	8.50	85	n	0.00	40	j						
				4 3 goederen	goederen	a	162.50	85	n	0.00	40	j	249.50	85	n	0.00	40	j						
72904	-0.3	392	(1)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel	17358000	17750000			0.0	0=gemiddeld	0.0				-3.0								
				vc rs materieel	treintype	r	Dag	Qdoor	Vdoor	Rdoor	Qstop	Istop	Rstop	Avond	Nacht									
				3 4 e-loc	goederen	o	5.50	85	n	0.00	40	j	8.50	85	n	0.00	40	j						
				4 3 goederen	goederen	o	162.50	85	n	0.00	40	j	249.50	85	n	0.00	40	j						
72905	-4.9	239	(1)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel	17750000	19000000			0.0	0=gemiddeld	0.0				0.0								
				vc rs materieel	treintype	r	Dag	Qdoor	Vdoor	Rdoor	Qstop	Istop	Rstop	Avond	Nacht									
				3 4 e-loc	goederen	o	5.50	85	n	0.00	40	j	8.50	85	n	0.00	40	j						
				4 3 goederen	goederen	o	162.50	85	n	0.00	40	j	249.50	85	n	0.00	40	j						
72906	1.4	19	(1)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel	19000000	19019000			0.0	0=gemiddeld	0.0				-3.0								
				vc rs materieel	treintype	r	Dag	Qdoor	Vdoor	Rdoor	Qstop	Istop	Rstop	Avond	Nacht									
				3 4 e-loc	goederen	o	5.50	85	n	0.00	40	j	8.50	85	n	0.00	40	j						
				4 3 goederen	goederen	o	162.50	85	n	0.00	40	j	249.50	85	n	0.00	40	j						
85173	1.5	401	(2)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel	76711000	77111000			0.0	0=gemiddeld	0.0				1.5								
				vc rs materieel	treintype	r	Dag	Qdoor	Vdoor	Rdoor	Qstop	Istop	Rstop	Avond	Nacht									
				1 3 mat'64-v	reizigers	a	0.00	100	n	4.10	100	n	0.00	100	n	3.12	100	n	0.26	100	n	1.90	100	n

nr	z,gem	lengte	groep	bovenbouw	railonderbreking						km1			km2 kenmerk			Wissellen railruwheid			spectrum		toeslagen		correctie						
																						brug	raildemp	algemeen	prognose	plafond				
85174	1.4	401	(2)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1	3	mat'64-v	reizigers	o	0.08	100	n	4.12	100	n	0.00	100	n	0.00	100	n	3.40	100	n	0.00	100	n	1.78	100	n
					3	goederen	a	0.16	86	n	0.00	40	j	0.09	86	n	0.00	40	j	0.31	86	n	0.00	40	j					
					4	3	goederen	goederen	o	0.05	89	n	0.00	40	j	0.11	89	n	0.00	40	j	0.20	89	n	0.00	40	j			
					6	4	de-loc-6400	goederen	a	0.00	86	n	0.00	40	j	0.00	86	n	0.00	40	j	0.01	86	n	0.00	40	j			
					8	4	gtw2/8-dmu	reizigers	a	0.00	100	n	0.87	100	n	0.00	100	n	0.75	100	n	0.00	100	n	0.45	100	n			
					8	4	gtw2/8-dmu	reizigers	o	0.00	100	n	0.96	100	n	0.00	100	n	0.81	100	n	0.03	100	n	0.33	100	n			
					1=voegloos spoor of wissel						77111000			77511000			0.0 0=gemiddeld			0.0				1.5						
					vc		rs	materieel	treintype	r	Dag			Avond			Nacht													
1	3	mat'64-v	reizigers	a	0.00	100	n	4.10	100	n	0.00	100	n	3.12	100	n	0.26	100	n	1.90	100	n								
1	3	mat'64-v	reizigers	o	0.08	100	n	4.12	100	n	0.00	100	n	3.40	100	n	0.00	100	n	1.78	100	n								
4	3	goederen	goederen	a	0.16	85	n	0.00	40	j	0.09	85	n	0.00	40	j	0.31	85	n	0.00	40	j								
4	3	goederen	goederen	o	0.05	89	n	0.00	40	j	0.11	89	n	0.00	40	j	0.20	89	n	0.00	40	j								
6	4	de-loc-6400	goederen	a	0.00	85	n	0.00	40	j	0.00	85	n	0.00	40	j	0.01	85	n	0.00	40	j								
8	4	gtw2/8-dmu	reizigers	a	0.00	100	n	0.87	100	n	0.00	100	n	0.75	100	n	0.00	100	n	0.45	100	n								
8	4	gtw2/8-dmu	reizigers	o	0.00	100	n	0.96	100	n	0.00	100	n	0.81	100	n	0.03	100	n	0.33	100	n								
85175	1.2	51	(2)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel						77511000			77562000			0.0 0=gemiddeld			0.0				1.5						
					vc		rs	materieel	treintype	r	Dag			Avond			Nacht													
					1	3	mat'64-v	reizigers	a	0.00	100	n	4.10	100	n	0.00	100	n	3.12	100	n	0.26	100	n	1.90	100	n			
					1	3	mat'64-v	reizigers	o	0.08	100	n	4.12	100	n	0.00	100	n	3.40	100	n	0.00	100	n	1.78	100	n			
					4	3	goederen	goederen	a	0.16	84	n	0.00	40	j	0.09	84	n	0.00	40	j	0.31	84	n	0.00	40	j			
					4	3	goederen	goederen	o	0.05	89	n	0.00	40	j	0.11	89	n	0.00	40	j	0.20	89	n	0.00	40	j			
					6	4	de-loc-6400	goederen	a	0.00	84	n	0.00	40	j	0.00	84	n	0.00	40	j	0.01	84	n	0.00	40	j			
					8	4	gtw2/8-dmu	reizigers	a	0.00	100	n	0.87	100	n	0.00	100	n	0.75	100	n	0.00	100	n	0.45	100	n			
8	4	gtw2/8-dmu	reizigers	o	0.00	100	n	0.96	100	n	0.00	100	n	0.81	100	n	0.03	100	n	0.33	100	n								
85176	1.2	249	(2)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel						77562000			77811000			0.0 0=gemiddeld			0.0				1.5						
					vc		rs	materieel	treintype	r	Dag			Avond			Nacht													
					1	3	mat'64-v	reizigers	a	0.00	100	n	4.10	100	n	0.00	100	n	3.12	100	n	0.26	100	n	1.90	100	n			
					1	3	mat'64-v	reizigers	o	0.08	100	n	4.12	100	n	0.00	100	n	3.40	100	n	0.00	100	n	1.78	100	n			
					4	3	goederen	goederen	a	0.16	84	n	0.00	40	j	0.09	84	n	0.00	40	j	0.31	84	n	0.00	40	j			
					4	3	goederen	goederen	o	0.05	90	n	0.00	40	j	0.11	90	n	0.00	40	j	0.20	90	n	0.00	40	j			
					6	4	de-loc-6400	goederen	a	0.00	84	n	0.00	40	j	0.00	84	n	0.00	40	j	0.01	84	n	0.00	40	j			
					8	4	gtw2/8-dmu	reizigers	a	0.00	100	n	0.87	100	n	0.00	100	n	0.75	100	n	0.00	100	n	0.45	100	n			
8	4	gtw2/8-dmu	reizigers	o	0.00	100	n	0.96	100	n	0.00	100	n	0.81	100	n	0.03	100	n	0.33	100	n								
85177	1.4	300	(2)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel						77811000			78111000			0.0 0=gemiddeld			0.0				1.5						
					vc		rs	materieel	treintype	r	Dag			Avond			Nacht													
					1	3	mat'64-v	reizigers	a	0.00	100	n	4.10	100	n	0.00	100	n	3.12	100	n	0.26	100	n	1.90	100	n			
					1	3	mat'64-v	reizigers	o	0.08	100	n	4.12	100	n	0.00	100	n	3.40	100	n	0.00	100	n	1.78	100	n			
					4	3	goederen	goederen	a	0.16	83	n	0.00	40	j	0.09	83	n	0.00	40	j	0.31	83	n	0.00	40	j			
					4	3	goederen	goederen	o	0.05	90	n	0.00	40	j	0.11	90	n	0.00	40	j	0.20	90	n	0.00	40	j			
					6	4	de-loc-6400	goederen	a	0.00	83	n	0.00	40	j	0.00	83	n	0.00	40	j	0.01	83	n	0.00	40	j			
					8	4	gtw2/8-dmu	reizigers	a	0.00	100	n	0.87	100	n	0.00	100	n	0.75	100	n	0.00	100	n	0.45	100	n			
8	4	gtw2/8-dmu	reizigers	o	0.00	100	n	0.96	100	n	0.00	100	n	0.81	100	n	0.03	100	n	0.33	100	n								
85178	1.4	224	(2)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel						78111000			78335000			0.0 0=gemiddeld			0.0				1.5						
					vc		rs	materieel	treintype	r	Dag			Avond			Nacht													
					1	3	mat'64-v	reizigers	a	0.00	100	n	4.10	100	n	0.00	100	n	3.12	100	n	0.26	100	n	1.90	100	n			
					1	3	mat'64-v	reizigers	o	0.08	100	n	4.12	100	n	0.00	100	n	3.40	100	n	0.00	100	n	1.78	100	n			
					4	3	goederen	goederen	a	0.16	82	n	0.00	40	j	0.09	82	n	0.00	40	j	0.31	82	n	0.00	40	j			
					4	3	goederen	goederen	o	0.05	90	n	0.00	40	j	0.11	90	n	0.00	40	j	0.20	90	n	0.00	40	j			
					6	4	de-loc-6400	goederen	a	0.00	82	n	0.00	40	j	0.00	82	n	0.00	40	j	0.01	82	n	0.00	40	j			
					8	4	gtw2/8-dmu	reizigers	a	0.00	100	n	0.87	100	n	0.00	100	n	0.75	100	n	0.00	100	n	0.45	100	n			

nr	z.gem	lengte	groep	bovenbouw	railonderbreking				km1				km2 kenmerk				Wissellen railruwheid				spectrum		toeslagen		correctie	
					o	0.00	100	n	0.96	100	n	0.00	100	n	0.00	100	n	0.81	100	n	0.03	100	n	0.33	100	n
85179	1.4	54	(2)	8 4 gtw2/8-dmu reizigers	1=voegloos spoor of wissel				78335000				78389000				0.0 0=gemiddeld				0.0				1.5	
				vc rs materieeel treintype	r	Dag							Avond							Nacht						
				1 3 mat'64-v reizigers	a	0.00	100	n	4.10	97	n	0.00	100	n	3.12	97	n	0.26	100	n	1.90	97	n			
				1 3 mat'64-v reizigers	o	0.08	100	n	4.12	100	n	0.00	100	n	3.40	100	n	0.00	100	n	1.78	100	n			
				4 3 goederen goederen	a	0.16	82	n	0.00	40	j	0.09	82	n	0.00	40	j	0.31	82	n	0.00	40	j			
				4 3 goederen goederen	o	0.05	90	n	0.00	40	j	0.11	90	n	0.00	40	j	0.20	90	n	0.00	40	j			
				6 4 de-loc-6400 goederen	a	0.00	82	n	0.00	40	j	0.00	82	n	0.00	40	j	0.01	82	n	0.00	40	j			
				8 4 gtw2/8-dmu reizigers	a	0.00	100	n	0.87	97	n	0.00	100	n	0.75	97	n	0.00	100	n	0.45	97	n			
				8 4 gtw2/8-dmu reizigers	o	0.00	100	n	0.96	100	n	0.00	100	n	0.81	100	n	0.03	100	n	0.33	100	n			
				85180	1.4	1	(2)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel				78389000				78390000				0.0 0=gemiddeld				0.0	
vc rs materieeel treintype	r	Dag										Avond							Nacht							
1 3 mat'64-v reizigers	a	0.00	100					n	4.10	97	n	0.00	100	n	3.12	97	n	0.26	100	n	1.90	97	n			
1 3 mat'64-v reizigers	o	0.08	100					n	4.12	100	n	0.00	100	n	3.40	100	n	0.00	100	n	1.78	100	n			
4 3 goederen goederen	a	0.16	81					n	0.00	40	j	0.09	81	n	0.00	40	j	0.31	81	n	0.00	40	j			
4 3 goederen goederen	o	0.05	90					n	0.00	40	j	0.11	90	n	0.00	40	j	0.20	90	n	0.00	40	j			
6 4 de-loc-6400 goederen	a	0.00	81					n	0.00	40	j	0.00	81	n	0.00	40	j	0.01	81	n	0.00	40	j			
8 4 gtw2/8-dmu reizigers	a	0.00	100					n	0.87	97	n	0.00	100	n	0.75	97	n	0.00	100	n	0.45	97	n			
8 4 gtw2/8-dmu reizigers	o	0.00	100					n	0.96	100	n	0.00	100	n	0.81	100	n	0.03	100	n	0.33	100	n			
86016	0.9	1531	(1)					1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel				19019000				20550000				0.0 0=gemiddeld				0.0	
				vc rs materieeel treintype	r	Dag							Avond							Nacht						
				3 4 e-loc goederen	o	5.50	85	n	0.00	40	j	8.50	85	n	0.00	40	j	5.50	85	n	0.00	40	j			
				4 3 goederen goederen	o	162.50	85	n	0.00	40	j	249.50	85	n	0.00	40	j	168.00	85	n	0.00	40	j			
86017	0.8	8	(1)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel				20550000				20558000				0.0 0=gemiddeld				0.0				0.0	
				vc rs materieeel treintype	r	Dag							Avond							Nacht						
				3 4 e-loc goederen	o	5.50	85	n	0.00	40	j	8.50	85	n	0.00	40	j	5.50	85	n	0.00	40	j			
				4 3 goederen goederen	o	162.50	85	n	0.00	40	j	249.50	85	n	0.00	40	j	168.00	85	n	0.00	40	j			
87073	0.8	211	(1)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel				20558000				20769000				0.0 0=gemiddeld				0.0				0.0	
				vc rs materieeel treintype	r	Dag							Avond							Nacht						
				3 4 e-loc goederen	a	5.50	85	n	0.00	40	j	8.50	85	n	0.00	40	j	5.50	85	n	0.00	40	j			
				4 3 goederen goederen	a	162.50	85	n	0.00	40	j	249.50	85	n	0.00	40	j	168.00	85	n	0.00	40	j			
118182	-1.1	502	(1)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel				17750000				19000000				0.0 0=gemiddeld				0.0				0.0	
				vc rs materieeel treintype	r	Dag							Avond							Nacht						
				3 4 e-loc goederen	a	5.50	85	n	0.00	40	j	8.50	85	n	0.00	40	j	5.50	85	n	0.00	40	j			
				4 3 goederen goederen	a	162.50	85	n	0.00	40	j	249.50	85	n	0.00	40	j	168.00	85	n	0.00	40	j			
118183	-0.2	503	(1)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel				17750000				19000000				0.0 0=gemiddeld				0.0				0.0	
				vc rs materieeel treintype	r	Dag							Avond							Nacht						
				3 4 e-loc goederen	o	5.50	85	n	0.00	40	j	8.50	85	n	0.00	40	j	5.50	85	n	0.00	40	j			
				4 3 goederen goederen	o	162.50	85	n	0.00	40	j	249.50	85	n	0.00	40	j	168.00	85	n	0.00	40	j			
118187	0.3	439	(1)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel				15252000				17358000				0.0 0=gemiddeld				0.0				-3.0	
				vc rs materieeel treintype	r	Dag							Avond							Nacht						
				3 4 e-loc goederen	o	5.50	85	n	0.00	40	j	8.50	85	n	0.00	40	j	5.50	85	n	0.00	40	j			
				4 3 goederen goederen	o	162.50	85	n	0.00	40	j	249.50	85	n	0.00	40	j	168.00	85	n	0.00	40	j			
118188	0.3	422	(1)	1=beton mono/duoblok+ball.bed	1=voegloos spoor of wissel				15318000				17357000				0.0 0=gemiddeld				0.0				-3.0	
				vc rs materieeel treintype	r	Dag							Avond							Nacht						
				3 4 e-loc goederen	o	5.50	85	n	0.00	40	j	8.50	85	n	0.00	40	j	5.50	85	n	0.00	40	j			
				4 3 goederen goederen	o	162.50	85	n	0.00	40	j	249.50	85	n	0.00	40	j	168.00	85	n	0.00	40	j			

nr	z,gem	lengte	groep	bovenbouw	railonderbreking												km1	km2	kenmerk	Wissellen	railruwheid	spectrum		toeslagen		correctie				
																						brug	raildemp	algemeen	prognose	plafond				
																						Dag		Avond		Nacht				
					vc	rs	materieel	treintype	r	Qdoor	Vdoor	Rdoor	Qstop	Istop	Rstop	Qdoor						Vdoor	Rdoor	Qstop	Istop	Rstop	Qdoor	Vdoor	Rdoor	Qstop
					a	5.50	85	n	0.00	40	j	8.50	85	n	0.00	40	j	5.50	85	n	0.00	40	j							
					a	162.50	85	n	0.00	40	j	249.50	85	n	0.00	40	j	168.00	85	n	0.00	40	j							

Rijlijnen

										Intensiteiten				snelheden					
nr z.gem		lengte	wegdek	hellingcor.	groep	omschrijving	kenmerk	art 110g	etm.intens.	% periode	%	licht	middel	zwaar	motor	licht	middel	zwaar	motor
385	0.2	851	71 1-laags zoab CROW316		(1)			vlicht	.0	"	dag	1804.91	366.91	279.75	.00	115	100	90	
											avond	873.49	147.75	115.00	.00	115	100	90	
											nacht	342.25	83.13	78.62	.00	115	100	90	
481	-0.1	1296	71 1-laags zoab CROW316		(1)			vlicht	.0	"	dag	1804.91	366.91	279.75	.00	115	100	90	
											avond	873.49	147.75	115.00	.00	115	100	90	
											nacht	342.25	83.13	78.62	.00	115	100	90	
2607	1.0	202	71 1-laags zoab CROW316		(1)			vlicht	.0	"	dag	1636.24	356.75	272.08	.00	115	100	90	
											avond	992.24	169.25	87.75	.00	115	100	90	
											nacht	399.13	114.50	93.50	.00	115	100	90	
8152	1.0	8	71 1-laags zoab CROW316		(1)			vlicht	.0	"	dag	1636.24	356.75	272.08	.00	115	100	90	
											avond	992.24	169.25	87.75	.00	115	100	90	
											nacht	399.13	114.50	93.50	.00	115	100	90	
9660	-0.2	108	71 1-laags zoab CROW316		(1)			vlicht	.0	"	dag	1804.91	366.91	279.75	.00	115	100	90	
											avond	873.49	147.75	115.00	.00	115	100	90	
											nacht	342.25	83.13	78.62	.00	115	100	90	
11212	-0.1	204	71 1-laags zoab CROW316		(1)			vlicht	.0	"	dag	1804.91	366.91	279.75	.00	115	100	90	
											avond	873.49	147.75	115.00	.00	115	100	90	
											nacht	342.25	83.13	78.62	.00	115	100	90	
12384	0.0	57	71 1-laags zoab CROW316		(1)			vlicht	.0	"	dag	1636.24	356.75	272.08	.00	115	100	90	
											avond	992.24	169.25	87.75	.00	115	100	90	
											nacht	399.13	114.50	93.50	.00	115	100	90	
16818	0.3	952	71 1-laags zoab CROW316		(1)			vlicht	.0	"	dag	1636.24	356.75	272.08	.00	115	100	90	
											avond	992.24	169.25	87.75	.00	115	100	90	
											nacht	399.13	114.50	93.50	.00	115	100	90	
18374	0.9	114	71 1-laags zoab CROW316		(1)			vlicht	.0	"	dag	1804.91	366.91	279.75	.00	115	100	90	
											avond	873.49	147.75	115.00	.00	115	100	90	
											nacht	342.25	83.13	78.62	.00	115	100	90	
19087	1.1	8	71 1-laags zoab CROW316		(1)			vlicht	.0	"	dag	1804.91	366.91	279.75	.00	115	100	90	
											avond	873.49	147.75	115.00	.00	115	100	90	
											nacht	342.25	83.13	78.62	.00	115	100	90	
19708	1.1	89	71 1-laags zoab CROW316		(1)			vlicht	.0	"	dag	1804.91	366.91	279.75	.00	115	100	90	
											avond	873.49	147.75	115.00	.00	115	100	90	
											nacht	342.25	83.13	78.62	.00	115	100	90	
19723	0.1	239	71 1-laags zoab CROW316		(1)			vlicht	.0	"	dag	1636.24	356.75	272.08	.00	115	100	90	
											avond	992.24	169.25	87.75	.00	115	100	90	
											nacht	399.13	114.50	93.50	.00	115	100	90	
26000	-0.4	25	01 glad asfalt/DAB		(1)			vlicht	.0	"	dag	623.93	48.29	27.80	.00	50	50	50	
											avond	322.88	31.50	17.14	.00	50	50	50	
											nacht	125.21	10.15	7.58	.00	50	50	50	
26342	-0.4	74	72 2-laags zoab CROW316		(1)			vlicht	.0	"	dag	1636.24	356.75	272.08	.00	115	100	90	
											avond	992.24	169.25	87.75	.00	115	100	90	
											nacht	399.13	114.50	93.50	.00	115	100	90	
28166	3.5	305	71 1-laags zoab CROW316		(1)			vlicht	.0	"	dag	1527.58	349.89	319.44	.00	115	100	90	
											avond	923.14	138.64	87.52	.00	115	100	90	
											nacht	378.60	119.44	103.38	.00	115	100	90	
28341	1.2	85	01 glad asfalt/DAB		(1)			vlicht	.0	"	dag	672.76	11.52	20.63	.00	65	65	65	
											avond	349.54	2.50	10.66	.00	65	65	65	
											nacht	147.80	1.45	5.30	.00	65	65	65	
29229	1.2	214	71 1-laags zoab CROW316		(1)			vlicht	.0	"	dag	1804.91	366.91	279.75	.00	115	100	90	

WinHavik 9.2.1(build 0) (c) dirActivity-software 17-06-2023 14:49

nr	z.gem	lengte	wegdek	hellingcor.	groep	omschrijving	kenmerk	art	110g	etm.intens.	Intensiteiten				snelheden					
											%	periode	%	licht	middel	zwaar	motor	licht	middel	zwaar
35730	1.4	35	71 1-laags zoab CROW316	(1)				vlicht		.0	"	dag	1527.58	349.89	319.44	.00	115	100	90	
												avond	923.14	138.64	87.52	.00	115	100	90	
												nacht	378.60	119.44	103.38	.00	115	100	90	
35943	-0.4	246	71 1-laags zoab CROW316	(1)				vlicht		.0	"	dag	1636.24	356.75	272.08	.00	115	100	90	
												avond	992.24	169.25	87.75	.00	115	100	90	
												nacht	399.13	114.50	93.50	.00	115	100	90	
36020	3.1	226	71 1-laags zoab CROW316	(1)				vlicht		.0	"	dag	1527.58	349.89	319.44	.00	115	100	90	
												avond	923.14	138.64	87.52	.00	115	100	90	
												nacht	378.60	119.44	103.38	.00	115	100	90	
36435	1.0	163	71 1-laags zoab CROW316	(1)				vlicht		.0	"	dag	1636.24	356.75	272.08	.00	115	100	90	
												avond	992.24	169.25	87.75	.00	115	100	90	
												nacht	399.13	114.50	93.50	.00	115	100	90	
36524	-0.2	107	01 glad asfalt/DAB	(1)				vlicht		.0	"	dag	678.58	11.87	22.64	.00	50	50	50	
												avond	358.53	2.20	11.42	.00	50	50	50	
												nacht	149.40	1.93	5.53	.00	50	50	50	
36551	1.2	123	01 glad asfalt/DAB	(1)				vlicht		.0	"	dag	375.13	34.57	16.45	.00	65	65	65	
												avond	230.51	26.93	10.13	.00	65	65	65	
												nacht	86.57	7.97	5.09	.00	65	65	65	
36844	-0.3	273	72 2-laags zoab CROW316	(1)				vlicht		.0	"	dag	1636.24	356.75	272.08	.00	115	100	90	
												avond	992.24	169.25	87.75	.00	115	100	90	
												nacht	399.13	114.50	93.50	.00	115	100	90	
38439	1.8	89	01 glad asfalt/DAB	(1)				vlicht		.0	"	dag	375.13	34.57	16.45	.00	80	80	75	
												avond	230.51	26.93	10.13	.00	80	80	75	
												nacht	86.57	7.97	5.09	.00	80	80	75	
38598	-0.5	15	01 glad asfalt/DAB	(1)				vlicht		.0	"	dag	678.58	11.87	22.64	.00	50	50	50	
												avond	358.53	2.20	11.42	.00	50	50	50	
												nacht	149.40	1.93	5.53	.00	50	50	50	
39541	1.6	55	71 1-laags zoab CROW316	(1)				vlicht		.0	"	dag	375.13	34.57	16.45	.00	80	80	75	
												avond	230.51	26.93	10.13	.00	80	80	75	
												nacht	86.57	7.97	5.09	.00	80	80	75	
39856	-0.4	388	72 2-laags zoab CROW316	(1)				vlicht		.0	"	dag	1804.91	366.91	279.75	.00	115	100	90	
												avond	873.49	147.75	115.00	.00	115	100	90	
												nacht	342.25	83.13	78.62	.00	115	100	90	
40313	3.2	204	71 1-laags zoab CROW316	(1)				vlicht		.0	"	dag	1517.30	350.77	316.16	.00	115	100	90	
												avond	770.90	125.05	126.30	.00	115	100	90	
												nacht	284.13	75.42	85.56	.00	115	100	90	
40690	4.9	87	71 1-laags zoab CROW316	(1)				vlicht		.0	"	dag	1527.58	349.89	319.44	.00	115	100	90	
												avond	923.14	138.64	87.52	.00	115	100	90	
												nacht	378.60	119.44	103.38	.00	115	100	90	
42005	4.3	193	71 1-laags zoab CROW316	(1)				vlicht		.0	"	dag	1517.30	350.77	316.16	.00	115	100	90	
												avond	770.90	125.05	126.30	.00	115	100	90	
												nacht	284.13	75.42	85.56	.00	115	100	90	
42670	2.8	7	01 glad asfalt/DAB	(1)				vlicht		.0	"	dag	623.93	48.29	27.80	.00	80	80	75	
												avond	322.88	31.50	17.14	.00	80	80	75	
												nacht	125.21	10.15	7.58	.00	80	80	75	
43053	4.8	87	71 1-laags zoab CROW316	(1)				vlicht		.0	"	dag	1517.30	350.77	316.16	.00	115	100	90	
												avond	770.90	125.05	126.30	.00	115	100	90	
												nacht	284.13	75.42	85.56	.00	115	100	90	
43056	0.0	218	01 glad asfalt/DAB	(2)		Parallelweg	Parallelwe	vlicht		3095.4	p	dag	6.64	95.74	3.33	.93	.00	60	60	60
												avond	3.49	98.21	1.44	.35	.00	60	60	60
												nacht	.80	96.36	3.06	.58	.00	60	60	60

nr z,gem	lengte	wegdek	hellingcor. groep	omschrijving	kenmerk	art 110g	etm.intens.	% periode	Intensiteiten				snelheden				
									%	licht	middel	zwaar	motor	licht	middel	zwaar	motor
43057	0.0	218 01 glad asfalt/DAB	(2)	Parallelweg	Parallelwe	vlicht	3511.3	p	dag	6.64	95.74	3.33	.93	.00	60	60	60
									avond	3.49	98.21	1.44	.35	.00	60	60	60
									nacht	.80	96.36	3.06	.58	.00	60	60	60
43072	0.0	651 01 glad asfalt/DAB	(2)	Parallelweg	Parallelwe	vlicht	3274.4	p	dag	6.64	96.17	2.99	.84	.00	60	60	60
									avond	3.50	98.40	1.29	.31	.00	60	60	60
									nacht	.80	96.73	2.75	.52	.00	60	60	60
43073	0.0	651 01 glad asfalt/DAB	(2)	Parallelweg	Parallelweg	vlicht	3829.3	p	dag	6.64	96.17	2.99	.84	.00	60	60	60
									avond	3.50	98.40	1.29	.31	.00	60	60	60
									nacht	.80	96.73	2.75	.52	.00	60	60	60

Bodemabsorptie

nr	lengte	absorptie [%]	kenmerk
1	4678	100.0	gras
2	9113	50.0	zoab
3	170	100.0	gras
4	349	100.0	gras
5	2816	100.0	gras
6	1564	100.0	gras
7	1428	100.0	gras
8	3778	100.0	gras
9	3383	100.0	ballastbed
10	146	50.0	erf/tuin

