



**Akoestisch onderzoek
bouwplan woning aan de
Schoonhetenseweg 6a te
te Marienheem.**

Adviseur : ing. Wim Buijvoets
Opdrachtgever : Webon b.v.
Steege 6
8102 SP Raalte
Contactpersoon : dhr. Hans Westenk
Datum : 30 januari 2018
Werknummer : 17.080



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	1
1 INLEIDING	1
1.1 Wijzigen bestemmingsplan t.b.v. het bouwplan en de Wet geluidhinder	1
1.2 Grenswaarden en procedure	2
1.3 Berekening geluidbelasting	2
2 BEREKENING GELUIDBELASTING RAILLAWAAI	3
2.1 Spoorgegevens en geluidproductieplafonds (gpp's)	3
2.2 Berekening geluidbelasting	3
2.3 Resultaten en toetsing	3
3 GELUIDBELASTING WEGVERKEERSLAWAAI	4
3.1 Verkeerscijfers	4
3.2 Beoordeling berekende geluidbelasting	4
3.3 Rekenmodel en resultaten	5
3.4 Maatregelen reductie geluidbelasting	5
3.5 Cumulatie weg- en railverkeerslawaaï	7
3.6 Aan te vragen hogere waarden wegverkeerslawaaï	7
BIJLAGEN	

bladzijde



1 INLEIDING

In opdracht van Webon b.v. is een akoestisch onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door weg- en railverkeerslawaai op de gevels/bouwblok van een te bouwen compensatiewoning aan de Schoonhetenseweg 6a te Marienheem (gemeente Raalte), binnen de geluidszone van wegen en de spoorlijn Almelo-Zwolle. Het plan is de sloop van een grote schuur, de bouw van een compensatiewoning en een multifunctioneel bedrijfspand. De nieuwe situatie is weergegeven in bijlage I.

1.1 Wijzigen bestemmingsplan t.b.v. het bouwplan en de Wet geluidhinder

Op basis van artikel 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) dient bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan of vaststelling van een projectafwijkingsbesluit een akoestisch onderzoek te worden ingesteld.

Het akoestisch onderzoek bepaalt de geluidsbelasting aan de gevel van de geluidsgevoelige bestemming die vanwege de weg/spoorweg wordt ondervonden. Het onderzoek is alleen noodzakelijk als de geluidsgevoelige bestemming binnen de wettelijke geluidszone van de weg/spoorweg/industrieterrein gesitueerd is.

Railverkeer

Op 1 juli 2012 zijn door een wetswijziging van de Wet milieubeheer de geluidproductieplafonds (gpp's) voor hoofdspoorwegen van kracht geworden. Gpp's stellen een heldere grens over de toelaatbare hoeveelheid geluid en voorkomen een onbelemmerde groei van het geluid door toenemend verkeer.

Geluidproductieplafonds zijn berekende waarden op referentiepunten. Deze referentiepunten liggen om de 100 meter op 4 meter boven lokaal maaiveld, op een vaste afstand van 50 meter aan weerszijden van het spoor.

Een spoorweg die is aangegeven op de geluidplafondkaart, heeft een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de spoorweg tot de breedte naast de spoorweg, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, als aangegeven in onderstaande tabel, afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond op het betrokken referentiepunt. De Gpp-waarde t.h.v. het plangebied in punt 44301 op 50 m uit de spoorlijn bedraagt 56.2 dB waarmee de zonebreedte 100 m bedraagt. De woning/bouwvlak ligt op een afstand van minimaal 48 m binnen de zone zodat een akoestisch onderzoek noodzakelijk is.

Wegverkeer

In artikel 74.1 van de Wgh is aangegeven dat wegen aan weerszijden van de weg een wettelijke geluidszone hebben waarvan de grootte is opgenomen in onderstaande tabel.

Wettelijke geluidszones van wegen :

Aantal rijstroken	stedelijk gebied	buitenstedelijk gebied
1 of 2 rijstroken	200 m	250 m
3 of 4 rijstroken	350 m	400 m
5 of meer rijstroken	350 m	600 m

De zone is gelegen aan weerszijden van de weg en begint naast de buitenste rijstrook. Eventuele parkeerstroken, voet- of fietspaden en vluchtstroken worden niet tot de weg gerekend en vallen binnen de zone. De zone langs een weg omvat het gebied waarbinnen



extra aandacht moet worden geschonken aan het geluid afkomstig van de betrokken weg. Binnen een zone moet worden gestreefd naar een akoestisch optimale situatie. Dit betekent dat er bij nieuwe ontwikkelingen, zoals het opstellen van bestemmingsplannen, het verlenen van (individuele) bouwvergunningen en het aanleggen van infrastructurele werken, het akoestische aspect van de plannen direct in kaart moet worden gebracht. Zodoende kan in een vroeg stadium worden onderkend of plannen doorgang kunnen vinden danwel of maatregelen nodig zijn om een akoestisch gunstig klimaat te creëren.

De hiervoor genoemde zones gelden niet voor:

- wegen die zijn aangeduid als woonerf (art 74.2);
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt (art 74.2);

De geplande woning ligt in “buitenstedelijk” gebied binnen de wettelijk vastgestelde geluidszone, als bedoeld in art. 74 van de Wet geluidhinder, van de Schoonhetenseweg en de N35.

1.2 Grenswaarden en procedure

De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting L_{DEN} op de gevels van een woning t.g.v. een weg- en spoorweg bedraagt 48 respectievelijk 55 dB.

Onder bepaalde voorwaarden kan voor een geluidgevoelige bestemming door B & W een ontheffing worden verleend tot een hogere grenswaarde van maximaal :

- 68 dB voor spoorweglawaai (Besluit geluidhinder art 4.11);
- 53 dB voor wegverkeerslawaai (art 83 lid 1 van de Wgh) voor wonen

Om een hogere grenswaarde aan te kunnen vragen moet worden voldaan aan twee voorwaarden :

- de optredende geluidbelasting moet lager zijn dan de maximaal toelaatbare gevelbelasting,
- de situatie moet passen in het gemeentelijk geluidsbeleid ten aanzien van vaststelling van de hogere grenswaarden.

De gemeente Raalte heeft geen geluidbeleid en volgt de Wet geluidhinder. Voor het verkrijgen van een hogere waarde dient voor weg- en/of spoorweglawaai de procedure gevolgd. Daarbij hoort de ter visielegging van het akoestisch onderzoek.

1.3 Berekening geluidbelasting

De op de gevels invallende geluidbelasting L_{DEN} kan worden bepaald met een rekenmodel, volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012, standaard-methode I of II. In deze situatie is binnen de randvoorwaarden gebruik gemaakt van de rekenmethode II zowel voor het weg- als spoorweglawaai.

Deze methoden zijn gebaseerd op het berekenen van de geluidemissie (afhankelijk van het aantal en type voertuigen/treinstellen, het soort wegdek/onderbouw, de rijsnelheid en enkele correctiefactoren) en de geluidoverdracht tussen de weg/spoorweg en de immissiepunten (geplande gevel).



2 BEREKENING GELUIDBELASTING RAILLAWAAI

2.1 Spoorgegevens en geluidproductieplafonds (gpp's)

De gpp's, brongegevens en relevante besluitinformatie zijn opgenomen in het zogenaamde geluidregister. De Minister van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor het vaststellen van en het toezicht op de naleving van de gpp's op de referentiepunten. De beheerder van de infrastructuur is verantwoordelijk voor de naleving. In het geluidsregister is telkens al opgenomen of de plafondcorrectie van toepassing is. In de spoorgegevens uit het register is in dit geval de correctie verwerkt.

2.2 Berekening geluidbelasting

De geluidbelasting is berekend conform het gestelde in het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012" ex art 110d van de wet geluidhinder. De berekening van de geluidbelasting is gemaakt volgens de standaard rekenmethode II en uitgevoerd m.b.v. een softwarepakket (DGMR-Geomilieu V4.30) door Munsterhuis BV.

De spoorweggegevens (spoorbaan, hoogte, schermen) zijn afkomstig van het geluidregister met daaraan toegevoegd :

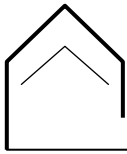
- de geplande woning, het afschermdende multifunctionele gebouw, hoogtelijnen en verharde bodemgebieden;
- waarneempunten met een waarneemhoogte van 1.5 m boven de vloer op de grens van het bouwvlak op een hoogte van 1.5 en 4.5 m boven het maaiveld.

2.3 Resultaten en toetsing

Berekend is de geluidbelasting L_{DEN} , dat is de gemiddelde geluidbelasting van de dag, avond en nachtperiode. De modelgegevens met plots en resultaten zijn opgenomen in bijlage I.

De geluidbelasting L_{DEN} bedraagt maximaal 55 dB en is gelijk aan de voorkeursgrenswaarde. Voor het aspect railverkeerslawaaai is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Door de bouw van de multifunctionele ruimte wordt het railverkeerslawaaai voldoende afgeschermd.



3 GELUIDBELASTING WEGVERKEERSLAWAAI

3.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt rekening gehouden met een prognose van de verkeersgegevens voor een weekdag in de toekomstige situatie over 10 jaar (2028).

De weg- en verkeersgegevens zijn afkomstig van de gemeente Raalte (verkeers milieukaart 2020) en uit het geluidregister voor rijkswegen.

Geluidregister N35

Sinds 1 juli 2012 zijn rijkswegen voorzien van geluidproductieplafonds (GPP 's). De GPP 's zijn gebaseerd op brongegevens voor het jaar 2008, het "heersende jaar". Met behulp van deze brongegevens is berekend wat het geluidsniveau L_{DEN} op een gevel/referentiepunt is. De uitkomst hiervan is met 1.5 decibel verhoogd - de zogenoemde 'plafondcorrectiewaarde' - en op basis daarvan is het geluidproductieplafond (GPP) bekend. De brongegevens zijn afkomstig van het geluidregister van Rijkswaterstaat zoals in de modelgegevens opgenomen. De werkruimte van 1.5 dB voor de N35 komt overeen met een groei van 41% t.o.v. het "heersende jaar" 2008, dat is van gemiddeld 13.678 mtgvn/etm naar 19.284 mtgvn/etm in de toekomst.

Voor de representatieve snelheid is gerekend met 80, 80 en 75 km/uur conform het geluidregister. Het wegdektype is DAB.

Schoonhetensweg

Voor de Schoonhetensweg is de prognose voor het jaar 2020 2332 motorvoertuigen/etmaal. De Schoonhetensweg loopt door het buitengebied en fungeert tevens als sluiproute waardoor de intensiteit relatief hoog is. Volgens de gemeente zijn er plannen de directe aansluiting op de N35 af te sluiten waardoor de weg als sluiproute minder aantrekkelijk wordt. Omdat hier nog geen besluit over is genomen is uitgegaan van een "worst case" scenario met een autonome groei van 1% per jaar tot 2028.

De voor de berekening gebruikte weg- en verkeersgegevens zijn overzichtelijk gemaakt in tabel I.

TABEL I: overzicht weg- en verkeersgegevens	
Omschrijving	Schoonhetensweg
- etmaalintensiteit jaar 2020 weekdag	2332
- etmaalintensiteit jaar 2028 weekdag	2520
- dag/avond/nachtuurintensiteit %	6.6/3.60/0.8
- percentage lichte motorvoertuigen D/A/N	92/92.15/94
- percentage middelzw vrachtw. D/A/N	6/5.85/4
- percentage zware vrachtwagens D/A/N	2/2/2
- wettelijke rijnsnelheid km/uur	60
- wegdektype	DAB / referentiewegdek

3.2 Beoordeling berekende geluidbelasting

Berekend is de invallende geluidbelasting L_{DEN} op de gevels van de verschillende bouwlagen, dat is de gemiddelde geluidbelasting van de dag-, avond- en nachtperiode.



Toetsing van de geluidbelasting aan de grenswaarden gebeurt volgens de Wgh per weg. Alvorens de geluidbelasting te toetsen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB mag de berekende waarde op grond van art. 110g van de Wet geluidhinder worden vermindert met een tijdelijke aftrek (i.v.m. het stiller worden van motorvoertuigen) van 5 dB voor wegen met een wettelijk maximum snelheid tot 70 km/uur.

Voor wegen waar de representatieve snelheid voor lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, wijzigt de aftrek op basis van artikel 110g Wgh (art. 3.4, lid 1) in:

- 4 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh 57 dB is.
- 3 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh 56 dB is;
- 2 dB voor andere waarden van de geluidsbelasting.

Om de hoogte van de reductie te bepalen, zal er eerst berekend moeten worden hoeveel de geluidsbelasting zonder aftrek bedraagt.

3.3 Rekenmodel en resultaten

De geluidbelasting is berekend conform het gestelde in het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012” ex art 110d van de wet geluidhinder. De berekening van de geluidbelasting is gemaakt volgens de standaard rekenmethode II.

In het rekenmodel (DGMR-Geomilieu V.4.30) zijn schematisch opgenomen :

- de wegen met intensiteiten,
- de gebouwen, objecten en verharde bodemgebieden,
- waarneempunten met een waarneemhoogte van 1.5 m boven de vloer op een hoogte van 1.5 en 4.5 m boven het maaiveld.

Voor de rekeninvoergegevens en resultaten wordt verwezen naar de berekening in bijlage I.

N35

De geluidbelasting L_{DEN} t.g.v. de N35 incl. 2 dB aftrek bedraagt maximaal 49 dB op de grens van het bouwvlak (in de rekenpunten 1, 2 en 3 op een hoogte van 4.5 m) en ligt boven de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 53 dB wordt niet overschreden.

Schoonhetensweg

De geluidbelasting L_{DEN} t.g.v. Schoonhetensweg op de oostgrens van het bouwvlak (in rekenpunt 2) bedraagt 50 dB en ligt boven de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 53 dB wordt niet overschreden.

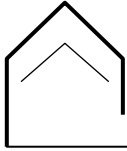
3.4 Maatregelen reductie geluidbelasting

Slechts wanneer voldoende gemotiveerd wordt aangetoond dat toepassing van een maatregel niet doeltreffend is, kan een hogere waarde worden toegekend. Er zal dus onderzoek gedaan moeten worden welke maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting t.g.v. de N35 en Schoonhetensweg te reduceren, tot wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Maatregelen om de geluidbelasting te reduceren worden onderzocht in de volgorde bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en maatregelen aan de gevel.

Bronmaatregelen

Het geluid door een voertuig wordt veroorzaakt door motor- en bandengeluid. In de loop der jaren zijn voertuigen, met name vrachtwagens veel stiller geworden, daar is in de



rekenmethode al rekening mee gehouden. De verwachting is dat voertuigen in de toekomst nog stiller worden. Door toepassing van de zgn tijdelijke aftrek wordt daar rekening mee gehouden. De initiatiefnemer van het bouwplan ten behoeve waarvan dit akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd heeft geen invloed op het reduceren van het motor- en bandengeluid aan het voertuig evenals op het verminderen van de verkeersintensiteit.

Wanneer door maatregelen de functie van sluiproute afneemt en de intensiteit afneemt tot ca 1500 mtgvn/etm wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden, de is de verwachting maar de initiatiefnemer heeft hier geen invloed op.

Wel is het mogelijk een reductie te krijgen op het bandengeluid door aanpassing van het wegdektype.

Het aanbrengen van een stiller asfalt dunne dekragen A op het wegvak van de Schoonhetensweg levert een reductie op van 2.3 dB wat voldoende is.

De kosten van het toepassen van stille wegdekken bedragen bij een prijs van € 60,-/m² excl. BTW en een oppervlakte van ca 100 x 4.5 = 450 m² €27.000,- excl. BTW. De wegbeheerder zal niet instemmen voor de aanpak van een klein wegdeel omdat dit onderhoudstechnisch en bij de gladheidbestrijding tot problemen leidt. Stil asfalt over een lengte van ca 100 m kan uit civieltechnisch oogpunt niet wordt verlangd.

Overdrachtsmaatregelen

Door een grotere afstand tussen de gevel en de weg ontstaat een lagere geluidbelasting. Voor een significante afname van 2 dB moet de afstand 50% worden vergroot. Het gaat dan om een afstanden van minimaal 13 m waar geen ruimte voor is. Verschuivingen van 1 meter hebben geen significant effect (rendement na afronding < 1 dB).

Overdrachtsmaatregelen (geluidschermen), langs de weg zijn niet reëel :

- een scherm is uit landschappelijk oogpunt niet gewenst
- een scherm op het eigen perceel is maar beperkt effectief
- de kosten zijn onevenredig hoog

Maatregelen aan de gevels

Wanneer een hogere grenswaarde wordt verleend zijn maatregelen aan de gevels noodzakelijk om het binnenniveau L_{DEN} te waarborgen op maximaal 33 dB. De vereiste geluidwering G_{A;k} van de voorgevel bedraagt dan maximaal (57 – 33 =) 24 dB.

Wanneer wordt gekozen voor een natuurlijke toevoer via openingen in de geluidbelaste gevel zijn susroosters noodzakelijk. De susroosters voor de verblijfsruimten komen dan i.p.v. normale roosters. De meerkosten voor zijn hooguit € 400,- incl. BTW.

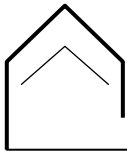
Tot een geluidwering van ca 29 dB kan met normale dubbele HR++ beglazing in de belaste gevels worden volstaan.

De totale meerkosten voor gevelmaatregelen incl. een onderzoek naar de vereiste susroosters beperken zich tot ca € 750,- incl. BTW.

Conclusie maatregelen wegverkeerslawaaï

Omdat het in dit geval om 1 woning gaat met een relatief geringe geluidbelasting zijn gevelmaatregelen het meest doelmatig.

De maatregelen die voor de woningen getroffen dienen te worden om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen, ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard.



De woning heeft op de begane grond 3 geluidluwe gevels/buitenruimte en op de verdieping aan de zuidzijde tenminste één geluidluwe gevel. Voor deze woning is daarmee sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De binnenwaarde, waaraan bij het realiseren van de nieuwe woningen zal moeten worden voldaan, bedraagt 33 dB.

Na dat het definitieve ontwerp gereed is kunnen de noodzakelijke geluidwerende maatregelen worden vastgesteld.

3.5 Cumulatie weg- en railverkeerslawaai

In de Wet geluidhinder (artikel 110a) is bepaald dat bij het vaststellen van een hogere grenswaarde rekening moet worden gehouden met het eventueel optreden van cumulatie van geluid. Ter bescherming van (toekomstige) bewoners mag de gecumuleerde geluidsbelasting niet onaanvaardbaar hoog worden.

Daar waar als gevolg van cumulatie een hogere geluidsbelasting optreedt moet bij het dimensioneren van de gevelisolatie rekening worden gehouden met deze gecumuleerde geluidsbelasting. Op deze manier blijft de geluidskwaliteit van het binnenklimaat in woningen (bijvoorbeeld belangrijk voor een goede nachtrust) gewaarborgd. Op grond van het Bouwbesluit moet bij het ontwerp van woningen voldaan worden aan de wettelijke binnenniveaus.

Cumulatie rail- en wegverkeerslawaai wordt bepaald aan de hand van de rekenmethode opgenomen in het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012.

Deze rekenmethode wordt toegepast als er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidsbron. Allereerst dient vastgesteld te worden of van een relevante blootstelling door verschillende geluidsbronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden bronnen wordt overschreden. In dit geval is geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde door railverkeerslawaai in enig waarneempunt, dus is cumulatie niet van toepassing.

3.6 Aan te vragen hogere waarden wegverkeerslawaai

Uit het voorgaande blijkt dat een hogere waarde kan worden aangevraagd voor :

N35 :	49 dB
Schoonhetensweg	50 dB

De binnenwaarde, waaraan bij het realiseren van de nieuwe woning zal moeten worden voldaan, bedraagt 33 dB.

Na dat het definitieve ontwerp gereed is kunnen de noodzakelijke geluidwerende maatregelen worden vastgesteld.

Ing. Wim Buijvoets.



Bijlage I

Situatie, verkeersgegevens VMK gemeente

Modelgegevens railverkeerslawaai

Modelgegevens wegverkeerslawaai

Legenda

- 1. Compensatiewoning
- 2. Nieuw bijgebouw 75 m2
- 3. Transformatorhuisje
- 4. Te slopen stallen ca. 1630 m2
- 5. Nieuw bijgebouw 50 m2
- 6. Nieuw multifunctioneel gebouw 350 m2
- 7. Bospad naar transformator
- 8. Bestaand bos uitdunnen en aanvullen/doorplanten
- 9. Zomereiken
- 10. Beukenhaag
- 11. Wilde gemengde haag
- 12. Bestaande inrit verharderen
- 13. Parkeren
- 14. Nieuwe inrit



*Kuimte gewenste
de woning
gesitueerd kan
worden.
waarbinnen*

Schuur. (multifunctioneel gebouw)



toekennings	1 (3)	formaat	a3	datum	19 januari 2018	project	1566
series	10	schaal	1:500	door	Herbert	bestand	1566-1vwx

ERFVRICHTINGSPLAN SCHOONHETENSEWEG 6A MAREMHEEM

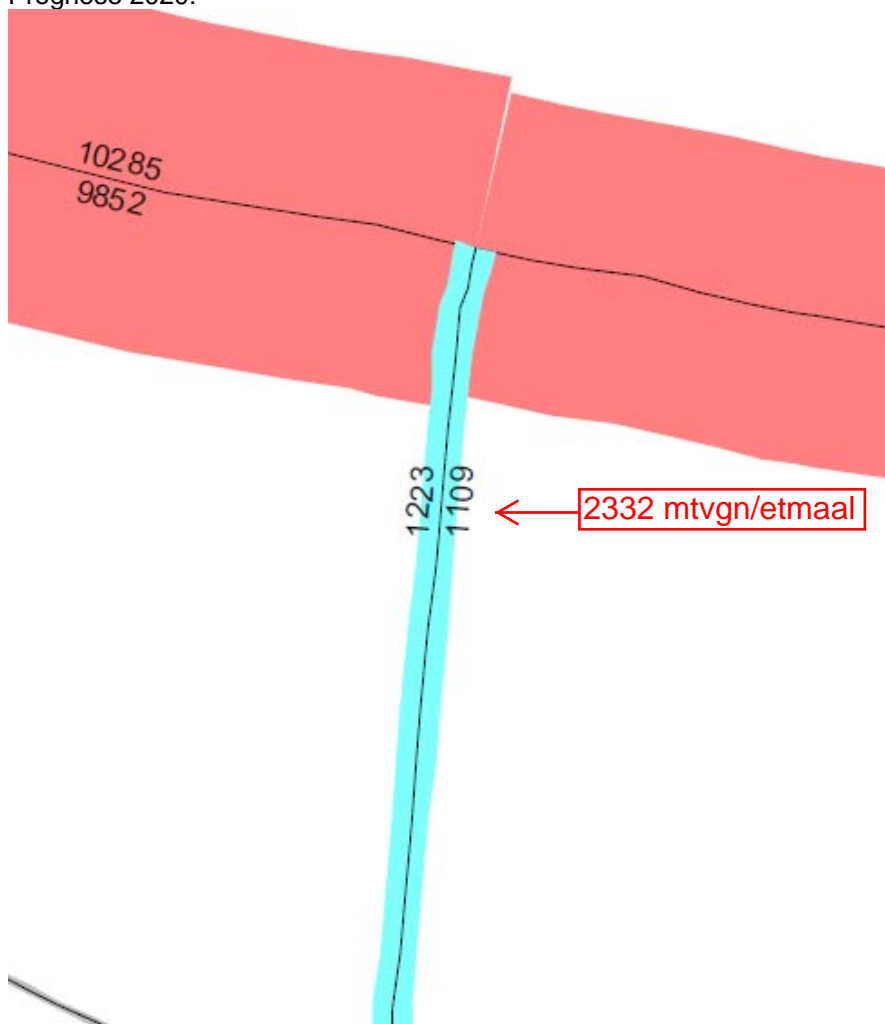
de Erfontwikkelaar laat plannen groeien
www.erfontwikkelaar.nl telnr. 06 24 88 38 28

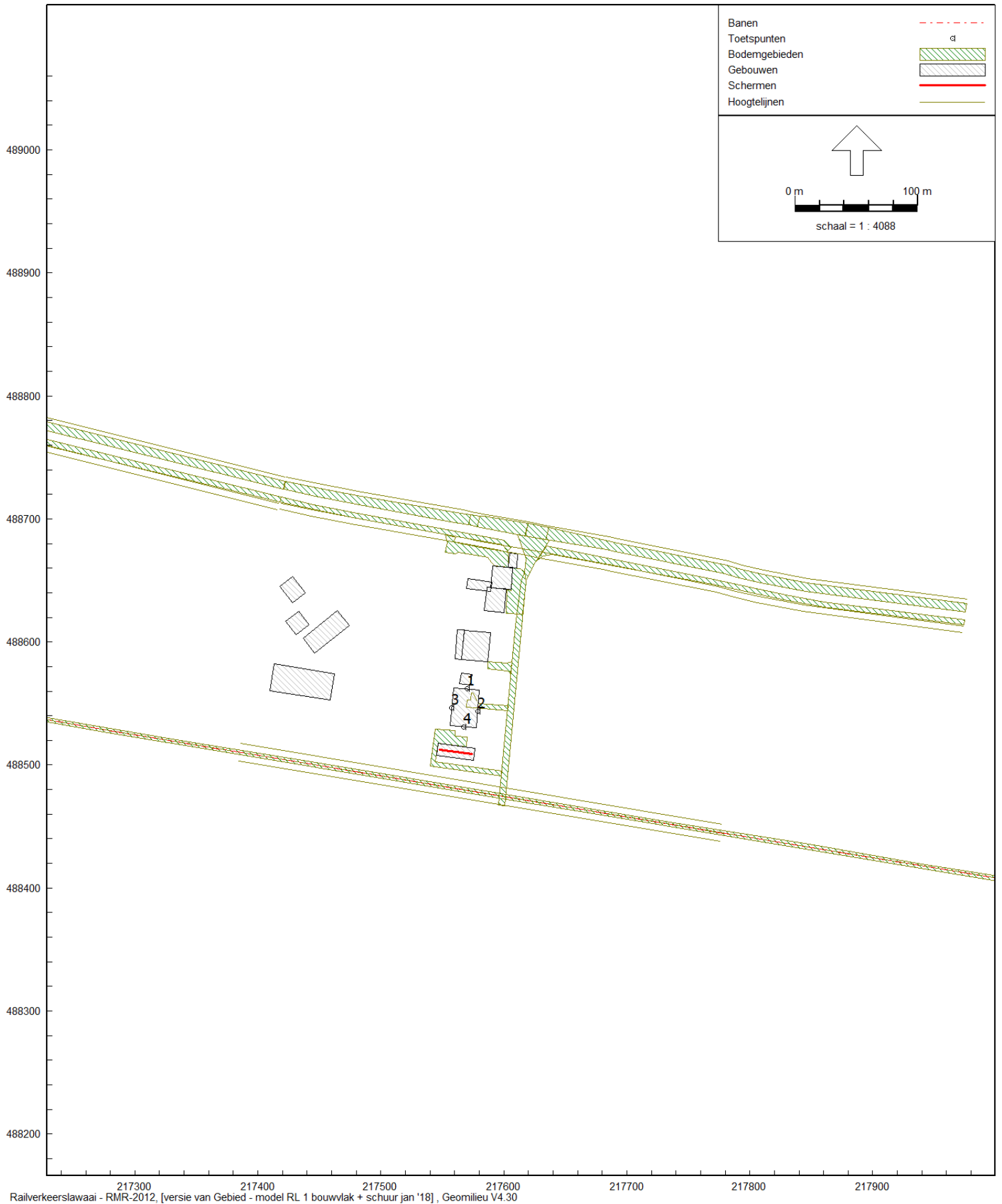
Schoonhetensweg

Zoom naar object | Verschuif naar object
Maak een rapport | Kopieer object
Voeg toe aan de selectie | Exporteer bijlagen

Veldnaam	Veldwaarde
FID	2173
Shape	Polyline
NAME	Schoonhetensweg
RSURF_DESC	referentiewegdek
VLV	60
VLT	60
TOTINTENS	1666
PFLOWDAY	66
PFLOWEVE	36
PFLOWNI	8
PFLOWLVDAY	92
PFLOWLVEVE	9215
PFLOWLVNI	94
PFLOWLTDAY	6
PFLOWLTEVE	585
PFLOWLTNI	4
PFLOWHTDAY	2
PFLOWHTEVE	2
PFLOWHTNI	2
WEGTYPE	4
BOOMFAC	15
CARSPEED	Vb

Prognose 2020:





figuur 1

Model: model RL 1 bouwvlak + schuur jan '18
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

ItemID	Type	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2
796	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	65	65	65	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
798	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	65	65	65	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
800	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	65	65	65	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
802	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	66	66	66	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
804	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	66	66	66	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
806	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	68	68	68	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
808	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	68	68	68	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
810	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	68	68	68	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
844	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	62	62	62	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
845	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	62	62	62	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
846	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	63	63	63	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
847	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	64	64	64	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
848	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	64	64	64	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
849	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	65	65	65	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
850	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	65	65	65	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
851	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	65	65	65	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
852	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	65	65	65	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
853	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	66	66	66	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
854	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	66	66	66	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
855	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	68	68	68	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
856	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	68	68	68	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
857	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	68	68	68	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
858	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	68	68	68	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
859	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	69	69	69	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
860	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	69	69	69	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
861	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	69	69	69	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340
862	Intensiteit	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	69	69	69	0	0,00	DM'90	Stoppend	7,020	4,980	1,340

Model: model RL 1 bouwvlak + schuur jan '18
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

ItemID	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	Corr. 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4
796	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	109	109	109	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
798	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	109	109	109	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
800	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	111	111	111	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
802	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	111	111	111	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
804	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	112	112	112	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
806	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	112	112	112	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
808	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	113	113	113	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
810	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	113	113	113	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
844	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	105	105	105	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
845	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	105	105	105	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
846	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	106	106	106	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
847	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	106	106	106	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
848	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	108	108	108	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
849	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	108	108	108	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
850	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	109	109	109	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
851	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	109	109	109	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
852	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	111	111	111	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
853	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	111	111	111	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
854	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	112	112	112	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
855	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	112	112	112	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
856	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	113	113	113	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
857	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	113	113	113	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
858	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	114	114	114	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
859	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	114	114	114	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
860	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	115	115	115	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
861	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	115	115	115	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
862	0,000	120	120	120	0,00	DM'90	Stoppend	7,100	5,360	1,040	116	116	116	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: model RL 1 bouwvlak + schuur jan '18
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

ItemID	Aantal(N) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	Corr. 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	Corr. 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6
796	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
798	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
800	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
802	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
804	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
806	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
808	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
810	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
844	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
845	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
846	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
847	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
848	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
849	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
850	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
851	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
852	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
853	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
854	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
855	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
856	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
857	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
858	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
859	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
860	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
861	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
862	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: model RL 1 bouwvlak + schuur jan '18
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

ItemID	Aantal(N) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	Corr. 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	Corr. 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8
796	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
798	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
800	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
802	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
804	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
806	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
808	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
810	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
844	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
845	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
846	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
847	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
848	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
849	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
850	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
851	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
852	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
853	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
854	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
855	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
856	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
857	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
858	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
859	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
860	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
861	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
862	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: model RL 1 bouwvlak + schuur jan '18
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

ItemID	Aantal(N) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	Corr. 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	Corr. 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10
796	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
798	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
800	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
802	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
804	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
806	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
808	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
810	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
844	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
845	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
846	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
847	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
848	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
849	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
850	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
851	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
852	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
853	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
854	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
855	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
856	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
857	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
858	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
859	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
860	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
861	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
862	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: model RL 1 bouwvlak + schuur jan '18
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

ItemID	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12
796	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
798	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
800	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
802	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
804	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
806	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
808	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
810	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
844	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
845	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
846	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
847	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
848	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
849	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
850	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
851	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
852	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
853	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
854	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
855	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
856	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
857	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
858	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
859	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
860	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
861	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
862	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Model: model RL 1 bouwvlak + schuur jan '18
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

ItemID	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14
796	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
798	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
800	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
802	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
804	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
806	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
808	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
810	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
844	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
845	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
846	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
847	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
848	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
849	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
850	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
851	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
852	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
853	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
854	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
855	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
856	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
857	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
858	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
859	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
860	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
861	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
862	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Model: model RL 1 bouwvlak + schuur jan '18
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

ItemID	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14
796	0,000	0,000	0	0	0
798	0,000	0,000	0	0	0
800	0,000	0,000	0	0	0
802	0,000	0,000	0	0	0
804	0,000	0,000	0	0	0
806	0,000	0,000	0	0	0
808	0,000	0,000	0	0	0
810	0,000	0,000	0	0	0
844	0,000	0,000	0	0	0
845	0,000	0,000	0	0	0
846	0,000	0,000	0	0	0
847	0,000	0,000	0	0	0
848	0,000	0,000	0	0	0
849	0,000	0,000	0	0	0
850	0,000	0,000	0	0	0
851	0,000	0,000	0	0	0
852	0,000	0,000	0	0	0
853	0,000	0,000	0	0	0
854	0,000	0,000	0	0	0
855	0,000	0,000	0	0	0
856	0,000	0,000	0	0	0
857	0,000	0,000	0	0	0
858	0,000	0,000	0	0	0
859	0,000	0,000	0	0	0
860	0,000	0,000	0	0	0
861	0,000	0,000	0	0	0
862	0,000	0,000	0	0	0

Rapport: Resultatentabel
Model: model RL 1 bouwvlak + schuur jan '18
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	noordgevel bouwvlak	1,50	38,6	37,3	31,0	40,3
1_B	noordgevel bouwvlak	4,50	41,9	40,5	34,2	43,5
2_A	voorgevel bouwvlak	1,50	51,2	49,8	43,5	52,8
2_B	voorgevel bouwvlak	4,50	53,0	51,7	45,4	54,7
3_A	achtergevel bouwvlak	1,50	50,2	48,8	42,5	51,8
3_B	achtergevel bouwvlak	4,50	52,3	51,0	44,7	54,0
4_A	zuidgevel bouwvlak	1,50	48,9	47,6	41,3	50,6
4_B	zuidgevel bouwvlak	4,50	52,8	51,4	45,1	54,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

rekenparameters

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: model VL 1 bouwvlak + schuur var jan 18

Model eigenschap

Omschrijving	model VL 1 bouwvlak + schuur var jan 18
Verantwoordelijke	Wim
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	Wim op 14-4-2017
Laatst ingezien door	Wim op 30-1-2018
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.10
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Berekening volgens rekenmethode	RMG-2012
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Maximum reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken	Ja
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

modelgegevens

Model: model VL 1 bouwvlak + schuur var jan 18
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))
37523	835 / 22,500 / 22,932	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80	80
1516	835 / 22,932 / 23,575	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80	80
21276	835 / 22,932 / 23,575	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80	80
31090	835 / 22,500 / 22,932	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80	80
18554	835 / 22,500 / 22,932	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80	80
26616	835 / 22,500 / 22,932	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80	80
1	Schoonhetenseweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	60	60	60

modelgegevens

Model: model VL 1 bouwvlak + schuur var jan 18
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)
37523	--	80	80	80	--	75	75	75	--	13912,12	6,45	3,29	1,18	--	--	--	--
1516	--	80	80	80	--	75	75	75	--	13441,40	6,46	3,28	1,17	--	--	--	--
21276	--	80	80	80	--	75	75	75	--	13441,40	6,46	3,28	1,17	--	--	--	--
31090	--	80	80	80	--	75	75	75	--	13912,12	6,45	3,29	1,18	--	--	--	--
18554	--	80	80	80	--	75	75	75	--	13912,12	6,45	3,29	1,18	--	--	--	--
26616	--	80	80	80	--	75	75	75	--	13912,12	6,45	3,29	1,18	--	--	--	--
1	--	60	60	60	--	60	60	60	--	2520,00	6,60	3,60	0,80	--	--	--	--

modelgegevens

Model: model VL 1 bouwvlak + schuur var jan 18
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)
37523	--	85,51	90,85	79,94	--	7,90	4,55	8,13	--	6,59	4,60	11,93	--	--	--	--	--	767,71	415,64	130,78
1516	--	85,67	91,50	79,97	--	7,90	4,38	8,14	--	6,43	4,11	11,89	--	--	--	--	--	743,58	403,56	126,18
21276	--	85,67	91,50	79,97	--	7,90	4,38	8,14	--	6,43	4,11	11,89	--	--	--	--	--	743,58	403,56	126,18
31090	--	85,51	90,85	79,94	--	7,90	4,55	8,13	--	6,59	4,60	11,93	--	--	--	--	--	767,71	415,64	130,78
18554	--	85,51	90,85	79,94	--	7,90	4,55	8,13	--	6,59	4,60	11,93	--	--	--	--	--	767,71	415,64	130,78
26616	--	85,51	90,85	79,94	--	7,90	4,55	8,13	--	6,59	4,60	11,93	--	--	--	--	--	767,71	415,64	130,78
1	--	92,00	92,15	94,00	--	6,00	5,85	4,00	--	2,00	2,00	2,00	--	--	--	--	--	153,01	83,60	18,95

modelgegevens

Model: model VL 1 bouwvlak + schuur var jan 18
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k
37523	--	70,91	20,82	13,30	--	59,16	21,05	19,51	--	86,12	95,55	100,97	107,90	113,61	109,80	102,95
1516	--	68,54	19,33	12,84	--	55,80	18,14	18,76	--	85,92	95,37	100,79	107,71	113,45	109,64	102,79
21276	--	68,54	19,33	12,84	--	55,80	18,14	18,76	--	85,92	95,37	100,79	107,71	113,45	109,64	102,79
31090	--	70,91	20,82	13,30	--	59,16	21,05	19,51	--	86,12	95,55	100,97	107,90	113,61	109,80	102,95
18554	--	70,91	20,82	13,30	--	59,16	21,05	19,51	--	86,12	95,55	100,97	107,90	113,61	109,80	102,95
26616	--	70,91	20,82	13,30	--	59,16	21,05	19,51	--	86,12	95,55	100,97	107,90	113,61	109,80	102,95
1	--	9,98	5,31	0,81	--	3,33	1,81	0,40	--	77,75	86,14	92,26	97,77	104,02	100,49	93,71

modelgegevens

Model: model VL 1 bouwvlak + schuur var jan 18
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k
37523	92,24	82,21	91,56	96,94	104,09	110,49	106,68	99,80	88,89	80,08	89,03	94,58	101,67	106,56	102,70
1516	92,08	81,85	91,25	96,61	103,76	110,29	106,48	99,61	88,66	79,91	88,87	94,42	101,51	106,40	102,54
21276	92,08	81,85	91,25	96,61	103,76	110,29	106,48	99,61	88,66	79,91	88,87	94,42	101,51	106,40	102,54
31090	92,24	82,21	91,56	96,94	104,09	110,49	106,68	99,80	88,89	80,08	89,03	94,58	101,67	106,56	102,70
18554	92,24	82,21	91,56	96,94	104,09	110,49	106,68	99,80	88,89	80,08	89,03	94,58	101,67	106,56	102,70
26616	92,24	82,21	91,56	96,94	104,09	110,49	106,68	99,80	88,89	80,08	89,03	94,58	101,67	106,56	102,70
1	83,73	75,09	83,47	89,58	95,12	101,38	97,85	91,07	81,07	68,22	76,40	82,37	88,35	94,79	91,22

modelgegevens

Model: model VL 1 bouwvlak + schuur var jan 18
versie van Gebied - Gebied

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
37523	95,85	85,38	--	--	--	--	--	--	--	--
1516	95,69	85,22	--	--	--	--	--	--	--	--
21276	95,69	85,22	--	--	--	--	--	--	--	--
31090	95,85	85,38	--	--	--	--	--	--	--	--
18554	95,85	85,38	--	--	--	--	--	--	--	--
26616	95,85	85,38	--	--	--	--	--	--	--	--
1	84,42	74,23	--	--	--	--	--	--	--	--

modelgegevens

Model: model VL 1 bouwvlak + schuur var jan 18
versie van Gebied - Gebied

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
1	noordgevel bouwvlak	6,50	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
2	voorgevel bouwvlak	6,50	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
3	achtergevel bouwvlak	6,50	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
4	zuidgevel bouwvlak	6,50	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

modelgegevens

Model: model VL 1 bouwvlak + schuur var jan 18
versie van Gebied - Gebied

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
37523	wegverharding	0,00
1516	wegverharding	0,00
21276	wegverharding	0,00
31090	wegverharding	0,00
18554	wegverharding	0,00
26616	wegverharding	0,00
1	fietspad	0,00
2	fietspad	0,00
3	Schoonhetenseweg	0,00
4	fietspad	0,00
5	parkeervakken	0,00
6	parkeervakken	0,00
7	inrit	0,00
8	inrit	0,00
9	inrit	0,00
10	verharding	0,00

modelgegevens

Model: model VL 1 bouwvlak + schuur var jan 18
versie van Gebied - Gebied

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1	schuur	4,00	6,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	restaurant	7,00	6,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	restaurant	6,00	6,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	restaurant	6,00	6,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	restaurant	6,00	6,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	bestaande woning	6,00	6,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	schuur	5,00	6,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	schuur	5,00	6,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	gebouw	5,00	6,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	gebouw	5,00	6,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	schuur	3,20	6,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	bedrijfsgebouw	3,00	6,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	bijgebouw	3,00	6,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	bouwvlak	6,00	6,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

modelgegevens

Model: model VL 1 bouwvlak + schuur var jan 18
versie van Gebied - Gebied

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125
1	nok	7,00	6,50	Relatief	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

modelgegevens

Model: model VL 1 bouwvlak + schuur var jan 18
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00





