



ADVIESBURO VANDERBOOM^{BV} *sinds 1971*

**Zaadmarkt 87
7201 DC Zutphen**

telefoon
0575-544756

fax
0575-545648

website
www.vanderboomadvies.nl

e-mail
info@vanderboomadvies.nl

KvK 080-44086



Geluidbelasting railverkeer op Bloemendaalseweg 2 te Nijkerk

Versie 28 januari 2020

opdrachtnummer

19-289

datum

28 januari 2020

opdrachtgever

Buro SRO

't Goylaan 11

3525 AA Utrecht

auteur

Ad Postma



INHOUDSOPGAVE

bladzijde

INHOUDSOPGAVE	I
SAMENVATTING	1
1 INLEIDING	2
2 WETTELIJK KADER	3
2.1 Wet Geluidhinder	3
2.2 Omvang geluidzone	3
2.3 Grenswaarden en hogere waarden	4
2.4 Wet RO en 30 km/u-wegen	5
2.5 Hogere waarden beleid gemeente Nijkerk	6
2.6 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012	6
3 RAILVERKEER	7
3.1 Verkeerscijfers	7
3.2 Zonebreedte	7
3.3 Rekenmodel	7
3.4 Resultaten	7
4 CONCLUSIES GELUIDBELASTING	8
4.1 Toetsing railverkeer	8
4.2 Toetsing gemeentelijk geluidbeleid	8
4.3 Toetsing RO	8
4.4 Eis geluidwering	8

BIJLAGEN

onderwerp
geluidbelasting
railverkeer

opdrachtnummer
19-289

bestand
19-289r1

bladzijde
paginai

datum
28 januari 2020



SAMENVATTING

In opdracht van Buro SRO is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door railverkeer op een ontwikkeling aan de Bloemendaalseweg 2 te Nijkerk. Op de locatie worden zorgwoningen en een kinderopvang gerealiseerd. De locatie ligt binnen de bebouwde kom van Nijkerk op ca. 230 meter uit de spoorbaan. De zonebreedte ter plaatse bedraagt 300 meter. De locatie ligt daarmee binnen de geluidzone voor railverkeer. De locatie ligt niet binnen de zone van onderzoekplichtige wegen of in de nabijheid van drukke 30 km wegen.

De geluidbelasting door railverkeer bedraagt op de gevels ten hoogste 53 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt daardoor niet overschreden. Een hogere waarde voor railverkeer op deze locatie is daardoor niet nodig.

Voor gevels met een gecumuleerde geluidbelasting van 53 dB zonder aftrek bedraagt de benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A,k}$ 20 dB. Dit is de minimale waarde conform het Bouwbesluit. Voor de gevels zijn geen aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig.

onderwerp
geluidbelasting
railverkeer

opdrachtnummer
19-289

bestand
19-289r1

bladzijde
pagina1

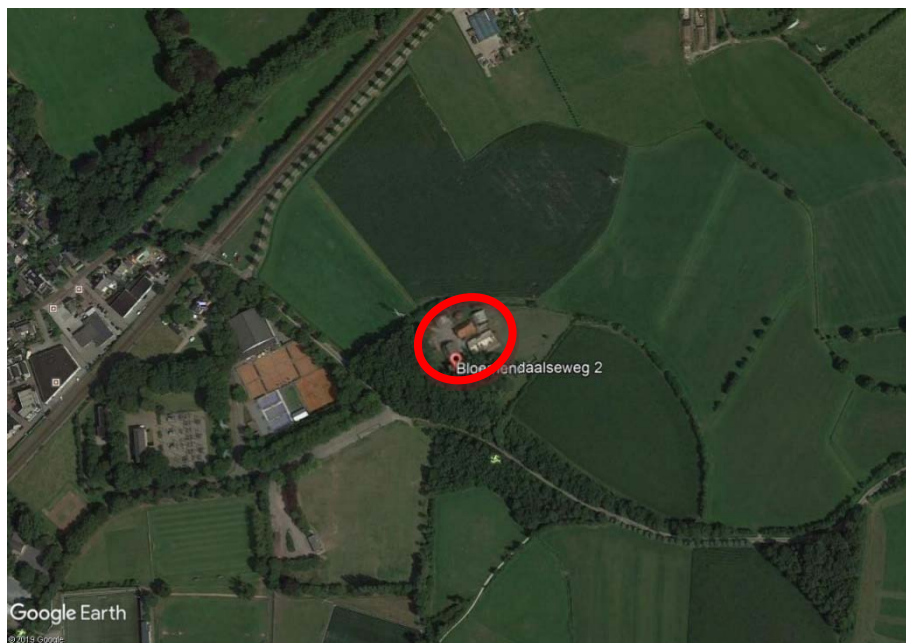
datum
28 januari 2020



1 INLEIDING

In opdracht van Buro SRO is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door railverkeer op een ontwikkeling aan de Bloemendaalseweg 2 te Nijkerk. Op de locatie worden zorgwoningen en een kinderopvang gerealiseerd. De locatie ligt binnen de bebouwde kom van Nijkerk op ca. 230 meter uit de spoorbaan. De zonebreedte ter plaatse bedraagt 300 meter. De locatie ligt daarmee binnen de geluidzone voor railverkeer. De locatie ligt niet binnen de zone van onderzoekplichtige wegen of in de nabijheid van drukke 30 km wegen.

Het onderzoek naar de geluidbelasting door railverkeer wordt uitgevoerd in het kader van een goede ruimtelijke ordening.



onderwerp
geluidbelasting
railverkeer

opdrachtnummer
19-289

bestand
19-289r1

bladzijde
pagina2

datum
28 januari 2020

Figuur I.1 overzicht locatie.

Een situatieoverzicht is tevens weergegeven in tekening 1 in bijlage I en figuur 1 – 3 in bijlage II.



2 WETTELIJK KADER

Het wettelijk kader voor het berekenen en beoordelen van de geluidbelasting door wegverkeer wordt in grote lijnen bepaald door de Wet Geluidhinder (Wgh), de Wet Ruimtelijke ordening (Wro) en het Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012.

2.1 Wet Geluidhinder

Er ligt langs wegen, spoorwegen en industrieterreinen veelal een planologisch aandachtsgebied, de geluidzone. Binnen deze zone biedt de Wet Geluidhinder (Wgh) in een aantal gevallen bescherming tegen verkeerslawaaï aan geluidgevoelige bestemmingen. Er ligt geen geluidzone langs 30/km/u-wegen en langs wegen op een woonerf.

2.2 Omvang geluidzone

Wegen

De breedte van de geluidzone is omschreven in Wgh art 74 en is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving, te weten stedelijk of buitenstedelijk gebied. Binnenstedelijk gebied is het gebied binnen de bebouwde kom, buitenstedelijk gebied is het gebied buiten de bebouwde kom. De zone langs een auto(snel)weg is echter altijd buitenstedelijk gebied, ongeacht of deze zone binnen of buiten de bebouwde kom ligt. Tabel II.1 geeft de breedte van de geluidzone voor de verschillende situaties.

TABEL II.1: Breedte van de geluidzone vanaf de as van de weg (Wgh art 74)		
Aantal rijstroken	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom en langs auto(snel)weg
1 of 2 rijstroken	200 meter	250 meter
3 of 4 rijstroken	350 meter	400 meter
5 of meer rijstroken	350 meter	600 meter

Spoorwegen

Voor spoorwegen die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart wordt in art. 1.4a van het Besluit Geluidhinder de omvang van de geluidzone geregeld. De breedte van de zone is afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond. Tabel II.2 geeft de breedte van de geluidzone voor de verschillende situaties.

onderwerp
geluidbelasting
railverkeer

opdrachtnummer
19-289

bestand
19-289r1

bladzijde
pagina3

datum
28 januari 2020



TABEL II.2: Breedte van de geluidzone vanaf de buitenste spoorstaaf (art 1.4a Bgh)	
Hoogte geluidproductieplafond	Zonebreedte in meters
< 56 dB	100 meter
56 dB – 61 dB	200 meter
61 dB – 66 dB	300 meter
66 dB – 71 dB	600 meter
71 dB – 74 dB	900 meter
>= 74 dB	1200 meter

Industrieterreinen

De zone rond een industrieterrein is vastgelegd in een bestemmingsplan. De grootte van de zone is afhankelijk van de benodigde of gewenste geluidruimte van het gezoneerde terrein. Binnen de zone rond het industrieterrein kunnen geluidgevoelige bestemmingen liggen waarvoor een maximale hogere waarde kan worden vastgesteld.

2.3 Grenswaarden en hogere waarden

Wegverkeer en railverkeer

Het beschermingsniveau voor nieuwe geluidgevoelige objecten is beschreven in de Wet Geluidhinder en in het Besluit Geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting bedraagt 48 dB op de gevels van de woning t.g.v. een weg (Wgh art 82) en eveneens 48 dB op andere geluidgevoelige gebouwen (Bgh art 3.1).

Het bevoegd gezag kan van dit beschermingsniveau afwijken door voor woningen een hogere waarde vast te stellen tot ten hoogste de maximale ontheffingswaarde. Voor wegverkeer zijn in tabel II.3 de voorkeursgrenswaarden en ten hoogste de maximale ontheffingswaarde (Wgh art 83) weergegeven.

TABEL II.3: Maximale ontheffingswaarde op nieuwe woningen langs wegen (Wgh art 83)		
Gebouw	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom en langs auto(snel)weg
Woning	63 dB	53 dB
Agrarische woning	63 dB	58 dB
Vervangende nieuwbouw	68 dB	58 dB / 63 dB ¹

¹ 63 dB langs auto(snel)wegen binnen de bebouwde kom

De maximale ontheffingswaarden voor overige geluidgevoelige objecten bedragen (Bgh art 3.2) 53 dB buiten de bebouwde kom en 63 dB binnen de bebouwde kom. Voor geluidgevoelige terreinen bedraagt de maximale ontheffingswaarde 53 dB.

onderwerp
geluidbelasting
railverkeer

opdrachtnummer
19-289

bestand
19-289r1

bladzijde
pagina4

datum
28 januari 2020



Een hogere waarde voor wegverkeer mag alleen worden vastgesteld als maatregelen om de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde te beperken onvoldoende doeltreffend zijn of als deze maatregelen ernstige bezwaren hebben van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (Wgh art 110-a).

In tabel II.4 zijn voor railverkeerslawaai de voorkeursgrenswaarden en ten hoogste de maximale ontheffingswaarde (Bgh art 4.9 – 4.12) aangegeven.

TABEL II.4: Maximale ontheffingswaarde op nieuwe woningen langs spoorwegen (Bgh art 4.9 – 4.12)		
Gebouw	Voorkeursgrenswaarde	Hoogst toelaatbare geluidsbelasting
Woning	55 dB	68 dB
Andere geluidsgevoelige gebouwen	53 dB	68 dB
Geluidsgevoelige terreinen	55 dB	63 dB

Industrielawaai

Het beschermingsniveau voor nieuwe geluidgevoelige objecten binnen de zone is beschreven in de Wet Geluidhinder (art 44 en 45). De voorkeursgrenswaarde voor woningen bedraagt 50 dB(A). De maximale hogere waarde bedraagt 55 dB(A) voor geprojecteerde woningen en 60 dB(A) voor aanwezige of in aanbouw zijnde woningen.

Aftrek ex. art 110g Wgh

In verband met het in de toekomst naar verwachting stiller worden van het verkeer mag bij het bepalen van hogere waarde een aftrek worden toegepast (Wgh art 110g). De tijdelijke aftrek bedraagt, conform art. 3.4 van het Reken en Meetvoorschrift Geluid 2012, 5 dB bij wegen met een snelheid voor lichte voertuigen lager dan 70 km/u. Bij wegen met een snelheid van 70 km/u of meer bedraagt de aftrek:

- 3 dB indien de geluidbelasting 56 dB bedraagt,
- 4 dB indien de geluidbelasting 57 dB bedraagt
- 2 dB bij alle overige geluidbelastingen.

2.4 Wet RO en 30 km/u-wegen

Wegen op woonerven en 30 km/u-wegen hebben geen geluidzone. De geluidbelasting door wegverkeer op deze wegen wordt dan ook formeel niet getoetst aan de grenswaarden uit de Wgh. De geluidbelasting ten gevolge van deze wegen kan echter wel van belang zijn bij de beoordeling of sprake is van een “goede ruimtelijke ordening”.

Bij het toetsen of sprake is van een “goede ruimtelijke ordening” kan het hanteren van grenswaarden worden aangesloten bij het hierboven omschreven toetsingskader van de Wgh.

onderwerp
geluidbelasting
railverkeer

opdrachtnummer
19-289

bestand
19-289r1

bladzijde
pagina5

datum
28 januari 2020



2.5 Hogere waarden beleid gemeente Nijkerk

De gemeente Nijkerk heeft de criteria voor het verlenen van hogere waarden vastgelegd in de “Beleidsregel Hogere grenswaarden Wet geluidhinder gemeente Nijkerk” van 26 juli 2011.

2.6 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012

De geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen wordt bepaald volgens de voorschriften uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. De rekenmethoden zijn gebaseerd op het berekenen van de geluidemissie (afhankelijk van het aantal en type voertuigen, het soort wegdek, de rijsnelheid en enkele correctiefactoren) en het bepalen van de geluidoverdracht tussen de weg en het immissiepunt (woninggevel).

De geluidbelasting door railverkeer wordt berekend in hoofdstuk 3. De conclusies zijn beschreven in hoofdstuk 4.

onderwerp

geluidbelasting
railverkeer

opdrachtnummer

19-289

bestand

19-289r1

bladzijde

pagina6

datum

28 januari 2020



3 RAILVERKEER

3.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt rekening gehouden met een prognose van de railverkeersgegevens in de toekomstige situatie. Uitgegaan is van de intensiteiten uit het geluidregister spoor van het Ministerie van I&M. Deze zijn opgenomen in bijlage II.

3.2 Zonebreedte

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond (Besluit Geluidhinder art 1.4a). De hoogte van het productieplafond bedraagt 64,8 dB ter hoogte van de locatie (referentiepunt 7184). Deze zonebreedte bedraagt daarmee 300 m. De beoogde ontwikkeling ligt daarmee binnen de geluidzone van het spoor.

3.3 Rekenmodel

De invallende geluidbelasting B_i kan worden bepaald met een rekenmodel, volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. In deze situatie is binnen de randvoorwaarden gebruik gemaakt van rekenmethode II voor railverkeer (RMR-2012). De gegevens uit het geluidregister spoor zijn rechtstreeks geïmporteerd in het rekenmodel.

3.4 Resultaten

Tabel III.1 geeft voor railverkeer een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting L_{den} in 2030 zonder aftrek. Gegeven is de geluidbelasting in de drie hoogst geluidbelaste rekenpunten.

TABEL III.1: overzicht berekende invallende geluidbelasting L_{den} (dB) tgv railverkeer zonder aftrek			
Punt/ positie	Gevel	Waarneemhoogte	
		1,5 m	4,5 m
1	Noordgevel	49	53
2	Westgevel	49	53
8	Noordwestgevel	49	52

De invoergegevens in het model en alle rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage III.

onderwerp
geluidbelasting
railverkeer

opdrachtnummer
19-289

bestand
19-289r1

bladzijde
pagina7

datum
28 januari 2020



4 CONCLUSIES GELUIDBELASTING

4.1 Toetsing railverkeer

De geluidbelasting door railverkeer bedraagt op de gevels ten hoogste 53 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt daardoor niet overschreden. Een hogere waarde voor railverkeer op deze locatie is daardoor niet nodig.

4.2 Toetsing gemeentelijk geluidbeleid

De geluidbelasting ten gevolge van railverkeer voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB uit de Beleidsregel Hogere waarden Wet geluidhinder gemeente Nijkerk.

4.3 Toetsing RO

Bij het toetsen of sprake is van een “goede ruimtelijke ordening” is aangesloten bij het toetsingskader van de Wgh en het geluidbeleid van de gemeente. De geluidbelasting door railverkeer bedraagt ten hoogste 53 dB.

Er zal voor het aspect geluid sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening als voor de woningen daarnaast wordt voldaan aan de eisen voor de geluidwering conform het Bouwbesluit.

4.4 Eis geluidwering

Volgens het Bouwbesluit moet de zgn. karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ van de uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied in een woning ten minste gelijk zijn aan de invallende geluidbelasting verminderd met 33 dB; voor verblijfsruimten gelden 2 dB lagere waarden voor de geluidwering $G_{A;k}$. De voorschriften hebben tot doel de geluidbelasting binnenshuis in de verblijfsgebieden van een woning te beperken tot 33 dB.

Voor gevels met een gecumuleerde geluidbelasting van 53 dB zonder aftrek bedraagt de benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ 20 dB. Dit is de minimale waarde conform het Bouwbesluit. Voor de geluidluwe gevels zijn geen aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig.

onderwerp
geluidbelasting
railverkeer

opdrachtnummer
19-289

bestand
19-289r1

bladzijde
pagina8

datum
28 januari 2020

A.D. Postma.



Bijlage I

Tekeningen

opdrachtnummer

19-289

datum

28 januari 2020

opdrachtgever

Buro SRO

't Goylaan 11

3525 AA Utrecht

auteur

Ad Postma

Tekening nr	versiedatum
1	Januari 2020



tekening 1

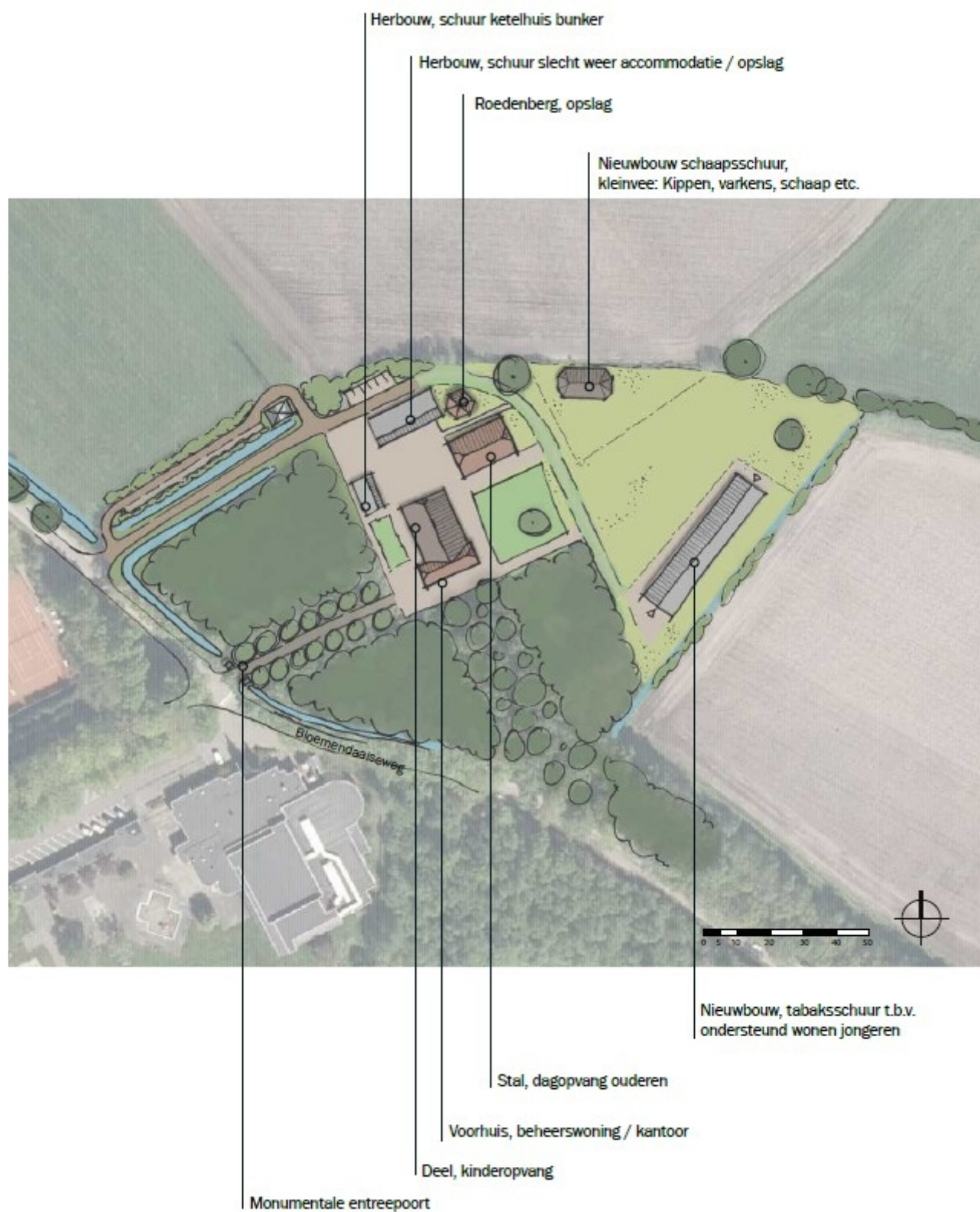
schaal 1:

project-nummer : 19-289

versie : januari 2020



Situatie-overzicht





Bijlage II

Invoergegevens rekenmodel en rekenresultaten railverkeer

opdrachtnummer

19-289

datum

28 januari 2020

opdrachtgever

Buro SRO

't Goylaan 11

3525 AA Utrecht

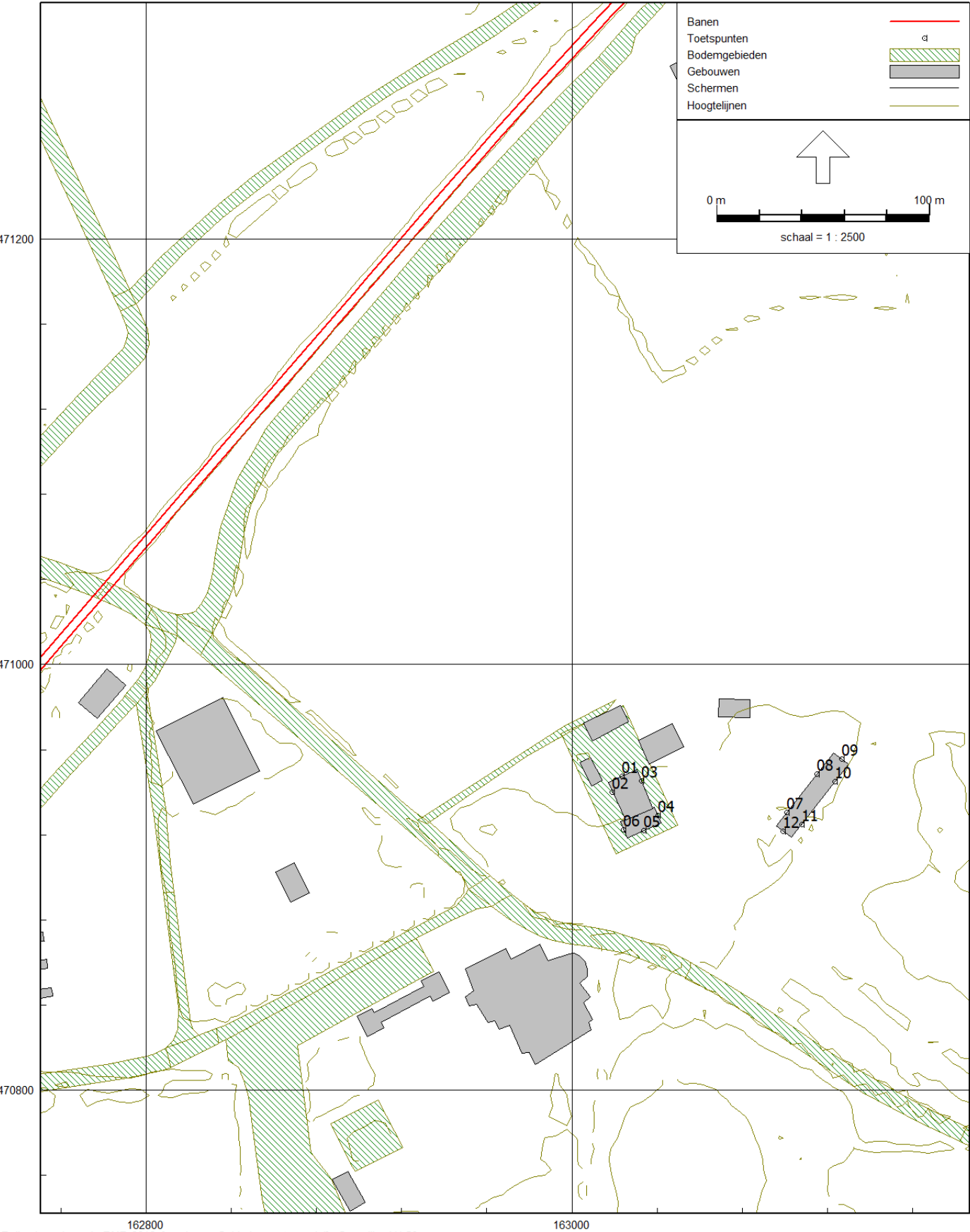
Rekenbladen	versiedatum
Figuur 1 - 3	Januari 2020
Berekeningen	Januari 2020

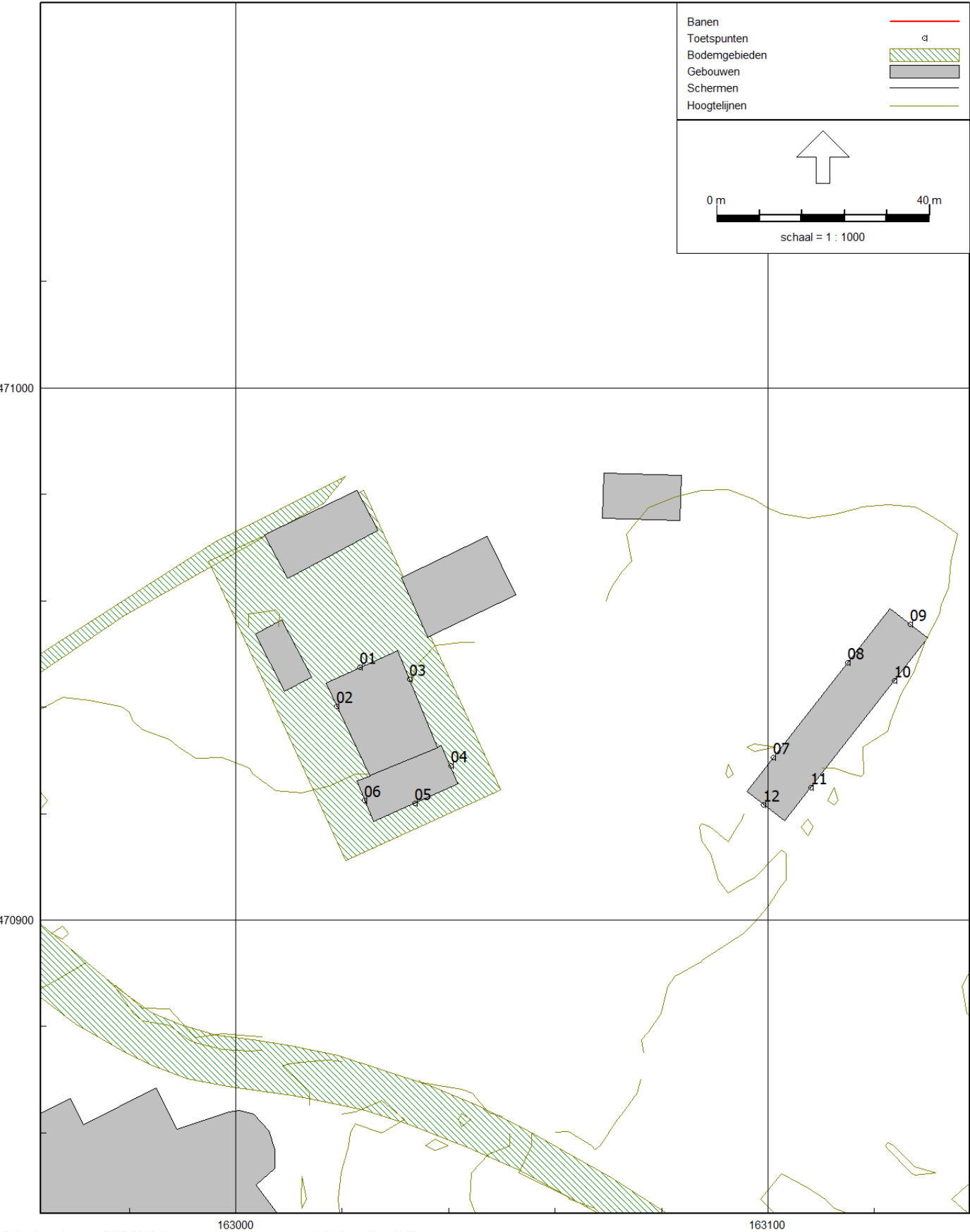
auteur

Ad Postma

Figuur 1 Bijlage II januari 2020
rekenmodel railverkeer







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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordgevel	1,50	46,7	46,2	40,9	49,4
01_B	noordgevel	4,50	50,3	49,8	44,6	53,0
02_A	westgevel	1,50	46,4	45,9	40,6	49,1
02_B	westgevel	4,50	50,1	49,6	44,3	52,8
03_A	oostgevel	1,50	43,2	42,8	37,5	45,9
03_B	oostgevel	4,50	47,1	46,6	41,4	49,8
04_A	oostgevel	1,50	40,5	40,1	34,8	43,2
04_B	oostgevel	4,50	44,0	43,6	38,3	46,7
05_A	zuidgevel	1,50	36,1	35,6	30,4	38,8
05_B	zuidgevel	4,50	36,8	36,4	31,2	39,6
06_A	westgevel	1,50	48,3	47,8	42,5	50,9
06_B	westgevel	4,50	49,9	49,4	44,1	52,6
07_A	noordwestgevel	1,50	46,1	45,6	40,3	48,8
07_B	noordwestgevel	4,50	48,3	47,8	42,6	51,0
08_A	noordwestgevel	1,50	46,7	46,2	41,0	49,4
08_B	noordwestgevel	4,50	49,0	48,5	43,3	51,7
09_A	noordoostgevel	1,50	46,3	45,8	40,5	48,9
09_B	noordoostgevel	4,50	47,1	46,7	41,4	49,8
10_A	zuidoostgevel	1,50	--	--	--	--
10_B	zuidoostgevel	4,50	--	--	--	--
11_A	zuidoostgevel	1,50	--	--	--	--
11_B	zuidoostgevel	4,50	--	--	--	--
12_A	zuidwestgevel	1,50	36,0	35,5	30,3	38,7
12_B	zuidwestgevel	4,50	39,5	39,0	33,8	42,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam	Omschr.	Bf
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00

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

[illegible]

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

Naam	Omschr.	Bf
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00

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

Naam	Omschr.	Bf
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00

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

Naam	Omschr.	Bf
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
1		0,00
		0,00

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-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
07	schuur	4,00	1,95	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
06	schuur	5,00	1,97	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
05	schuur	4,00	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
04	schuur, dagopvang	5,97	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03	wonen jongeren	6,00	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02	voorhuis	10,00	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
01	kinderopvang	10,00	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,27	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,07	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,03	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,00	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,40	1,92	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,18	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,95	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,66	1,81	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,31	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		14,85	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,43	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,28	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,61	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,78	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,10	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,69	1,82	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,01	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,38	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,67	1,80	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,83	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		20,16	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,24	1,68	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,81	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,64	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,17	2,43	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,71	2,18	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,03	2,73	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,58	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-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
		7,97	1,89	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,01	1,75	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,36	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,50	1,97	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,21	1,95	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,20	1,45	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,84	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		17,65	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,49	1,82	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		15,53	1,97	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,55	1,80	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,93	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,20	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,42	1,73	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,83	1,91	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,77	1,82	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,50	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,41	1,80	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,13	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,36	2,77	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,71	1,90	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,48	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,34	1,78	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,46	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,67	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,30	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,29	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,92	1,63	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,45	1,74	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,17	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,49	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,16	1,97	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,09	1,66	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,09	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		13,41	1,92	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-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
		8,21	1,77	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,44	1,03	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		16,00	0,96	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,50	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,82	1,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,07	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,82	1,37	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,79	1,56	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		14,66	1,92	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,06	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,43	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,24	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,03	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,92	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,05	1,94	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,03	1,69	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,88	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,12	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,37	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,01	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,88	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,43	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,17	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,54	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		15,69	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,28	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,10	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,27	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,82	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,15	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,29	1,97	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,04	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,70	1,99	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,97	1,97	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,78	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-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
		7,86	1,75	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,44	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,46	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,63	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

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

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	noordgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02	westgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03	oostgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04	oostgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05	zuidgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
06	westgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
07	noordwestgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
08	noordwestgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
09	noordoostgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
10	zuidoostgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
11	zuidoostgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
12	zuidwestgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
19-289 Bloemendaalseweg 2 Nijkerk

Bijlage III januari 2020
Lijst van banen

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel
859	32323334 - 32325000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	32338550 - 32375000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	32388875 - 32423000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	32470837 - 32523000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	32564651 - 32623000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	32673461 - 32723000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	32723000 - 32753000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	32822737 - 32823000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	32838445 - 32873000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	32906895 - 32923000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	32995688 - 33023000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	33023000 - 33043000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	33058610 - 33123000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	33196217 - 33223000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	33259697 - 33323000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	33335110 - 33353000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	33409300 - 33423000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	33498062 - 33523000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	33613587 - 33623000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,7	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	33670801 - 33723000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,7	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	33822646 - 33823000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,7	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	33874709 - 33883000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,7	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	34015736 - 34023000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,7	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
859	36890253 - 36923000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,7	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
865	32181446 - 32199000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
865	32285053 - 32308000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
865	32374000 - 32375000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
865	32477390 - 32491000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
865	32507384 - 32601000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
865	32699260 - 32701000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
865	32701000 - 32749000	1,98	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
865	32778811 - 32801000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
865	32857369 - 32879000	1,99	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
865	32879000 - 32909000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
865	32990780 - 33001000	2,00	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-1,3	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30

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

Naam	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	40	40	40
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-40	-40	-40
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-40	-40	-40
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-45	-45	-45
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-59	-59	-59
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-67	-67	-67
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-71	-71	-71
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-75	-75	-75
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-79	-79	-79
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-83	-83	-83
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-88	-88	-88
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-92	-92	-92
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-96	-96	-96
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-102	-102	-102
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-109	-109	-109
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-114	-114	-114
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-118	-118	-118
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-124	-124	-124
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-130	-130	-130
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-134	-134	-134
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-137	-137	-137
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-139	-139	-139
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-140	-140	-140
859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	140	140	140
865	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-41	-41	-41
865	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	40	40	40
865	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-40	-40	-40
865	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-40	-40	-40
865	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	40	40	40
865	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	46	46	46
865	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	51	51	51
865	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	56	56	56
865	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	61	61	61
865	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	65	65	65
865	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	70	70	70

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

Naam	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Corr. 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4
859	0,580	0,340	0,000	40	40	40	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,580	0,340	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-45	-45	-45	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-59	-59	-59	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-67	-67	-67	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-71	-71	-71	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-75	-75	-75	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-83	-83	-83	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-88	-88	-88	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-96	-96	-96	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-102	-102	-102	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-109	-109	-109	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-114	-114	-114	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-118	-118	-118	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-124	-124	-124	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-130	-130	-130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-134	-134	-134	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-137	-137	-137	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-139	-139	-139	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	-140	-140	-140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
859	0,780	0,240	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140
865	0,960	0,080	0,000	-41	-41	-41	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,510	13,200	1,470	0,000	140
865	0,960	0,080	0,000	40	40	40	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,510	13,200	1,470	0,000	140
865	0,960	0,080	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,510	13,200	1,470	0,000	140
865	0,960	0,080	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,510	13,200	1,470	0,000	140
865	0,960	0,080	0,000	40	40	40	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,510	13,200	1,470	0,000	140
865	0,960	0,080	0,000	46	46	46	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,510	13,200	1,470	0,000	140
865	0,960	0,080	0,000	51	51	51	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,510	13,200	1,470	0,000	140
865	0,960	0,080	0,000	56	56	56	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,510	13,200	1,470	0,000	140
865	0,960	0,080	0,000	61	61	61	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,510	13,200	1,470	0,000	140
865	0,960	0,080	0,000	65	65	65	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,510	13,200	1,470	0,000	140
865	0,960	0,080	0,000	70	70	70	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,510	13,200	1,470	0,000	140

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

Naam	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Corr. 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7
859	Stoppend	0,720	0,620	0,150	0,000	40	40	40	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,460	1,310	0,290
859	Stoppend	0,720	0,620	0,150	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,460	1,310	0,290
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-45	-45	-45	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-59	-59	-59	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-67	-67	-67	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-71	-71	-71	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-75	-75	-75	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-83	-83	-83	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-88	-88	-88	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-96	-96	-96	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-102	-102	-102	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-109	-109	-109	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-114	-114	-114	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-118	-118	-118	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-124	-124	-124	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-130	-130	-130	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-134	-134	-134	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-137	-137	-137	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-139	-139	-139	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-140	-140	-140	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
859	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,470	1,260	0,300
865	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,720	0,570	0,170
865	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,720	0,570	0,170
865	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,710	0,570	0,170
865	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,710	0,570	0,170
865	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,710	0,570	0,170
865	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,710	0,570	0,170
865	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,710	0,570	0,170
865	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,710	0,570	0,170
865	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,710	0,570	0,170
865	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,710	0,570	0,170
865	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,710	0,570	0,170
865	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,710	0,570	0,170
865	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,710	0,570	0,170

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

Naam	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Corr. 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8
859	0,000	40	40	40	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	4,410	4,010	7,570	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	4,410	4,010	7,570	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-45	-45	-45	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-59	-59	-59	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-67	-67	-67	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-71	-71	-71	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-75	-75	-75	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-83	-83	-83	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-88	-88	-88	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-96	-96	-96	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-102	-102	-102	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-109	-109	-109	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-114	-114	-114	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-118	-118	-118	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-124	-124	-124	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-130	-130	-130	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-134	-134	-134	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-137	-137	-137	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-139	-139	-139	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	-140	-140	-140	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
859	0,000	140	140	140	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,200	6,890	9,750	0,000	90	90	90	0
865	0,000	-41	-41	-41	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,450	1,200	0,360	0,000	-41	-41	-41	0
865	0,000	40	40	40	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,450	1,200	0,360	0,000	40	40	40	0
865	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,450	1,200	0,360	0,000	-40	-40	-40	0
865	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,440	1,190	0,360	0,000	-40	-40	-40	0
865	0,000	40	40	40	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,440	1,190	0,360	0,000	40	40	40	0
865	0,000	46	46	46	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,440	1,190	0,360	0,000	46	46	46	0
865	0,000	51	51	51	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,440	1,190	0,360	0,000	51	51	51	0
865	0,000	56	56	56	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,440	1,190	0,360	0,000	56	56	56	0
865	0,000	61	61	61	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,440	1,190	0,360	0,000	61	61	61	0
865	0,000	65	65	65	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,440	1,190	0,360	0,000	65	65	65	0
865	0,000	70	70	70	0	0,00	MDDM	Stoppend	1,440	1,190	0,360	0,000	70	70	70	0

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

Naam	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11	Corr. 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,380	1,450	0,000	40	40	40
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,380	1,450	0,000	-40	-40	-40
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-40	-40	-40
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-45	-45	-45
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-59	-59	-59
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-67	-67	-67
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-71	-71	-71
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-75	-75	-75
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-79	-79	-79
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-83	-83	-83
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-88	-88	-88
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-92	-92	-92
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-96	-96	-96
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-102	-102	-102
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-109	-109	-109
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-114	-114	-114
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-118	-118	-118
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-124	-124	-124
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-130	-130	-130
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-134	-134	-134
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-137	-137	-137
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-139	-139	-139
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	-140	-140	-140
859	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,250	6,170	1,520	0,000	140	140	140
865	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,010	0,030	0,000	140	140	140
865	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,010	0,030	0,000	140	140	140
865	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,010	0,030	0,000	140	140	140
865	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,010	0,030	0,000	140	140	140
865	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,010	0,030	0,000	140	140	140
865	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,010	0,030	0,000	140	140	140
865	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,010	0,030	0,000	140	140	140
865	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,010	0,030	0,000	140	140	140
865	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,010	0,030	0,000	140	140	140
865	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,010	0,030	0,000	140	140	140
865	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,010	0,030	0,000	140	140	140
865	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,010	0,030	0,000	140	140	140
865	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,010	0,030	0,000	140	140	140
865	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,010	0,030	0,000	140	140	140
865	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,010	0,030	0,000	140	140	140
865	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,010	0,030	0,000	140	140	140

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

Naam	Omschr.	ISO_H
859		--
865		--
864		--
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		2,00
		1,00
		2,00
		2,00
		2,00
		2,00
		2,00
		2,00
		3,00
		2,00
		2,00
		2,00
		2,00
		2,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		2,00
		1,00
		1,00
		2,00
		2,00
		1,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		2,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		2,00
		1,00
		2,00
		2,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		2,00
		1,00
		1,00
		2,00
		2,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		2,00
		1,00
		1,00
		2,00
		2,00
		1,00
		2,00
		1,00
		1,00
		2,00
		1,00
		2,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		2,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		2,00
		1,00
		1,00
		1,00
		2,00
		1,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
		2,00
		2,00
		2,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		2,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		2,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		2,00
		2,00
		1,00
		2,00
		2,00
		1,00
		2,00
		1,00
		1,00
		2,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		1,00
		2,00
		1,00
		1,00