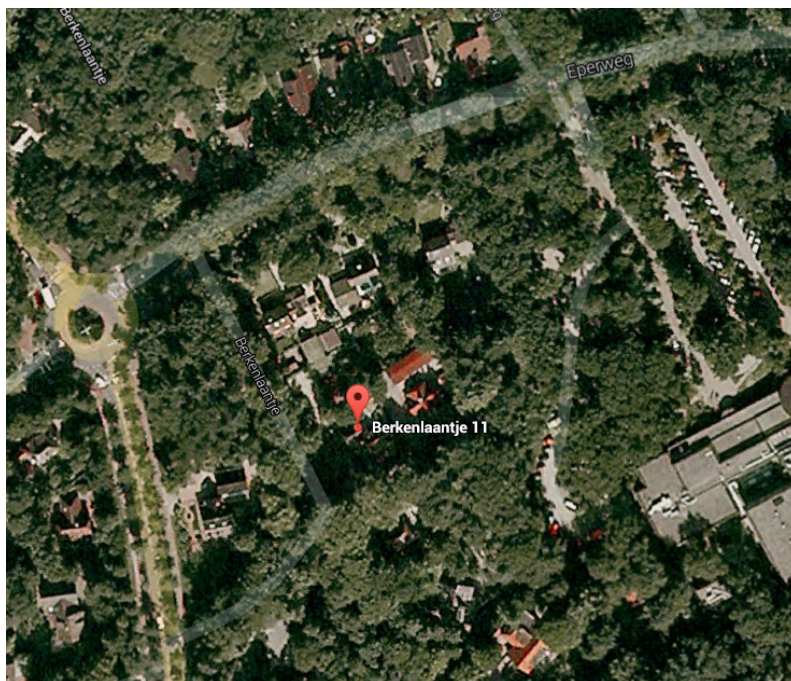




Slaa + van Asselt architecten BNA

Industrieweg 75
8071 CS Nunspeet
telefoon 0341 - 25 19 63
e-mail: info@slaavanasselt.nl

datum

23 oktober 2014

project

wijziging bestemmingsplan
Berkenlaantje 11
te Nunspeet

projectnr.:

1336

onderwerp

ruimtelijke onderbouwing

INHOUD:

1. INLEIDING
 - 1.1. Aanleiding
 - 1.2. Plangebied
 - 1.3. Vigerend bestemmingsplan
 - 1.4. Leeswijzer
2. HET PLAN
 - 2.1. Bestaande situatie
 - 2.2. Nieuwe situatie
 - 2.3. Landschappelijke inpassing
3. HAALBAARHEID
 - 3.1. Beleid
 - 3.1.1. Rijksbeleid
 - 3.1.2. Provinciaal beleid
 - Omgevingsvisie Gelderland
 - 3.1.3. Gemeentelijk beleid
 - Integrale Ruimtelijke toekomstvisie (IRTV) 2015
 - Kwalitatief Woonprogramma 2005-2014 (KWP2)
 - 3.2. milieu aspecten
 - 3.2.1. Bodem
 - 3.2.2. Geluid
 - 3.2.3. Luchtkwaliteit
 - 3.2.4. Bedrijven en milieuzonering
 - 3.2.5. Externe veiligheid
 - 3.2.6. Asbest
 - 3.3. Water
 - 3.4. Ecologie
 - 3.5. Archeologie en cultuurhistorie
 - 3.5.1. Archeologie
 - 3.5.2. Cultuurhistorie
 - 3.6. Parkeren
 - 3.7. Uitvoerbaarheid
 - 3.7.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid
 - 3.7.2. Economische uitvoerbaarheid

bijlagen:

1. Verkennend bodemonderzoek
2. Akoestisch onderzoek
3. Kaart bestaand - nieuw

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

Naar aanleiding van de bestaande bebouwde situatie op het onderhavige perceel, Berkenlaantje 11 te Nunspeet, heeft overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Nunspeet en de eigenaar/bewoner, dhr. G.J. van Olst. Op basis van dit overleg is besloten om te komen tot een aanpassing van het bestemmingsplan voor de percelen Berkenlaantje 11 en Berkenlaantje 13. Berkenlaantje 13 bevindt zich achter het perceel nummer 11 en vormt daar fysiek al één geheel mee, de voormalige woning op deze locatie is reeds gesloopt.

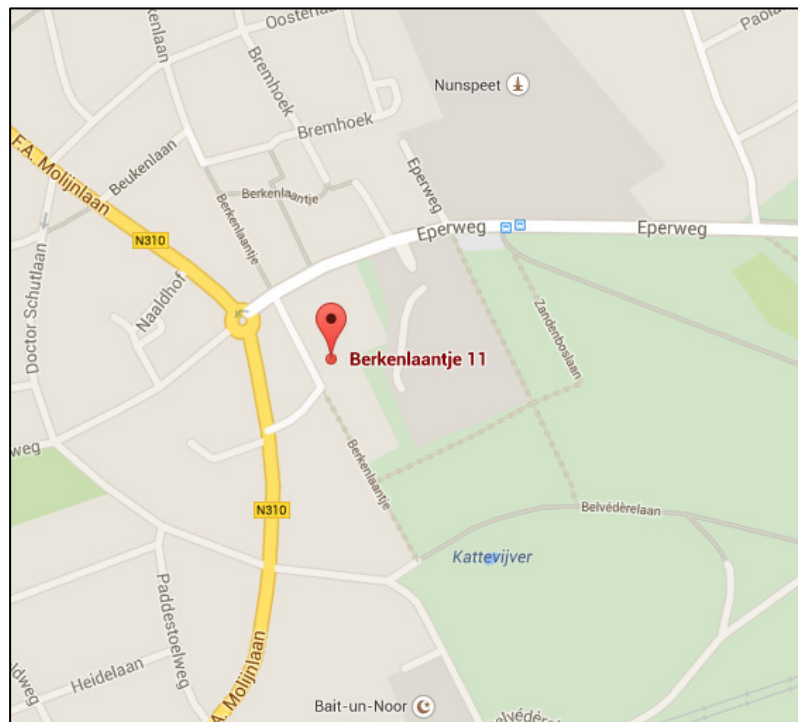
In hoofdlijnen bestaan de wijzigingen op de betreffende percelen uit de volgende ingrepen:

- Het wegbestemmen van de mogelijkheid tot het bouwen van een (vrijstaande) woning op het perceel Berkenlaantje 13
- Legaliseren van de bestaande bijgebouwen op het perceel Berkenlaantje 11 (perceel is fysiek reeds gecombineerd met Berkenlaantje 13)
- Het uitbreiden van het bouwblok voor (de bouw / verbouw / uitbreiding van) één vrijstaande woning op het perceel Berkenlaantje 11.

Daarnaast blijven uiteraard alle wettelijke mogelijkheden bestaan voor de bouw van bij wet geregelde en/of nog te regelen vergunningvrije (bouw)werken.

1.2.**Plangebied**

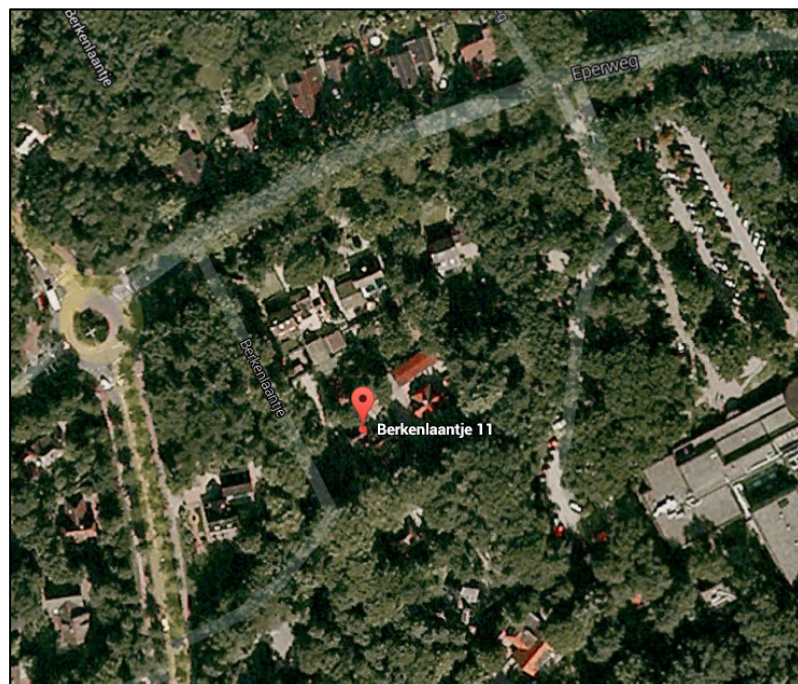
De betreffende locatie is gelegen aan het Berkenlaantje 11 en 13 te Nunspeet. Op onderstaande kaartuitsnede van het centrum van Nunspeet is het plangebied met een rode stip aangegeven.



bron: www.google.nl/maps

De percelen zijn gelegen aan het Berkenlaantje en maken onderdeel uit van de bestaande wijk.

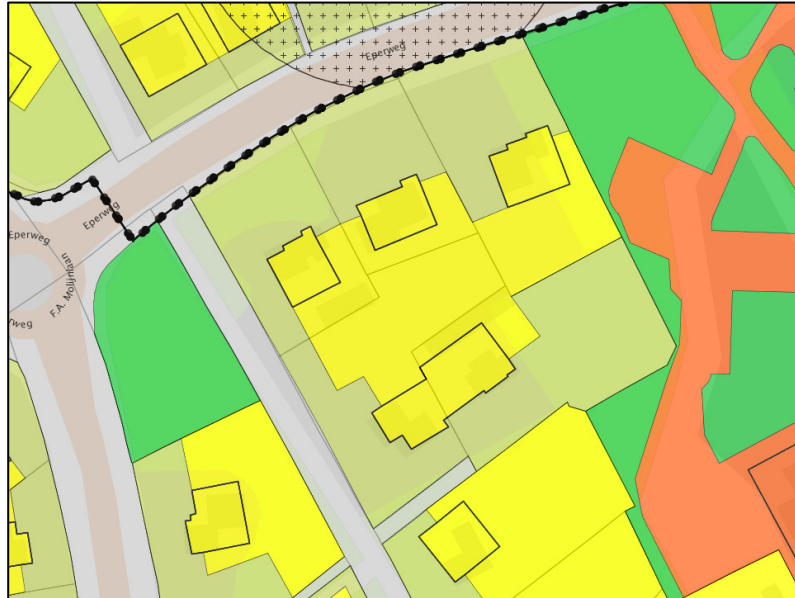
Op onderstaande foto is het plangebied inclusief de omringende structuur en aangrenzende bestaande bebouwing weergegeven.



luchtfoto van de bestaande toestand (bron: Google Earth)

1.3. Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan "Nunspeet-Kom", is van kracht sinds 24 maart 2010.



Uitsnede kaart vigerend bestemmingsplan "Nunspeet-Kom"
(bron: gemeente Nunspeet)

Ingevolge het vigerende bestemmingsplan geldt voor de betreffende percelen de bestemming Wonen met daarbinnen de mogelijkheid tot het bouwen van één vrijstaande woning op beide percelen, te weten Berkenlaantje 11 en Berkenlaantje 13.

De maximale goothoogte overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan bedraagt 4 meter, voor de maximale bouwhoogte geldt een hoogte van 9 meter. Dit geldt voor beide wooneenheden.

Bij elke woning mag maximaal 60 m² aan bijbehorende bouwwerken en overkappingen gerealiseerd worden met een maximale goothoogte van 3 meter en een maximale bouwhoogte van 5 meter. Middels een vrijstelling bestaat de mogelijkheid tot het bouwen van 75 m² aan bijbehorende bouwwerken indien de kaveloppervlakte meer dan 600 m² bedraagt, beide percelen zijn groter dan 600 m².

Daarnaast blijft de wettelijke mogelijkheid bestaan om bij elke woning de wettelijk toegestane vergunningvrije bouwwerken te realiseren.

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt de bestaande en nieuwe situatie omschreven.

In hoofdstuk drie wordt de haalbaarheid van het plan aangetoond.

Hierin worden achtereenvolgens beleid, milieu, water, ecologie, archeologie en cultuurhistorie, parkeren en de uitvoerbaarheid behandeld.

2. HET PLAN

2.1. Bestaande situatie

Berkenlaantje 11 en 13

Het plangebied bestaat uit een samentrekking van twee aaneengesloten percelen, kadastraal bekend gemeente Nunspeet, sectie C, nummers 1225 en 1249.

Het westelijk gelegen perceel (links, nummer 1249, Berkenlaantje 11) is bebouwd met de woning van initiatiefnemer. Het oostelijk gelegen perceel (rechts, nummer 1225, Berkenlaantje 13) was binnen de vigerende bestemming bebouwd met een vrijstaande woning, deze woning is gesloopt ten gunste van de samentrekking van beide betreffende percelen.



Op bovenstaande uitsnede van het bestemmingsplan zijn rood omlijnd de beide betreffende percelen weergegeven.
(bron: ruimtelijke plannen.nl)

Architectuur en Stedebouw

In de stedenbouwkundige opzet past de voorgestelde wijziging van het bestemmingsplan uitermate goed binnen het gebied. Het betreft hier een vermindering van de totale bouwmogelijkheid en een afname van het aantal mogelijk te realiseren woningen (-1).

Door de afname van het aantal woningen wordt ook de verkeersdruk (aan- en afvoer, bezoek, parkeren) op het gebied verminderd.

Voor wat betreft architectuur zal een/de gewenste uitbreiding van de bestaande woning, voor zover het vergunningplichtige onderdelen betreft, tot stand komen in overleg met de commissie ruimtelijke kwaliteit (welstandcommissie) op basis van hetgeen door de gemeente Nunspeet in de welstandnota is vastgelegd. Mocht er ooit besloten worden om te komen tot volledig nieuwbouw dan gelden hiervoor uiteraard dezelfde uitgangspunten.

2.3. landschappelijke inpassing**landschappelijke situatie:**

De betreffende locatie is gelegen in een groene bosrijk deel van de wijk. Ten gevolge van de aanpassing van het bestemmingsplan, lees wijziging van de bouwvlakken, treden er geen nadelige gevolgen op voor de landschappelijke situatie. De bouwmogelijkheden worden beperkt ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan.

3. HAALBAARHEID

3.1. Beleid

3.1.1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Nota Ruimte is vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, die op 13 maart 2012 in werking is getreden.

De structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk- economische structuur van Nederland;
2. Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Conclusie:

Aangezien de beoogde ontwikkeling tot gevolg heeft dat per saldo het oppervlakte van de bebouwingsmogelijkheden (van de gecombineerde percelen) afneemt, kan geconcludeerd worden dat het geheel in overeenstemming is met het Rijksbeleid.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 zijn de Wet en het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd.

Deze wijzigingen kunnen consequenties hebben voor ruimtelijke plannen van o.a. gemeenten.

In het Bro is de '*ladder voor duurzame verstedelijking*' opgenomen. Deze ladder stelt eisen aan de motivering van onder meer bestemmingsplannen die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken. Om zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren moet de benutting van ruimte in alle categorieën ruimtelijke besluiten worden gemotiveerd aan de hand van drie opeenvolgende stappen/treden.

Trede 1 verplicht gemeentelijke overheden om nieuwe stedelijke ontwikkelingen af te stemmen op de geconstateerde actuele behoefte. De wijze waarop in die behoefte wordt voorzien moet ook regionaal worden afgestemd. Hierdoor wordt over- en ondercapaciteit zoveel mogelijk voorkomen.

Trede 2 vraagt, indien er een regionale behoefte aan die ontwikkeling is, te beoordelen of de beoogde ontwikkeling binnen het bestaand stedelijk gebied in de regio kan worden gerealiseerd.

Trede 3 bepaalt dat, indien inpassing van de beoogde ontwikkeling binnen het bestaande stedelijke gebied niet mogelijk is, beoordeeld moet worden of die ontwikkeling mogelijk is op een locatie die al ontsloten is of wordt op een schaal die passend is bij de beoogde ontwikkeling.

Conclusie:

Aangezien het in onderhavige situatie niet gaat om uitbreiding of toevoeging van aantallen woningen en/of toename van bouwmogelijkheden, maar het

juist gaat om een afname van het totaal op beide locaties te bouwen oppervlak en het wegbestemmen van één woning, betekend toepassing van de *“ladder voor duurzame stedelijke ontwikkeling”* geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

3.1.2. Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Gelderland

De provincie Gelderland heeft een nieuwe Structuurvisie vastgesteld als opvolger van het Streekplan: de Omgevingsvisie. In de Omgevingsvisie staat aangegeven hoe Gelderland er de komende jaren uit gaat zien. Niet alleen ruimtelijke ordening staat centraal, maar ook worden water, milieu, economie, bereikbaarheid en de sociale gevolgen als beleidsonderwerpen opgenomen.

De Omgevingsvisie Gelderland is vastgesteld op 9 juli 2014.

Twee provinciale hoofddoelen

De provincie kiest er in deze Omgevingsvisie voor om vanuit twee hoofddoelen bij te dragen aan gemeenschappelijke maatschappelijke opgaven. Die zijn:

1. een duurzame economische structuur;
2. het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving.

Aangaande het eerste punt zet de provincie, ter versterking van de kansen voor bedrijvigheid, gericht stappen om ruimte bieden aan initiatiefnemers en om hen te faciliteren. Eén van deze stappen is als volgt omschreven:

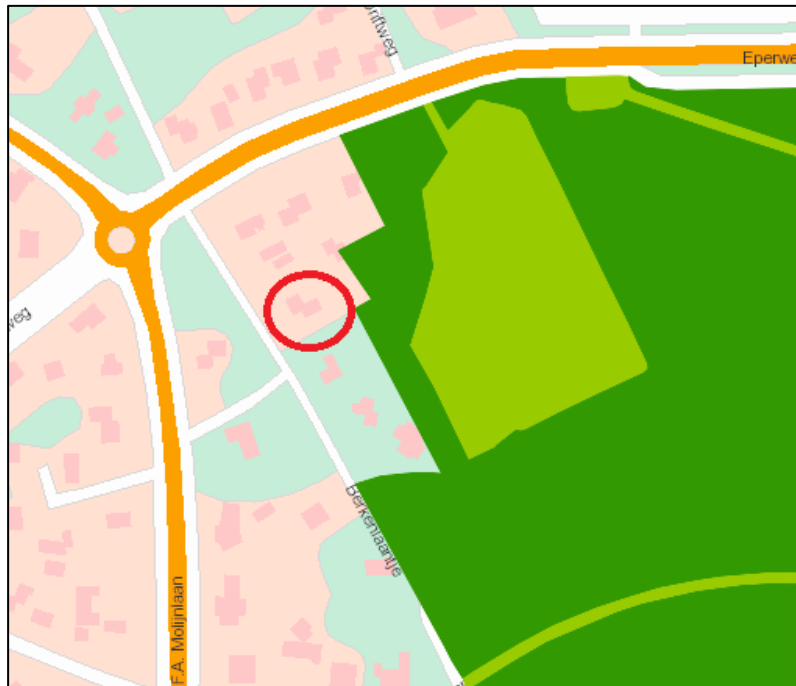
Er zijn meer mogelijkheden voor bedrijven in en rond natuur. De provincie heeft de Ecologische Hoofdstructuur opnieuw gedefinieerd in het Gelders Natuurnetwerk (GNN). In het GNN is uitsluitend sprake van natuurbescherming. Bij de inrichting van het GNN is de provincie verplicht zich te houden aan de Europese kaders van Natura 2000.

Hier ligt een opgave om nog 5.300 hectare natuur te ontwikkelen (dit was 11.000 hectare). De provincie richt zich op het realiseren van een robuust Gelders Natuurnetwerk met voldoende middelen voor het ontwikkelen, onderhouden beheren op de langere termijn.

De 'niet-natuur' in de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (woningen, bedrijven, infrastructuur) heet voortaan de Gelderse Groene Ontwikkelingszone (GO). Het betreft 25.000 hectare grond. In de GO liggen ontwikkelingsmogelijkheden voor organisaties en particulieren. De ontwikkelingen moeten passen bij het karakter van het GO. De GO heeft een dubbele doelstelling. Er is ruimte voor verdere economische ontwikkeling in combinatie met versterking van de samenhang tussen aangrenzende en inliggende natuurgebieden.

Noord Veluwe

Over de Noord Veluwe staat in de visie dat de regio voor een aantal opgaven staat. Eén daarvan is: Behouden, versterken en benutten van bestaande kwaliteiten: natuur, landschappen, water, gemeenschappen, steden en dorpen.



Uitsnede kaart Omgevingsvisie Gelderland
bron: www.gelderland.planoview.nl

Conclusie:

Het plangebied is gelegen in bestaand bebouwd gebied, buiten het Gelders Natuur Netwerk (donkergroen) en buiten de Groene Ontwikkelingszone (lichtgroen). Verder betreft het per saldo een verkleining van bouwmogelijkheden en een afname van het aantal wooneenheden en hoeft er geen natuur te wijken voor deze aanpassingen. Het plan is daardoor niet strijdig met provinciaal beleid.

3.1.3. Gemeentelijk beleid

Integrale Ruimtelijke Toekomstvisie

De gemeente Nunspeet heeft in 2003 de Integrale Ruimtelijke Toekomstvisie 2015 (IRTV) vastgesteld. Momenteel is de gemeente Nunspeet bezig met een herijking van de toekomstvisie.

Nunspeet manifesteert zich in de IRTV 2015 als "een vitale gemeenschap in een gevarieerde woonomgeving. Het is een groene parel aan de rand van de Veluwe.

Vanuit het organisch gegroeide en het historisch geworden wordt gestreefd naar het zijn en blijven van een levendige en gezonde gemeenschap. In dat kader wordt gestreefd naar het verhogen van het voorzieningenniveau".

Vanuit deze IRTV heeft de gemeente Nunspeet het verder ontwikkelen van een gevarieerd woon- en leefmilieu tot prioriteit gesteld.

De ambitie is om door middel van nieuwbouw, herstructurering, transformatie bestaande bebouwing en stedelijke vernieuwing voldoende mogelijkheden te bieden voor de doelgroepen om hun specifieke woonstappen te kunnen doorlopen. De doelgroepen zijn jongeren, starters, ouderen en gezinnen (in genoemde volgorde).

Verder moet uitbreiding, inbreiding, verdichting en herstructurering bijdragen aan het behoud en waar mogelijk versterking van waardevolle stedenbouwkundige en landschappelijke kenmerken van de kernen.

Conclusie:

Het projectplan is gelegen in bestaand bebouwd gebied en betreft per saldo een verkleining van bouwmogelijkheden en een afname van het aantal wooneenheden. Hierdoor neemt de druk op de groene randzone van het stedelijk weefsel af. Het plan is daardoor niet strijdig met de IRTV.

Kwalitatief Woonprogramma 2005-2014 (KWP2)

Om tot uitvoering te komen van het regionaal gedifferentieerd woonbeleid heeft de provincie Gelderland afspraken gemaakt met de regio's en de daarin samenwerkende gemeenten en de woningcorporaties over de realisering van het regionaal kwalitatief woonprogramma.

Conclusie:

Omdat het hier een afname van het aantal wooneenheden op locatie betreft en dus geen woningen worden toegevoegd is het plan niet in strijd met het KWP2.

3.2. Milieu aspecten

Bij het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing is het van belang na te gaan in hoeverre milieu hygiënische factoren een belemmering kunnen opleveren voor de geplande ontwikkelingen. In deze paragraaf wordt ingegaan op een aantal relevante aspecten.

3.2.1. Bodem

De mogelijkheid tot het eventueel aanwezig zijn van bodemverontreiniging kan van invloed zijn op de (financiële) haalbaarheid en uitvoerbaarheid van het project. Bij nieuwbouw of bij uitbreidingen met een bebouwd oppervlak groter dan 50 m² dient dan ook onderzoek gedaan te worden naar de aard van eventueel aanwezige verontreinigingen in relatie tot de hiervoor geldende normen en richtlijnen.

Omdat het hier gaat om een aanpassing van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar eventuele aanwezigheid van bodemverontreiniging. In opdracht van initiatiefnemer is door Sigma Bouw en Milieu eind augustus 2014 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de betreffende locatie achter de bestaande woning op het perceel Berkenlaantje 11.

De rapportage van het uitgevoerde onderzoek is als bijlage bij deze onderbouwing gevoegd.

Grond.

In het bovengrond mengmonster wordt een verhoogd gehalte cadmium, zink (zware metalen), polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) en minerale olie aangetroffen ten opzichte van de achtergrondwaarde.

De aangetroffen waarden overschrijden de tussenwaarden niet en geven uit milieuhygiënische overwegingen geen aanleiding tot aanvullend onderzoek.

In het ondergrondmengmonster worden geen verhoogde waarden aangetroffen van de onderzochte stoffen ten opzichte van de achtergrond- en/of detectiewaarden.

Grondwater.

In het grondwatermonster is een verhoogd gehalte koper ten opzichte van de tussenwaarde en een verhoogd gehalte barium, lood en zink ten opzichte van de streefwaarde aangetroffen.

Het gemeten gehalte koper in het grondwater is niet direct te relateren en hangt naar verwachting niet samen met een locatiespecifieke verontreiniging. Ter verificatie hiervan wordt geadviseerd om het grondwater opnieuw te bemonsteren en te analyseren.

De aangetroffen waarden van barium, lood en zink overschrijden de tussenwaarde niet en geven uit milieuhygiënische overwegingen geen aanleiding tot aanvullend onderzoek.

Conclusie:

De in de boven- en ondergrondmengmonsters aangetroffen waarden geven vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen aanleiding tot aanvullend onderzoek en vormen geen belemmering voor het voorgenomen gebruik.

Bij bouwwerkzaamheden vrijkomende gronden dienen toepassingsmogelijkheden en/of verwerking gebaseerd te worden op het Besluit Bodemkwaliteit (besluit november 2007).

De in het grondwater aangetroffen overschrijding van de tussenwaarde door de stof koper geeft formeel aanleiding tot aanvullend onderzoek. De overige aangetroffen stoffen overschrijden de tussenwaarde niet en geven geen aanleiding tot aanvullend onderzoek.

Voorgesteld wordt om het geadviseerde aanvullend onderzoek met betrekking tot de stof koper, mede gezien de verwachting dat het niet om een locatiespecifieke verontreiniging gaat, uit te voeren op het moment dat daadwerkelijk tot een bouwactiviteit wordt overgegaan en voorafgaand daaraan onderzoek te doen of in de omgeving vaker verhoogde gehalten koper zijn aangetroffen, dit mogelijk als gevolg van een natuurlijke achtergrondwaarde.

3.2.2. Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) heeft tot doel de mensen te beschermen tegen geluidsoverlast. Op basis van deze wet dient bij het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te worden besteed aan het aspect "geluid". Omdat het gaat om de realisatie van een aantal woningen (geluidgevoelige objecten) dient in beginsel een geluidsonderzoek te worden uitgevoerd.

Voor het projectgebied geldt in beginsel een zone van een weg, doch wettelijk is bepaald dat een zonering niet van toepassing is in geval van:

- Wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- Wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km per uur;

Hoewel wegen waar een snelheidsregime van 30 km per uur geldt wettelijk niet zijn voorzien van een geluidszone, dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel beoordeeld worden of dit niet leidt tot een onaanvaardbaar leefklimaat.

De locatie is gelegen binnen de geluidzone van de F.A. Molijnlaan (N310) en de Eperweg. De locatie bevindt zich op een afstand van ca. 75 meter uit de as van de F.A. Molijnlaan en ca. 85 meter uit de as van de Eperweg.

De locatie is gelegen aan Het Berkenlaantje, hier geldt een 30 km per uur zone en heeft derhalve ook geen geluidzone.

Verder bevindt de locatie zich binnen de geluidzone van de spoorlijn, de afstand tot hart van de spoorlijn bedraagt ca. 455 meter.

Door Adviesburo Van der Boom BV is in opdracht van initiatiefnemer een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De volledige rapportage is als bijlage bij deze onderbouwing gevoegd.

De geluidsbelastingen zijn berekend met behulp van een rekenmodel wegverkeer op basis van wegverkeergegevens van de gemeente Nunspeet en een rekenmodel railverkeer op basis van de railverkeersgegevens afkomstig uit het geluidregister spoor van het ministerie van I&M.

De voorkeursgrenswaarde voor de etmaalwaarde van de geluidsbelasting op de gevels van de woning ten gevolge van de weg bedraagt 48 dB en ten gevolge van een spoorweg 55 dB. De gemeente kan volgens art. 83, lid 1 en 2 van de Wet geluidhinder (Wgh) voor de woningen een hogere waarde vaststellen, binnen de bebouwde kom in principe tot 63 dB voor wegverkeer en 68 dB voor railverkeer.

Gemeentelijk geluidbeleid.

Een hogere waarde mag alleen worden vastgesteld als maatregelen om de geluidbelasting tot 48 dB te beperken onvoldoende doeltreffend zijn of als deze maatregelen ernstige bezwaren hebben van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard (Wgh art. 110-a). De gemeente Nunspeet toets de geluidbelasting daartoe aan haar Beleidskader geluid en bestemmingsplannen versie 2012.

RESULTATEN

Uit de berekening blijkt dat na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh, de hoogste geluidbelasting op het project ten gevolge van wegverkeer op de F.A. Molijnlaan (N310) 46 dB en ten gevolge van wegverkeer op de Eperweg 42 dB bedraagt.

De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden. Voor de woning hoeft geen hogere waarde te worden aangevraagd voor wegverkeer.

De hoogste geluidbelasting ten gevolge van de spoorweg bedraagt 48 dB.

De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt niet overschreden. Voor de woning hoeft geen hogere waarde te worden aangevraagd voor railverkeer.

Er moet gerekend worden met de maatgevende geluidbelasting, in dit geval de geluidbelasting door wegverkeer voor de rekenpunten 1, 2 en 3 en voor railverkeer voor de rekenpunten 4, 5 en 6. De maatgevende geluidbelasting op de gevels bedraagt ten hoogste 52 dB (rekenpunt 1). Voor de gevels met een geluidbelasting van 53 dB zonder aftrek bedraagt de benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A,k}$ 20 dB, dit is de minimale waarde conform het Bouwbesluit. Er zijn voor de gevels van de woning geen aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig.

3.2.3. Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (Wm), hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm. Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in AMvB's en ministeriële regelingen.

Titel 5.2 Wm

De kern van titel 5.2 Wm bestaat uit luchtkwaliteitseisen, gebaseerd op de Europese richtlijnen. Verder bevat titel 5.2 Wm basisverplichtingen op grond van Europese richtlijnen, namelijk: plannen, maatregelen, het beoordelen van luchtkwaliteit, verslaglegging en rapportage. Titel 5.2 Wm regelt het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarbinnen werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.

Nederland heeft in april 2009 van de EU derogatie (verlenging van de termijn om luchtkwaliteitseisen te realiseren) ontvangen. Dit betekent dat de grenswaarden voor fijn stof sinds medio 2011 gelden (i.p.v. 2005) en grenswaarden voor NO₂ per 2015 (i.p.v. 2010). Tot 2015 geldt voor NO₂ een tijdelijk verhoogde grenswaarde voor het jaargemiddelde van 60 microgram/m³ (i.p.v. 40 microgram/m³).

Uitgangspunt is dat grenswaarden voor luchtkwaliteit worden gehaald. In art. 5.16, lid 1 Wm staat opgesomd wanneer een (luchtvervuilend) project toelaatbaar is. Dan moet namelijk aannemelijk worden gemaakt, dat het project aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden voldoet:

- Er is sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- Een project leidt per saldo niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Een project draagt slechts in "niet betekenende mate (NIBM)" bij aan de luchtverontreiniging.
- Een project is opgenomen in, of past binnen, het NSL of een regionaal programma van maatregelen.

Aangaande woningbouw is de NIBM-grens:

- 500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- 1000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

Aangaande kantoorlocaties is de NIBM-grens:

- 33.333 m² bruto vloeroppervlak bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- 66.667 m² bruto vloeroppervlak bij minimaal 2 ontsluitingswegen met gelijkmatige verkeersverdeling.

Conclusie:

Betreffend plan voorziet netto in een afname van het aantal wooneenheden op locatie en er kan dan ook gesteld worden dat het plan zodoende 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

3.2.4. Bedrijven en milieuzonering

Overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan "Nunspeet-Kom" geldt voor de oostelijke perceel aansluitend op betreffend plangebied de bestemming Horeca (Hotel Sparrenhorst, gelegen aan de Eperweg).

Voor het overige geldt voor alle percelen in de directe nabijheid van de planlocatie de bestemming wonen, deze percelen zijn niet voorzien van een milieuzonering welke van invloed zijn op het betreffend plangebied.

Hotel Sparrenhorst gelegen aan de Harderwijkerweg valt onder het activiteitenbesluit. Daarom moet gekeken worden naar het mogelijk ontstaan van belemmeringen ten aanzien van de hoogte van de (geur)afvoer. De kortste afstand tussen het bouwblok van Hotel Sparrenhorst en het (nieuw te creëren) bouwblok van onderhavig plan bedraagt ca. 70 meter.

Op grond hiervan wordt voldaan aan de afstandsnorm van minimaal 40 meter zoals opgenomen in de publicatie bedrijven en milieuzonering.

Op basis van bovenstaande wordt nader onderzoek niet nodig geacht en is derhalve niet uitgevoerd.

3.2.5. Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor en door buisleidingen. Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van diegenen die niet bij de risicovolle actie zelf zijn betrokken, maar als gevolg van die activiteit wel risico's lopen, zoals omwonenden.

Van de ramptypes die verband houden met externe veiligheid zijn met name ongevallen met brandbare, explosieve en/of giftige stoffen van belang. Deze ongevallen kunnen nader worden onderscheiden in ongevallen met betrekking tot:

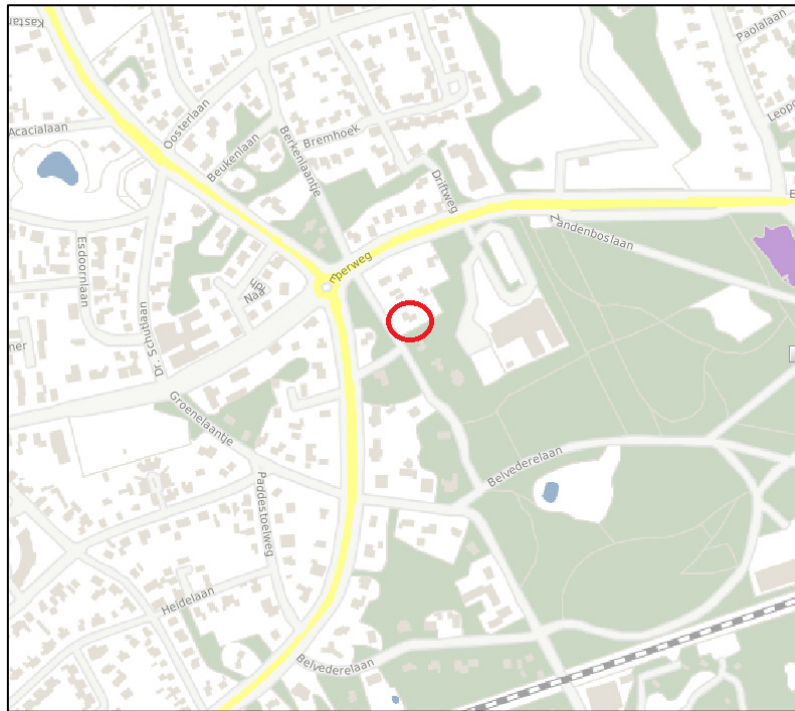
- inrichtingen;
- vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor.

Na raadpleging van de Risicokaart van de Provincie Gelderland kan worden geconcludeerd dat in of dichtbij het plangebied geen lpg-tankstations en bedrijven en opslagplaatsen met chemische stoffen aanwezig zijn.

Het dichtstbijzijnde risicogebied betreft de spoorlijn op een afstand van ca. 455 meter (hemelsbreed) van plangebied.

Verder is er geen sprake van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de aangrenzende wegen.

Gezien vorenstaande wordt nader onderzoek naar het aspect externe veiligheid niet noodzakelijk geacht en is derhalve ook niet uitgevoerd.



uitsnede risicokaart (bron: provincie Gelderland),
omcirkeld weergegeven de planlocatie.

3.2.6. Asbest

De mogelijkheid tot het eventueel aanwezig zijn van asbest in (volledig) te slopen (delen van) gebouwen kan van invloed zijn op de (financiële) haalbaarheid en uitvoerbaarheid van het project. Bij volledige sloop van gebouwen of bouwwerken of sloop ten behoeve van verbouwwerkzaamheden waarbij meer dan 10 m³ sloopafval vrijkomt dient dan ook onderzoek gedaan te worden naar eventueel aanwezige vormen van asbest in relatie tot de hiervoor geldende normen en richtlijnen.

Gezien het gegeven dat het in onderhavige situatie een wijziging van het bestemmingsplan betreft en voornamelijk geen bouwactiviteiten omvat is geen onderzoek gedaan naar de eventuele aanwezigheid van asbest. Bij de op een later tijdstip uit te voeren bouw- en/of sloopwerkzaamheden zal m.b.t. het onderzoek naar de eventuele aanwezigheid van asbest overeenkomstig de geldende regelgeving worden gehandeld.

3.3. Water

Algemeen

Het plangebied ligt aan het Berkenlaantje in Nunspeet en valt binnen bestaand stedelijk gebied. Het betreft een aanpassing van het bestemmingsplan, er wordt o.a. één bouwmogelijkheid voor een vrijstaande woning wegbestemd.

Het plangebied bevindt zich niet binnen enige Keurzone of binnen de zoekgebieden voor waterberging zoals deze staan weergegeven in het Streekplan.

Het plan heeft geen nadelige gevolgen voor en door (grond)water in de omgeving.

Grondwater

Het gebied ligt niet in de grondwaterfluctuatietoneelzone zoals provincie Gelderland deze heeft gedefinieerd.

Het gemiddeld hoogste grondwaterpeil GHG ligt op ca. 200 cm onder het maaiveld en het gemiddeld laagste grondwaterpeil GLG ligt op ca. 260 cm onder het maaiveld (meetpunt Eperweg, nabij Sparrenhorst).

Door de lage grondwaterstand zal grondwater naar verwachting geen overlast veroorzaken in dit plan en wordt er geen grondwater structureel afgevoerd. Er is in en om het gebied geen overlast van grondwater bekend. Ingrepen voortkomend uit dit plan zullen geen bodemlagen aantasten als gevolg waarvan het grondwatersysteem verandert. Hierdoor kan het plan "grondwaterneutraal" worden ontwikkeld.

Oppervlaktewater

In de omgeving van het plangebied bevindt zich geen oppervlaktewater. Er is in en om het gebied geen grondwateroverlast bekend.

Natuur

Binnen en nabij het plangebied komt geen waterafhankelijke natuur voor.

DWA en RWA

In de nabijheid van het plangebied bestaat het riool uit een gemengd stelsel. Het rioolstelsel zit aan zijn maximale capaciteit. Aansluiting op dit riool mag geen verslechtering van de huidige situatie veroorzaken.

Uitgangspunt bij uitbreidings- en (ver)bouwplannen is het infiltreren van hemelwater binnen het eigen plangebied. Binnen het plangebied moet bergings- en infiltratiecapaciteit worden gerealiseerd voor het verwerken van een maatgevende bui T=10; 36mm neerslag (berekend over het totaal van verhard oppervlak en infiltratievoorzieningen aan het maaiveld). De overstorten vanuit de bergings- en infiltratievoorzieningen mogen niet op het rioolstelsel worden aangesloten. Bij het ontwerp van het plangebied moet rekening worden gehouden hoe er met neerslagoverstorten bij (zeer) intensieve buien wordt omgegaan.

Aangezien het in voorliggende bestemmingsplanwijziging per saldo zal gaan om een vermindering van de bouwmogelijkheden binnen het plangebied heeft voorliggend plan geen nadelig maar zelfs een positief gevolg. Bij toekomstige (bouw)activiteiten zal overeenkomstig de geldende voorschriften worden gehandeld.

Procedures

Doordat dit plan kleiner dan 10 woningen is (per saldo vindt er een afname van het aantal woningen plaats met 1), buiten Keurzones valt, het geen HEN-water inclusief beschermingszone betreft, er niet meer dan de landelijke afvoernorm geloosd gaat worden op oppervlaktewater, buiten de zoekgebieden voor waterberging valt, geen landgoed, weg(en), spoorlijn(en), Tracéwet, damwand(en), scherm(en), ontgrondingen et cetera betreft, valt het onder de "postzegelplannen" zoals Waterschap Veluwe die vanuit het oogpunt van de watertoets heeft gedefinieerd. Dit betekent dat voor dit plan het "standaard wateradvies" geldt.

Eventueel benodigde vergunningen worden niet met deze waterparagraaf geregeld en zullen via daarvoor bedoelde procedures verkregen moeten worden.

3.4. Ecologie

De Flora- en faunawet die in 2002 in werking is getreden, heeft tot doel in het wild levende planten en dieren te beschermen met het oog op de instandhouding van de soorten. Welke soorten beschermd zijn staat in de wet en in diverse besluiten en regelingen ter uitwerking daarvan.

De beschermde planten worden per soort aangewezen. Daarnaast zijn in principe alle zoogdieren, vogels, amfibieën, reptielen en vissen die in Nederland voorkomen beschermd. Er is een uitzondering gemaakt voor schadelijke dieren zoals de zwarte en bruine rat, de huismus en een aantal vissoorten. Deze zijn dus niet beschermd. De zogenaamd lagere diersoorten, zoals vlinders, libellen en kevers, worden per soort voor bescherming aangewezen. Naast soortbescherming worden ook natuurgebieden beschermd.

Het plangebied is gelegen tegen / aan de rand van het Natura 2000-gebied Veluwe, maar maakt daar geen onderdeel van uit. Gezien de aard van de ingreep / wijziging (vermindering van bouwmogelijkheden / woningaantallen) wordt toetsing op de eventueel te verwachten (significant) negatieve effecten op beschermde natuurwaarden voor Natura 2000 gebied Veluwe niet noodzakelijk geacht.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van EHS (Gelders NatuurNetwerk GNN). Verder is het plangebied niet gelegen in enig ander beschermd gebied. Het aanvragen van een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet is dan ook niet noodzakelijk.

Vleermuizen

Van veel vleermuissoorten is bekend dat zij gebruik (kunnen) maken van steeds dezelfde structuren om zich tussen verblijfplaatsen en foerageergebieden te verplaatsen. Vanwege dit traditiegetrouwe gedrag zijn dergelijke lijnvormige structuren (b.v. rijen woningen en singels) beschermd, indien zij van wezenlijk belang zijn voor het functioneren en voortbestaan van populaties en wanneer alternatieve routes ontbreken.

Voor onderhavig plangebied geldt dat er ten behoeve van de voorgenomen aanpassing van het bestemmingsplan geen bomen en/of groenstructuren verwijderd en/of aangepast hoeven te worden. Door de voorgenomen aanpassing, vermindering van de totale bouwmogelijkheid en afname van het aantal wooneenheden op de planlocatie, ontstaat er een verbetering van de leefomgeving van vleermuizen, overige zoogdieren, broedvogels etc.

Ook heeft de voorliggende planvorming geen negatief effect op de rond het plangebied aanwezige flora. De geplande uitbreidingsmogelijkheden voor de woning Berkenlaantje 11 bevinden zich op het achterterrein aansluitend op de bestaande woning, dit gebied (tussen woning en bijgebouwen) wordt nu gebruikt als terras(sen) en buitenruimte bij de woning.

Conclusie:

Er kan gesteld worden dat de voorgenomen aanpassing van het bestemmingsplan geen nadelige gevolgen heeft voor Flora en Fauna, nader onderzoek is derhalve dan ook niet uitgevoerd.

3.5. Archeologie en cultuurhistorie

3.5.1. Archeologie

De planlocatie is gelegen binnen de bebouwde kom van Nunspeet in een gebied met een lage verwachting voor het aantreffen van archeologische waarden.

Voor de voorgenomen aanpassing van het bestemmingsplan (verkleining) is nader archeologisch onderzoek niet nodig en derhalve ook niet uitgevoerd.

Wel geldt er een acute meldingsplicht (Monumentenwet artikel 53) wanneer vondsten worden aangetroffen waarvan men redelijkerwijs kan vermoeden dat het een archeologische waarde betreft."

3.5.2. Cultuurhistorie

Gezien de leeftijd en aard van de bestaande woning, is er geen sprake van bebouwing met cultuurhistorische waarde. Ook in de directe, aangrenzende omgeving van het plangebied bevindt zich geen bebouwing van cultuurhistorische waarde waarop de betreffende plannen van invloed kunnen zijn.

3.6. Parkeren

Nieuwbouw en/of verbouw-/herbestemmingsplannen kunnen er toe leiden dat er een verandering in de parkeerbehoefte van het onderhavige plangebied optreedt. Uitgangspunt bij nieuwe plannen is in principe om in parkeren op eigen terrein te voorzien.

Het betreft hier een aanpassing van het bestemmingsplan waarbij een afname in wooneenheden optreedt. Het aantal woning op de planlocatie (Berkenlaantje 11) blijft gelijk, bestaande parkeermogelijkheden zijn reeds ruimschoots op eigen terrein aanwezig. Hierdoor wordt voorzien in de gevraagde parkeerbehoefte.

3.7. Uitvoerbaarheid

3.7.1. maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het voornemen bestaat om het bestemmingsplan voor het onderhavige locatie(s) te wijzigen op basis van een herziening van het bestemmingsplan. Het college van Burgemeester en wethouders, alsmede de commissie Ruimte en Wonen hebben de voorgenomen plannen reeds van een positief advies voorzien en hun bereidheid tot medewerking uitgesproken.

3.7.2. economische uitvoerbaarheid

Het uitvoeren van het plan heeft geen financiële gevolgen voor de gemeente. De realisering van het project is in particuliere handen en (alle) gronden zijn in eigendom van de initiatiefnemer. Eventuele gevolgen die ontstaan als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling(en) komen voor rekening van de initiatiefnemer. De economische uitvoerbaarheid hoeft derhalve niet te worden aangetoond.

bijlagen

1. Verkennend bodemonderzoek
2. Akoestisch onderzoek
3. Kaart bestaand - nieuw

BIJLAGE 1

VERKENNEND BODEMONDERZOEK



Sigma Bouw & Milieu
Phileas Foggstraat 153
7825 AW Emmen

Tel. (0591) 65 91 28
Fax (0591) 65 93 25

www.sigma-bm.nl
E-mail info@sigma-bm.nl

Onderwerp: **verkennend milieukundig bodemonderzoek
Berkenlaantje nr. 11 te Nunspeet**
Projectnummer: **14-M7031**
Opdrachtgever: **Slaa+van Asselt Architecten BNA**
Datum: **11 september 2014**

onderwerp	verkennend milieukundig bodemonderzoek Berkenlaantje nr. 11 te Nunspeet
datum	11 september 2014
projectnummer	14-M7031

in opdracht van	Slaa+van Asselt Architecten BNA Industrieweg 75 8071 CS Nunspeet
-----------------	--

uitgevoerd door	Sigma Bouw & Milieu Phileas Foggstraat 153 7825 AW Emmen tel: (0591) 659128 fax: (0591) 659325
-----------------	--

Sigma Bouw & Milieu is gecertificeerd volgens de norm NEN-EN-ISO 9001:2008, het uitvoeren van milieukundige bodemonderzoeken en geotechnische onderzoeken



Sigma Bouw & Milieu is gecertificeerd volgens "Beoordelingsrichtlijn voor het procescertificaat Monsterneming Bouwstoffenbesluit SIKB 1000 VKB protocol 1001: Monsterneming grond voor partijkeuringen"



Sigma Bouw & Milieu is gecertificeerd volgens "Beoordelingsrichtlijn voor het procescertificaat Veldwerk bij milieuhygiënisch bodemonderzoek SIKB 2000 VKB protocollen 2001, 2002 en 2018"



Sigma Bouw & Milieu is gecertificeerd volgens "Beoordelingsrichtlijn voor het procescertificaat Milieukundige begeleiding (water)bodemsaneringen en nazorg SIKB 6000, VKB protocol 6001: Milieukundige begeleiding landbodemsanering met conventionele methoden"

(het onderhavige onderzoek heeft uitsluitend betrekking op de beoordelingsrichtlijn BRL SIKB 2000, protocol 2001 en 2002)

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt door middels van druk, fotokopie, microfilm of anderszins zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Sigma Bouw & Milieu.

INHOUD

1	INLEIDING	4
1.1	Algemeen.....	4
1.2	Aanleiding van het verkennd milieukundig bodemonderzoek.....	4
1.3	Doel van het onderzoek	4
1.4	Referentiekader van het onderzoek.....	4
1.5	Opbouw van het rapport.....	5
2	VOORONDERZOEK	6
2.1	Basisinformatie	6
2.2	Keuze type vooronderzoek	7
2.3	Standaard vooronderzoek.....	7
2.4	Hypothese	11
3	VELDONDERZOEK.....	12
3.1	Uitvoering van het veldonderzoek.....	12
3.2	Resultaten van het veldonderzoek.....	13
4	CHEMISCH-ANALYTISCH ONDERZOEK.....	15
4.1	Onderzoeksprogramma chemisch-analytisch onderzoek.....	15
4.2	Toetsingscriteria grond en grondwater	16
4.3	Analysresultaten en interpretatie.....	17
4.3.1	Milieuhygiënische kwaliteit grond.....	17
4.3.2	Milieuhygiënische kwaliteit grondwater	19
5	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	21
	Aanbevelingen	22
	LITERATUURLIJST.....	24
	COLOFON	25

BIJLAGEN

1. Topografisch overzicht incl. oude topografische overzichten
2. Onderzoekslocatie met boorplan (1:500)
3. Boorbeschrijvingen
4. Analysecertificaten SGS BV
5. Berekening Risicotoolbox.nl
6. Onafhankelijkheidsverklaring

1 INLEIDING

1.1 Algemeen

In opdracht van Slaa+van Asselt Architecten BNA is in augustus 2014 door Sigma Bouw & Milieu een verkennd milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd op een deel van het perceel gelegen aan het Berkenlaantje nr. 11 te Nunspeet (gemeente Nunspeet).

De plaats en situering van de onderzoekslocatie is weergegeven in bijlage 1 en 2.

In dit onderzoek worden allereerst de locatiegegevens, de historische gegevens ofwel het bodemgebruik in het verleden evenals de resultaten van eventuele voorgaande bodemonderzoeken besproken.

Vervolgens wordt de bodemopbouw, geologie en geohydrologie besproken. Op basis van de resultaten van het vooronderzoek is een onderzoekshypothese opgesteld. Het verdere onderzoek is op basis van deze hypothese uitgevoerd.

De onderzoeksresultaten worden geïnterpreteerd. Aan de hand van de interpretatie van de onderzoeksresultaten wordt een eindconclusie geformuleerd.

kwaliteitsborging:

Sigma Bouw & Milieu is gecertificeerd volgens de norm NEN-EN-ISO 9001:2008.

Het verkennd milieukundig bodemonderzoek is uitgevoerd volgens de richtlijnen uit het besluit uitvoeringskwaliteit Bodembeheer (KWALIBO). Zo is de gehanteerde onderzoeksstrategie opgesteld volgens de normen NEN-5725 en NEN-5740 en zijn de veld- en laboratoriumwerkzaamheden uitgevoerd volgens geldende beoordelingsrichtlijnen en accreditatieschema's.

De veldwerkzaamheden van Sigma Bouw & Milieu zijn verricht onder het procescertificaat BRL SIKB 2000 (Veldwerk bij milieuhygiënisch bodemonderzoek) waarvoor Sigma Bouw & Milieu is gecertificeerd en erkend door het ministerie van VROM. In het kader van het onderhavige onderzoek zijn de protocollen 2001 (plaatsen van handboringen en peilbuizen t.b.v. het nemen van grond- en grondwatermonsters) en 2002 (het nemen van grondwatermonsters) van toepassing.

Sigma Bouw & Milieu verklaart bij deze volledig onafhankelijk te zijn in de uitvoering van het onderzoek en op geen enkele wijze gerelateerd te zijn aan de eigenaar van het te onderzoeken terrein.

1.2 Aanleiding van het verkennd milieukundig bodemonderzoek

Aanleiding tot de uitvoering van dit verkennd milieukundig bodemonderzoek vormt de wens inzicht te verkrijgen in de kwaliteit van de bodem in verband met een geplande uitbreiding van een woning op de onderzoekslocatie.

1.3 Doel van het onderzoek

Dit onderzoek heeft tot doel inzicht te verkrijgen in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en vast te stellen of er sprake is van bodemverontreiniging. Aan de hand van dit onderzoek wordt inzicht verkregen in hoeverre het bodemgebruik van de locatie heeft geleid tot verontreiniging.

Op basis van de onderzoeksresultaten kan een milieuhygiënische beoordeling worden gegeven ten aanzien van de beoogde c.q. de toekomstige gebruiksmogelijkheden van de locatie.

Indien uit de onderzoeksresultaten blijkt dat er sprake is van bodemverontreiniging zal worden beoordeeld of vervolgonderzoek noodzakelijk geacht wordt.

1.4 Referentiekader van het onderzoek

Teneinde de kwaliteit van de grond op de onderhavige locatie juist in te schatten is de onderzoeksopzet van het bodemonderzoek gebaseerd op de onderzoeksstrategie voor verkennd bodemonderzoek, onderzoeksnorm NEN 5740 (literatuur 1).

1.5 Opbouw van het rapport

In het voorliggende rapport komen de volgende aspecten aan de orde:

- vooronderzoek, (hoofdstuk 2)
- veldonderzoek, (hoofdstuk 3)
- chemisch-analytisch onderzoek, (hoofdstuk 4)
- conclusies en aanbevelingen, (hoofdstuk 5).

2 VOORONDERZOEK

Het vooronderzoek wordt voorafgaand aan het feitelijke onderzoek (veld- en chemisch-analytisch onderzoek) uitgevoerd. Het vooronderzoek omvat het verzamelen van informatie over het vroegere en huidige gebruik van de onderzoekslocatie en de omgeving, onder meer gericht op het vinden van mogelijke bronnen van bodembelasting. Het vooronderzoek richt zich tevens op informatie betreffende de bodemgesteldheid en geohydrologie van de onderzoekslocatie.

De uitwerking van het vooronderzoek is gebaseerd op de leidraad bij het uitvoeren van verkennend, oriënterend en nader bodemonderzoek, onderzoeksnorm NEN 5725 (literatuur 9).

Afhankelijk van de aanleiding van het onderzoek en/of de initiële verdenking van een locatie wordt de diepgang van het vooronderzoek bepaald. De norm NEN 5725 onderscheidt hiermee drie verschillende typen vooronderzoek te weten: 1) een beperkt vooronderzoek, 2) een standaard vooronderzoek of 3) een uitgebreid vooronderzoek.

Om te kunnen bepalen welk type vooronderzoek van toepassing is moet van de locatie eerst de basisinformatie worden verzameld, vervolgens wordt de aanleiding van het onderzoek vastgesteld en ten slotte wordt de mate van verdachtheid van de locatie bepaald.

2.1 Basisinformatie

In tabel 2.1 is een overzicht van de basisinformatie weergegeven.

tabel 2.1 overzicht basisinformatie

adres	Berkenlaantje nr. 11
plaats	Nunspeet
gemeente	Nunspeet
topografisch overzicht	Zie bijlage 1
coördinaten	X = 182,711 Y487,864
kadastrale aanduiding	Gemeente Nunspeet sectie C nr. 1249
oppervlakte onderzoekslocatie (bouwblok)	ca. 75 m ²
toekomstig bodemgebruik	woning
huidig bodemgebruik	tuin
voormalig bodemgebruik	tuin
ophogingen/dempingen/storingsen	niet bekend
opvullingen en verhardingen	
toepassing van asbesthoudende bouw-, bodem- of verhardingsmaterialen	in de bestaande bebouwing niet uit te sluiten (niet onderzocht)
voorgaand bodemonderzoek op de onderzoekslocatie	► niet bekend
voorgaand bodemonderzoek in de omgeving	► niet bekend

De onderzoekslocatie is gelegen aan het Berkenlaantje nr. 11 aan de rand van de bebouwde kom van Nunspeet (gemeente Nunspeet).

De topografische ligging van de onderzoekslocatie is weergegeven in bijlage 1.

De onderzoekslocatie betreft een deel van het perceel gelegen aan het Berkenlaantje nr. 11 te Nunspeet.

Op de locatie bevindt zich een bestaande vrijstaande woning met losstaand gastenverblijf.

De opdrachtgever is voornemens om de bestaande woning aan de oostzijde uit te breiden.

Het onderhavige onderzoek, het geografisch besluitvormingsgebied, betreft het terreindeel t.p.v. de geplande uitbreiding van de woning (beoogde bouwblok) en heeft een oppervlakte van ca. 75 m² (zie bijlage 2).

De onderzoekslocatie, het beoogde bouwblok, is voor onbebouwd met en grotendeels als grasveld en tuin in gebruik. Langs de gevel van de bestaande woning bevindt zich een verhard pad.

In de directe omgeving van de locatie bevinden zich enkele woningen aan de rand van de bebouwde kom.

Aan de zuidwestzijde grenst de onderzoekslocatie aan het Berkenlaantje en een tegenovergelegen woning (F.A. Molijnlaan 114).

Aan de noordwestzijde grenst de onderzoekslocatie aan een naastgelegen woning (Eperweg 38).

Aan de noordoostzijde grenst de onderzoekslocatie aan een achtergelegen bosperceel.

Aan de zuidoostzijde grenst de onderzoekslocatie aan een naastgelegen woning (Berkenlaantje 15).

2.2 Keuze type vooronderzoek

Het onderhavige bodemonderzoek betreft een verkennend bodemonderzoek in het kader van een aanvraag om een omgevingsvergunning voor de nieuwbouw van een woning.

Op basis van het stroomschema (figuur 1 blz.14) uit de NEN 5725 wordt in dit geval een standaard vooronderzoek volgens hoofdstuk 6 uit de NEN 5725 uitgevoerd.

2.3 Standaard vooronderzoek

De hieronder vermelde historische gegevens zijn ontleend aan gegevens die door de opdrachtgever zijn verstrekt alsmede gegevens uit het milieuarchief van de gemeente Nunspeet (verkregen via dhr. P. Neuman), de bodematlas van de provincie Gelderland (met historisch bodembestand), het bodemloket, topografische kaarten, WatWasWaar.nl en het handelsbestand van de Kamer van Koophandel. Het uitgevoerde vooronderzoek heeft betrekking tot de onderhavige onderzoekslocatie alsmede de aangrenzende percelen binnen een straal van 25 meter.

voormalige bodemgebruik

bodemgebruik in het verleden tot heden: (bron: opdrachtgever/gemeente/topografische kaarten)

- De onderzoekslocatie betreft een deel van het perceel gelegen aan het Berkenlaantje nr. 11 te Nunspeet.
Op de locatie bevindt zich een bestaande vrijstaande woning met losstaand gastenverblijf.
De opdrachtgever is voornemens om de bestaande woning aan de oostzijde uit te breiden.
Het onderhavige onderzoek, het geografisch besluitvormingsgebied, betreft het terreindeel t.p.v. de geplande uitbreiding van de woning (beoogde bouwblok) en heeft een oppervlakte van ca. 75 m² (zie bijlage 2).
De onderzoekslocatie, het beoogde bouwblok, is voor onbebouwd met en grotendeels als grasveld en tuin in gebruik. Langs de gevel van de bestaande woning bevindt zich een verhard pad.
- De locatie Berkenlaantje nr. 11 te Nunspeet bevindt zich geruime tijd een woning.
De bestaande boerderij dateert van 1942.
Het onderzochte deel van de locatie, het beoogde bouwblok, is voor zover bekend alleen als tuin in gebruik geweest.
- Op basis van oude topografische kaarten vanaf 1935 is op de onderzoekslocatie reeds bebouwing aanwezig. Op basis van een topografische kaart uit 1916 is op de locatie nog geen bebouwing zichtbaar.

- Ten behoeve van de bestaande bebouwing zijn bouwvergunningen verleend.
- Ten behoeve van de onderzoekslocatie zijn geen milieuvergunningen verleend.
- De locatie wordt in het handelsregister van de Kamer van Koophandel vermeld onder:
 - ▶ Aquaconsult
 - ▶ Atelier/studio Calida

onder- of bovengrondse brandstoftanks: (bron: opdrachtgever/eigenaar/gemeente/provincie)

- Er is geen informatie omtrent de eventuele aanwezigheid of voormalige aanwezigheid van boven- of ondergrondse brandstoftanks op de onderzoekslocatie, t.p.v. het beoogde bouwblok.

aanwezigheid van asbest

(bron: opdrachtgever/gemeente)

- De aanwezigheid van asbesthoudend materiaal in de bestaande bebouwing is niet uit te sluiten (niet onderzocht)
Er is geen informatie bekend omtrent de evt. aanwezigheid van asbest in de bodem.

voormalige en huidige potentieel belastende agrarische en bedrijfsactiviteiten

(bron: opdrachtgever/ eigenaar/ gemeente/ provincie)

- Op de locatie Berkenlaantje nr. 11 te Nunspeet bevindt zich vanaf de jaren '40 van de vorige eeuw een woning.
De onderhavige onderzoekslocatie, het beoogde bouwblok, is voor zover bekend, in het verleden niet bebouwd geweest. Het beoogde bouwblok is, voor zover bekend, niet anders dan als tuin in gebruik geweest.
- Er is geen informatie omtrent evt. (voormalige) (bedrijfs)matige activiteiten op de onderzoekslocatie.
- Er is geen informatie omtrent evt. andere (voormalige) potentieel bodembedreigende activiteiten (verbranding afval, opslag van gevaarlijke stoffen etc.) op de onderzoekslocatie.
- Er is geen informatie omtrent evt. (voormalige) potentieel bodembedreigende calamiteiten op de onderzoekslocatie.
- In de directe omgeving van de onderzoekslocatie bevinden zich woningen en bospercelen aan de rand van de bebouwde kom.
Op de locatie F.A. Molijnlaan 108 wordt melding gemaakt van een ondergrondse brandstoftank.
Het is op voorhand onbekend of activiteiten in de directe omgeving negatieve invloed hebben (gehad) op de bodemkwaliteit t.p.v. de onderhavige onderzoekslocatie.

verrichte handelingen met grond, verhardingsmateriaal en/of afval:

(bron: opdrachtgever/gemeente)

- Er is geen informatie omtrent evt. met bodemvreemd materiaal gedempte watergangen/sloten t.p.v. het beoogde bouwblok.
- Er is geen informatie omtrent evt. opgebrachte gebiedsvreemde grond (ophogingen), verhardingsmateriaal, puinmateriaal en/of afval t.p.v. het beoogde bouwblok.

ondergrondse infrastructuur in het heden verleden: (bron: opdrachtgever)

- Voor zover bekend bevindt zich op de onderzoekslocatie geen ondergrondse infrastructuur.

archeologische waarden:

(bron:gemeente/provincie)

- geen informatie

niet gesprongen explosieven:

(bron:gemeente/provincie)

- geen informatie
-

huidige bodemgebruik

huidige bodemgebruik van de locatie: (bron:opdrachtgever/terreininspectie)

- In de huidige situatie is de onderzoekslocatie, het beoogde bouwblok, onbebouwd met en grotendeels als grasveld en tuin in gebruik. Langs de gevel van de bestaande woning bevindt zich een verhard pad.

aanwezigheid van asbest: (bron:opdrachtgever/terreininspectie)

- De aanwezigheid van asbesthoudend materiaal in de bestaande bebouwing is niet uit te sluiten (niet onderzocht)
Er is geen informatie bekend omtrent de evt. aanwezigheid van asbest in de bodem.

huidige verdachte/bedrijfsmatige/bodembelastende activiteiten: (bron:opdrachtgever/gemeente)

- Op de onderzoekslocatie vinden thans geen bodembedreigende activiteiten plaats.

verhardingslagen: (bron:opdrachtgever/terreininspectie)

- De onderzoekslocatie is grotendeels onverhard. Langs de gevel van de bestaande woning bevindt zich een verhard pad.

toekomstige bodemgebruik

geplande herinrichting/ bouwplannen: (bron:opdrachtgever)

- de uitbreiding van een woning

geplande bedrijfsactiviteiten: (bron:opdrachtgever)

- niet bekend

geplande potentieel bodemverontreinigende activiteiten: (bron:opdrachtgever)

- niet bekend
-

geologie en bodemsamenstelling:

De ondiepe geologie in het onderzoeksgebied is afgeleid van de Grondwaterkaart van Nederland, kaartblad Lelystad/Harderwijk 20 West en 26 West en Oost, TNO/DGV, 1985.
Hoewel de dikte van de verschillende lagen van plaats tot plaats kan variëren is de volgorde van de aangetroffen lagen in het onderzoeksgebied constant.
De lithostratigrafie wordt in het onderstaande beschreven.

De bovenste laag, de deklaag bevindt zich op ca. 8-10 m+NAP.
De bovenste laag is van plaats tot plaats zeer wisselend van opbouw.
Het holocene-pakket bestaat voornamelijk uit afzettingen van de formatie Enschede en Twente.
Deze formaties bestaan uit matig tot grove grindhoudende zanden met plaatselijk kleilagen.

Op grotere diepte, tot ca. 200 m-NAP bevinden zich zandlagen, soms grindhoudende zanden, kleihoudende grondsoorten en/of veen. Deze afzettingen behoren tot de formatie van Eem, Urk en Harderwijk.

geohydrologie

Voor de beschrijving van de geohydrologie in het onderzoeksgebied is gebruik gemaakt van Grondwaterkaart van Nederland, kaartblad Lelystad/Harderwijk 20 West en 26 West en Oost, TNO/DGV, 1985.

De geschematiseerde geohydrologische opbouw is gebaseerd op lithologische-, hydrochemische- en geofysische gegevens.
Het eerste watervoerend pakket reikt in dit gebied tot aan het maaiveld en bestaat uit matige tot grove zanden (formatie van Enschede en Twente).

De stromingsrichting van het ondiepe grondwater van het eerste watervoerend is in het kader van dit onderzoek niet vastgesteld.
Opgemerkt dient te worden dat de stromingsrichting van het grondwater beïnvloed kan worden door drainepatroon, ligging van sloten, riolering, kabels, leidingen en funderingen

(financieel-) juridische situatie

In tabel 2.3 zijn de financieel- juridische aspecten weergegeven.

tabel 2.3 financieel/juridische aspecten

kadastrale gegevens	gemeente Nunspeet, sectie C, nummer 1249
opdrachtgever/ belanghebbende rechtspersonen	-

2.4 Hypothese

Volgens de onderzoeksnorm NEN 5740 dient, m.b.t. de aanwezigheid van eventuele bodemverontreiniging, vooraf een onderzoekshypothese te worden opgesteld. De hypothese kan worden opgesteld op basis van bekende (historische) gegevens, uit de betrokken informatie kan blijken dat de onderzoekslocatie, vooraf, als “verdacht” of “onverdacht” wordt aangemerkt.

Op basis van de historische informatie uit het vooronderzoek blijkt dat zich op de locatie Berkenlaantje nr. 11 te Nunspeet vanaf de jaren '40 van de vorige eeuw een woning bevindt. De onderhavige onderzoekslocatie, het beoogde bouwblok, is voor zover bekend, in het verleden niet bebouwd geweest. Het beoogde bouwblok is, voor zover bekend, niet anders dan als tuin in gebruik geweest.

Er is geen informatie over andere (voormalige) potentieel verdachte deellocaties (bronnen) of (voormalige) bodembedreigende activiteiten op de onderzoekslocatie. De onderzoekslocatie, het beoogde bouwblok, is in eerste aanleg als milieuhygiënisch “onverdacht” aangemerkt. Op basis van deze hypothese is het bodemonderzoek op het overige deel van de onderzoekslocatie uitgevoerd conform de bijbehorende onderzoeksstrategie, volgens NEN 5740, paragraaf 5.1, strategie voor onverdachte locaties (ONV) (literatuur 1).

In tabel 2.4 is de gehanteerde onderzoeksstrategie weergegeven.

tabel 2.4 gehanteerde onderzoeksstrategie

(deel)locatie	mogelijke verontreiniging		onderzoeksstrategie
	grond	grondwater	
bouwblok	geen	geen	ONV

Bij de toetsing van de hypothese wordt een enkele overschrijding van de achtergrondwaarde geïnterpreteerd als “onverdachte locatie”. Dit geldt vooral voor parameters welke van nature verhoogd aanwezig zijn en de achtergrondwaarde overschrijden.

Het opgeboorde monstermateriaal op de onderzoekslocatie is in dit onderzoek visueel beoordeeld op de aanwezigheid van asbesthoudend materiaal. Opgemerkt dient te worden dat asbestanalyses geen deel uitmaken van uitgevoerde analyses in het kader van de NEN-5740. Onderhavig onderzoek betreft geen asbest onderzoek in bodem volgens NEN-5707 of NEN-5897.

Tevens dient opgemerkt te worden dat eventueel aanwezig puinmateriaal en/of (half)verhardingsmaterialen niet chemisch-analytisch zijn onderzocht.

3 VELDONDERZOEK

In dit hoofdstuk wordt het uitgevoerde veldwerkonderzoeksprogramma beschreven. Daarnaast worden de resultaten van het veldonderzoek weergegeven.

3.1 Uitvoering van het veldonderzoek

Het veldonderzoek is uitgevoerd onder procescertificaat BRL SIKB 2000 en conform de eisen uit de VBK-protocollen 2001 en 2002.

Het onderzoeksprogramma is ruimtelijk weergegeven in bijlage 2. In deze bijlage zijn alle geplaatste boringen geprojecteerd.

plaatsen van boringen en peilbuis

Het uitvoeren van boringen, het plaatsen van de peilbuis en het nemen van grondmonsters heeft plaatsgevonden op 13 augustus 2014. Het bemonsteren van het grondwater is conform NEN-5740 ca. een week na plaatsing van de peilbuis op 21 augustus 2014 uitgevoerd.

De veldwerkzaamheden zijn uitgevoerd door dhr. M. van Wuykhuyse en dhr. A. van Wuykhuyse erkende en geregistreerde veldwerkers van Sigma Bouw & Milieu te Emmen. Bedrijfs- en persoonserkenningen zijn weergegeven op de internetsite van Bodem+ (<http://www.sinternovem.nl/bodemplus/erkenningen>). Een onafhankelijkheidsverklaring is opgenomen in bijlage 6.

Voorafgaand aan het plaatsen van boringen is een locatie-inspectie gehouden. Op basis van de locatie-inspectie zijn geen bijzonderheden aangetroffen.

Alle geplaatste boringen zijn zodanig ruimtelijk verspreid over de onderzoekslocatie dat een zo representatief mogelijke indruk van de onderzoekslocatie wordt verkregen.

Alle boringen zijn uitgevoerd met behulp van een edelmanboor en geplaatst conform de eisen uit het VKB-protocol 2001.

De positionering van alle boringen is weergegeven in bijlage 2.

In totaal zijn, gelijkmatig verdeeld, op de onderzoekslocatie zeven boringen geplaatst. Alle boringen zijn doorgezet tot in de aanwezige deklaag (0.5 m-mv). Twee boringen zijn doorgezet 2.0 m-mv.

Eén boring is doorgezet tot in het freatisch grondwater, deze boring is ten behoeve van de bemonstering van het grondwater afgewerkt met een peilbuis, filtertraject van ca. 2.7-3.7 m-mv.

De geplaatste peilbuis is opgebouwd uit 1 meter HDPE peilfilter omstort met filtergrind.

Het filtergrind zorgt voor een goede instroming van het grondwater in het filter, daarnaast voorkomt het dat het filter dichtslibt. Het peilfilter bevindt zich 0.5 meter beneden het grondwaterniveau.

Boven het peilfilter bevindt zich blinde HDPE opzetbuis, omstort met bentoniet (zweklei).

De zweklei dient ervoor te zorgen dat toestroming vanuit de bovengrond wordt voorkomen.

De peilbuis is geplaatst conform de eisen uit het VKB-protocol 2001.

monstername grond

Het vrijkomende bodemmateriaal is zintuiglijk beoordeeld op bodemkundige eigenschappen, o.a. de korrelgrootteverdeling (textuur), kleur en eventueel aanwezige verontreinigingskenmerken. Na de zintuiglijke beoordeling is het bodemmateriaal in trajecten van 0.5 meter of per afwijkende bodemlaag bemonsterd.

Grondmonsters t.b.v. analyse op vluchtige aromaten zijn m.b.v. een steekbus bemonsterd.

Grondmonsters zijn genomen conform de eisen uit het VBK-protocol 2001.

monstername grondwater

Om een representatief grondwatermonster te verkrijgen is de peilbuis, na plaatsing en voor monstername, grondig (3 maal de inhoud van het peilfilter) afgepompt. Voorafgaand aan de bemonstering is de grondwaterstand t.o.v. het maaiveld ingemeten.

Grondwatermonsters zijn genomen conform de eisen uit het VBK-protocol 2002 en NEN-5744 (literatuur 11).

Tijdens de monstername van het grondwater is in het veld de zuurgraad (pH) en de elektrische geleidbaarheid (EGV) bepaald.

3.2 Resultaten van het veldonderzoek

Bodemopbouw

De boorprofielbeschrijvingen van alle verrichte boringen met bijbehorende zintuiglijke waarnemingen zijn grafisch uitgewerkt en opgenomen in bijlage 3.

In tabel 3.1 is op basis van de waarnemingen de lokale bodemopbouw beschreven.

tabel 3.1 lokale bodemopbouw

bodemlaag m-mv	hoofdbestanddeel	Toevoeging	Kleur
0.0-0.8	zand	zwak siltig, matig fijn, zwak humeus	bruin/grijs
0.8-1.6	zand	zwak siltig, matig fijn	beige/geel
1.6-2.4	zand	zwak siltig, matig grof, grind	crème/grijs
2.4-3.7	zand	zwak sittig, matig fijn	crème/grijs

Veldmetingen grondwater

De resultaten van de veldwaarnemingen van het grondwater zijn in tabel 3.2 weergegeven.

tabel 3.2 veldwaarnemingen grondwater

Peilbuis	filtertraject m-mv	grondwaterstand m-mv	voorpompen liter	pH	EGV geleidingsvermogen µS/cm	troebelheid (NTU)
1	2.7-3.7	2.28	7	6.27	510	8.44

Zintuiglijke waarnemingen

grond

Het bij de boringen vrijkomende bodemmateriaal is zintuiglijk beoordeeld op eventuele afwijkingen.

De zintuiglijke waarnemingen zijn omschreven en grafisch weergegeven in bijlage 3.

De zintuiglijke waarnemingen van het bodemmateriaal zijn in tabel 3.3 beschreven.

tabel 3.3 Zintuiglijke waarnemingen grond

boring	Diepte m-mv	zintuiglijke waarnemingen
1	0.0-0.8	puinsporen
2	0.2-0.7	puinsporen
3/4	0.0-0.5	puinsporen
5	0.2-0.5	puinsporen
6/7	0.0-0.5	puinsporen

grondwater

Het bemonsterde grondwater bevatte geen zintuiglijk waarneembare afwijkingen.

asbest

Tijdens de locatie-inspectie is aandacht geschonken aan de aanwezigheid van asbest op het maaiveld, hierbij is op het maaiveld geen asbestverdacht materiaal aangetroffen. Hierbij wordt opgemerkt dat de locatie meest begroeid is met gras wat de inspectie heeft belemmerd.

Het opgeboorde monstermateriaal (grond) is zintuiglijk beoordeeld op de aanwezigheid van asbesthoudend materiaal. Op basis van zintuiglijke waarnemingen van het opgeboorde monstermateriaal is geen asbestverdacht materiaal aangetroffen. Hierbij wordt opgemerkt dat in dit onderzoek handboringen zijn uitgevoerd met een 7 cm edelman boor de trefkans op het aantreffen van asbesthoudend materiaal (t.g.v. verdringing van materiaal) is kleiner dan bij het graven van inspectiegaten volgens NEN-5707. Bij het graven van proefgaten of proefsleuven ontstaat een beter beeld van eventueel aanwezig bodemvreemd materiaal.

Met nadruk wordt vermeld dat onderzoek naar de aanwezigheid van asbest in de bodem/puin geen onderdeel uitmaakt van het onderhavige onderzoek dat volgens NEN-5740 is uitgevoerd. Het onderhavige onderzoek kan daarom geen uitspraak doen over de aan- of afwezigheid van asbest in de bodem op de onderhavige locatie. Opgemerkt dient te worden dat geen asbestanalyses van grond en/of puin e.d. hebben plaatsgevonden. Asbestanalyses maken geen deel uit van verkennd bodemonderzoek in het kader van de NEN-5740. Tevens wordt opgemerkt dat de zintuiglijke beoordeling op asbest en de locatie-inspectie niet opgevat dient te worden als een onderzoek uitgevoerd op basis van NEN-5707 (asbestonderzoek in grond) en/of NEN-5897 (monsterneming en analyse van asbest in onbewerkt bouw- en sloopafval en recyclinggranulaat).

Overigens wordt in algemene zin opgemerkt dat in de bodem aanwezig puinmateriaal asbest kan bevatten.

Alleen een asbestonderzoek volgens P2018 /NEN-5707 geeft meer zekerheid over de aanwezigheid van asbest in de bodem.

De chemische samenstelling van eventueel aanwezig verhardingsmateriaal is niet in dit onderzoek onderzocht.

4 CHEMISCH-ANALYTISCH ONDERZOEK

In dit hoofdstuk worden de uitvoering, het toetsingskader en de resultaten van de chemische analyses besproken. Vervolgens worden de resultaten van het chemisch-analytisch onderzoek geïnterpreteerd

Het chemisch onderzoek van grond is uitgevoerd door het NEN-EN-ISO 17025 geaccrediteerde milieulaboratorium van SGS BV (certificaat L092).

Alle analyses zijn geanalyseerd volgens het accreditatieschema AS3000 "laboratoriumanalyses voor milieuhygiënisch bodemonderzoek", waarvoor SGS is geaccrediteerd en erken door het ministerie van VROM.

De conservering van grond- en grondwatermonsters is uitgevoerd conform SIKB protocol 3001 "conserveringsmethoden en conserveringstermijnen voor milieumonsters".

4.1 Onderzoeksprogramma chemisch-analytisch onderzoek

grond

Teneinde in het kader van het verkennd bodemonderzoek een indruk te krijgen van de algemene kwaliteit van de grond zijn de grondmonsters, welke tijdens het veldonderzoek zijn genomen, in het laboratorium met elkaar gemengd tot grondmengmonsters.

Van het totaal aantal genomen grondmonsters op de locatie zijn twee grond(meng)monsters samengesteld en geanalyseerd.

grondwater

Uit de geplaatste peilbuis is een grondwatermonster genomen en geanalyseerd.

In onderstaande tabel 4.1 wordt de samenstelling van de grondmengmonsters, grondwatermonsters, de monsternamediepte en de uitgevoerde analyses weergegeven.

tabel 4.1 Analyse-schema

Monstercode	boringnummer(s)	diepte (m-mv)	zintuiglijke waarnemingen	analysepakket
grond				
1 (MM1)	1 t/m 7	0.0-0.5 m-mv	pu6	NEN-grond ^(*) +AS3000
2 (MM2)	1+2	1.0-2.0 m-mv	-	NEN-grond ^(*) +AS3000
grondwater				
1 (peilbuis)	1	2.7-3.7 m-mv	-	NEN-grondwater ^(**) +AS3000

verklaring van de gebruikte afkortingen en codes:⁽¹⁾

* NEN-grond	=	Standaard Pakket Grond omvat AS3000 voorbehandeling, 9 zware metalen, PAK (10-VROM), minerale olie (GC), PBC's, droge stof, organische stof en lutum;
**NEN-water	=	Standaard Pakket Grondwater omvat AS3000 voorbehandeling zware metalen, vluchtige aromaten (incl. naftaleen), chloorhoudende oplosmiddelen, chloorbenzenen, minerale olie, styreen en bromoform;
Zware metalen	=	barium (Ba)/cadmium (Cd)/Cobalt(Co)/koper (Cu)/lood (Pb)/nikkel (Ni)/zink (Zn)/Molybdeen (Mo)/kwik(Hg);
Vluchtige aromaten=	=	Benzeen (B), Toluene (T), Ethylbenzeen (E), Xylenen (X), Naftaleen (N) Styreen (S) (BTEXNS);
PCB	=	Polychloorbifenylen;
PAK	=	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen;
VOH	=	Vluchtige gehalogeneerde koolwaterstoffen.
Bromoform	=	Tribroommethaan

4.2 Toetsingscriteria grond en grondwater

Om de kwaliteit van de bodem en de mate van verontreiniging te kunnen beoordelen, zijn de analyseresultaten van grondmonsters getoetst aan de geldende toetsingswaarden;

- 1) de achtergrondwaarde (AW-2000) zoals opgenomen in bijlage B van "de Regeling Bodemkwaliteit" (Staatscourant 22335, 02 november 2012) (literatuur 5)
- 2) de interventiewaarde zoals opgenomen in tabel 1 van "de Circulaire Bodemsanering", (Staatscourant 16675, 27 juni 2013) (literatuur 6)

De toetsing van de meetresultaten is uitgevoerd middels BoToVa, de Bodem Toets Validatie Service van de overheid voor grond, grondwater en waterbodem. BoTova gaat uit van het wettelijk kader dat per 1 juli 2013 van kracht is.

In de BoToVa toetsing worden de meetwaarden gecorrigeerd/teruggerekend voor de "standaard bodem" (humus=10% en lutum=25%).

Generiek toetsingskader

Voor de beoordeling van de analyseresultaten van de grond- en grondwatermonsters wordt gebruik gemaakt van de achtergrondwaarden grond zoals opgenomen in de Regeling bodemkwaliteit, de streefwaarden grondwater en interventiewaarden grond en grondwater zoals opgenomen in de Circulaire bodemsanering.

Achtergrondwaarde (AW-2000):

De achtergrondwaarde (AW-2000) geeft de kwaliteit weer die 'van nature' voorkomt in de bodem van natuur- en landbouwgronden waarvoor geldt dat er geen sprake is van belasting door lokale verontreinigingsbronnen.

De achtergrondwaarden zijn opgenomen in het Besluit Bodemkwaliteit en zijn gebaseerd op het onderzoek 'Achtergrondwaarden 2000'. Hierin zijn gehalten vastgesteld van een groot aantal stoffen in bodem van natuur- en landbouwgronden in Nederland.

De achtergrondwaarde (AW-2000) geeft het niveau aan waarbij sprake is van duurzame bodemkwaliteit. Bij overschrijding van de achtergrondwaarde is er sprake van bodemverontreiniging.

Tussenwaarde:

De gemiddelde waarde van de achtergrondwaarde en de interventiewaarde $(S+I)/2$, hierna te noemen 'tussenwaarde'(T), wordt gehanteerd om aan te geven dat bij overschrijding de kans aanwezig is dat er sprake is van een ernstige verontreiniging, ofwel dat nader onderzoek noodzakelijk is. Een nader onderzoek wordt uitgevoerd indien er een vermoeden bestaat dat er sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging.

De tussenwaarde heeft geen wettelijke status maar is een indicatieniveau voor het uitvoeren van aanvullend onderzoek

Interventiewaarde:

De interventiewaarde (I) geeft aan dat bij overschrijding van deze waarde de functionele eigenschappen die de bodem heeft voor mens, plant en dier ernstig zijn verminderd of dreigen te worden verminderd. Is er sprake van een ernstige bodemverontreiniging en wordt de interventiewaarde in meer dan 25 m³ grond of 100 m³ grondwater (bodenvolume) overschreden, dan kan er noodzaak zijn tot sanering. De saneringsurgentie wordt bepaald door blootstellingsrisico's van mens, dier en plant en de verspreidingsrisico's van de betreffende stoffen (actuele risico's). De interventiewaarden zijn gebaseerd op de risico's voor de volksgezondheid en het milieu (onderzoek RIVM).

Bij de beoordeling van bodemverontreiniging aan de hand van de genoemde toetsingswaarden spelen nog een aantal aspecten een rol. Rekening dient te worden gehouden met het feit dat de mobiliteit van stoffen in de bodem en daardoor de verspreiding van stoffen afhankelijk is van diverse bodemkenmerken. Daarnaast speelt de bestemming en het gebruik van de locatie in de huidige situatie alsmede de toekomstige situatie, een grote rol bij de beoordeling van de risico's voor het milieu.

4.3 Analyseresultaten en interpretatie

In deze paragraaf zijn de resultaten van de chemische analyses van de grond- en grondwatermonsters, gerelateerd aan toetsingswaarden, weergegeven in tabelvorm. Na elke tabel worden de onderzoeksresultaten besproken.

In bijlage 4 zijn van alle uitgevoerde analyses de analysecertificaten van SGS BV opgenomen.

4.3.1 Milieuhygiënische kwaliteit grond

boven- en ondergrond (0.0-2.0 m-mv)

In tabel 4.2 wordt een volledig overzicht weergegeven van de analyseresultaten getoetst aan de toetsingswaarde.

tabel 4.2: gemeten gehalten (mg/kg d.s.) in grond met beoordeling conform de Wet Bodembescherming

Monster ID		Toetsingswaarden			GP14-22873.001			GP14-22873.002			
Klant Ref.					14-M7031			14-M7031			
Bodemtraject (m-mv)					0.0-0.5			1.0-2.0			
Bodentype					Zs1			Zs1			
Zintuiglijke waarnemingen					pu6			Voldoet aan AW			
BoToVa Monster Conclusie					Overschrijding AW			MaxBl:0,1			MaxBl:0,0
Parameter											
Algemeen		Eenheid	AW	TW	IW	BW 1	BTV 1	SGS 1	BW 2	BTV 2	SGS 2
Korrelgroottefractie		%				1,1			0,74		
Droge stof		% m/m				88	--		94	--	
Organisch stof		%				2,6			0,62		
1. Metalen											
barium (Ba)		mg/kg			--	248	--		54	--	
cadmium (Cd)		mg/kg	0,6	6,8	13	1,3	Ind	0,1	0,24	≤AW	
kobalt (Co)		mg/kg	15	102,5	190	7,4	≤AW		7,4	≤AW	
koper (Cu)		mg/kg	40	115	190	16	≤AW		7,2	≤AW	
kwik (Hg)		mg/kg	0,15	18,08	36	0,093	≤AW		0,050	≤AW	
lood (Pb)		mg/kg	50	290	530	45	≤AW		11	≤AW	
molybdeen (Mo)		mg/kg	1.5*	95,75	190	1,1	≤AW		1,1	≤AW	
nikkel (Ni)		mg/kg	35	67,5	100	8,2	≤AW		8,2	≤AW	
zink (Zn)		mg/kg	140	430	720	164	Won	0,0	33	≤AW	
4. Polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's)											
naftaleen		mg/kg			--	0,035			0,035		
fenantreen		mg/kg			--	0,56			0,035		
antraceen		mg/kg			--	0,17			0,035		
fluorantheen		mg/kg			--	1,0			0,035		
chryseen		mg/kg			--	0,52			0,035		
benzo(a)antraceen		mg/kg			--	0,60			0,035		
benzo(a)pyreen		mg/kg			--	0,48			0,035		
benzo(k)fluorantheen		mg/kg			--	0,27			0,035		
indeno(1,2,3cd)pyreen		mg/kg			--	0,43			0,035		
benzo(ghi)peryleen		mg/kg			--	0,31			0,035		
PAK's (som 10)		mg/kg	1,5	20,75	40	4,4	Won	0,1	0,35	≤AW	
5. Gechloreerde koolwaterstoffen											
e. overige gechloreerde koolwaterstoffen											
PCB 28		ug/kg				2,7			3,5		
PCB 52		ug/kg				2,7			3,5		
PCB 101		ug/kg				2,7			3,5		
PCB 118		ug/kg				2,7			3,5		
PCB 138		ug/kg				2,7			3,5		
PCB 153		ug/kg				2,7			3,5		
PCB 180		ug/kg				2,7			3,5		
PCB's (som 7)		ug/kg	20	510	1000	19	≤AW		25	≤AW	
7. Overige stoffen											
minerale olie		mg/kg	190	2595	5000	315	Ind	0,0	70	≤AW	
MonsterID		Monsteromschrijving									
GP14-22873.001		MM1: 1 (0-50) 2 (20-50) 3 (0-50) 4 (0-50) 5 (20-50) 6 (0-50) 7 (0-50)									
GP14-22873.002		MM2: 1 (100-150) 1 (160-200) 2 (100-150) 2 (150-200)									
Legenda's											
AW: Achtergrondw aarde; TW: Tussenw aarde; IW: Interventiew aarde											
BW n: Botova Berekende Waarde; BTV n: Botova conclusie; SGS n: SGS toevoeging											
--: Geen toetsoordeel mogelijk; ≤AW: <= Achtergrondw aarde; Ind: Industrie; Won: Wonen											
Additionele Info											
Als de BW waarde in groen is afgedrukt betreft dit een waarde kleiner dan de officiële rapportage grens											
SGS n bevat de Bodemindex. BI = (BW-AW)/(IW-AW). Als AW=IW: #DIV/0											

interpretatie onderzoeksresultaten grond

bovengrond (0.0-0.5 m-mv)

Bovengrondmengmonster MM1 (boring 1 t/m 7) bevat een verhoogd gehalte cadmium, zink (zware metalen), polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) en minerale olie t.o.v. de achtergrondwaarde.

De verhoogd gemeten gehalten cadmium, zink (zware metalen) en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) in het bovengrondmengmonster MM1 overschrijden de achtergrondwaarde, de tussenwaarde (indicatie voor nader onderzoek) wordt in deze gevallen in het onderzochte bovengrondmengmonster MM1 niet overschreden.

Het in bovengrondmengmonster MM1 gemeten gehalte cadmium overschrijdt de maximale waarde voor de bodemfunctieklassen wonen. Op basis van berekening van de gemeten gehalte cadmium in Risicotoolbox.nl geldt bij het gebruik wonen met tuin een humane risicoindex <1.

De risico-index (RI) wordt telkens berekend door de lokaal berekende waarde te delen door de landelijk beleidsmatig vastgestelde risicogrenswaarde.

Een Risico (RI) Index is een beleidsmatige indicator:

- een waarde kleiner dan 1 ($RI < 1$) betekent dat de beleidsmatige grenswaarde niet overschreden wordt;
- een waarde groter dan 1 ($RI > 1$) betekent dat de beleidsmatige grenswaarde overschreden wordt, en dat er potentieel problemen voor de beoordeelde vorm van bodemgebruik kunnen zijn.

De verhoogd gemeten gehalten cadmium, zink (zware metalen) en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) in het bovengrondmengmonster MM1 zijn op basis van zintuiglijke waarnemingen mogelijk, deels, te relateren aan zintuiglijk waargenomen puindeeltjes in het monstermateriaal.

Het verhoogd gemeten gehalte minerale olie in het bovengrondmengmonster MM1 overschrijdt de achtergrondwaarde, de tussenwaarde (indicatie voor nader onderzoek) wordt in dit geval in het onderzochte bovengrondmengmonster MM1 niet overschreden.

De overige onderzochte stoffen zijn in het bovengrondmengmonster MM1 niet verhoogd gemeten t.o.v. de achtergrondwaarde en/of detectiewaarde.

ondergrond (1.0-2.0 m-mv)

Ondergrondmengmonster MM2 (boring 1+2) bevat geen van de onderzochte stoffen verhoogd t.o.v. de achtergrondwaarde en/of detectiewaarde.

Opmerking:

Wanneer het gehalte van een parameter beneden de rapportagegrens van AS3000 ligt mag er, conform de Wijziging Regeling Bodemkwaliteit (Stc. 122, 27 juni 2008), voor de betreffende parameter vanuit worden gegaan dat deze voldoet aan de achtergrondwaarde (AW2000).

Op basis van de circulaire bodemsanering 2009 zijn de toetsingswaarden voor barium (zware metalen) tijdelijk ingetrokken. Indien er op een locatie sprake is van een antropogene bron kan het gemeten gehalte barium indicatief worden getoetst aan de voormalige interventiewaarde.

4.3.2 Milieuhygiënische kwaliteit grondwater

In de tabel 4.3 wordt een volledig overzicht weergegeven van de analyseresultaten getoetst aan de toetsingswaarde.

tabel 4.3 gemeten gehalten (µg/l) in grondwater met beoordeling conform de Wet Bodembescherming

Monster ID Klant Ref. Peilbuis (filterstelling) Ec-veld en pH-veld grondwaterstand BoToVa Monster Conclusie					GP14-23187.001 14-M7031 2.7-3.7 Overschrijding SW MaxBt:0,8		
Parameter		Toetsingswaarden					
1. Metalen	Eenheid	SW	TW	IW	BW 1	BTV 1	SGS 1
barium (Ba)	ug/l	50	337,5	625	81	>SW	0,1
cadmium (Cd)	ug/l	0,4	3,2	6	0,28	≤SW	
kobalt (Co)	ug/l	20	60	100	2,1	≤SW	
koper (Cu)	ug/l	15	45	75	61	>SW	0,8
kwik (Hg)	ug/l	0,05	0,175	0,3	0,035	≤SW	
lood (Pb)	ug/l	15	45	75	24	>SW	0,2
molybdeen (Mo)	ug/l	5	152,5	300	1,4	≤SW	
nikkel (Ni)	ug/l	15	45	75	10	≤SW	
zink (Zn)	ug/l	65	432,5	800	79	>SW	0,0
3. Aromatische stoffen							
benzeen	ug/l	0,2	15,1	30	0,14	≤SW	
ethylbenzeen	ug/l	4	77	150	0,14	≤SW	
tolueen	ug/l	7	503,5	1000	0,14	≤SW	
1,2-xyleen	ug/l				0,070		
som 1,3- en 1,4-xyleen	ug/l				0,14		
xylenen (som)	ug/l	0,2	35,1	70	0,21	≤SW	
styreen (vinylbenzeen)	ug/l	6	153	300	0,14	≤SW	
isopropylbenzeen (cumeen)	ug/l				0,21	--	
aromatische oplosmiddelen (som)	ug/l			[150]	0,98	--	
4. Polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's)							
naftaleen	ug/l	0,01	35,005	70	0,014	≤SW	
PAK's (som 10)	DIMSLS			1	0,00020	(para!)	
5. Gechloreerde koolwaterstoffen							
a. (vluchtige) chloorkoolwaterstoffen							
monochlooretheen (vinylchloride)	ug/l	0,01	2,505	5	0,14	≤SW	
dichloormethaan	ug/l	0,01	500,005	1000	0,14	≤SW	
1,1-dichloorethaan	ug/l	7	453,5	900	0,14	≤SW	
1,2-dichloorethaan	ug/l	7	203,5	400	0,14	≤SW	
1,1-dichlooretheen	ug/l	0,01	5,005	10	0,070	≤SW	
cis-1,2-dichlooretheen	ug/l				0,070		
trans-1,2-dichlooretheen	ug/l				0,070		
1,2-dichlooretheen (som)	ug/l	0,01	10,005	20	0,14	≤SW	
1,1-dichloorpropaan	ug/l				0,14		
1,2-dichloorpropaan	ug/l				0,14		
1,3-dichloorpropaan	ug/l				0,14		
dichloorpropanen (som)	ug/l	0,8	40,4	80	0,42	≤SW	
trichloormethaan (chloroform)	ug/l	6	203	400	0,14	≤SW	
1,1,1-trichloorethaan	ug/l	0,01	150,005	300	0,070	≤SW	
1,1,2-trichloorethaan	ug/l	0,01	65,005	130	0,070	≤SW	
trichlooretheen (Tri)	ug/l	24	262	500	0,14	≤SW	
tetrachloormethaan (Tetra)	ug/l	0,01	5,005	10	0,070	≤SW	
tetrachlooretheen (Per)	ug/l	0,01	20,005	40	0,070	≤SW	
7. Overige stoffen							
minerale olie	ug/l	50	325	600	35	≤SW	
tribroommethaan (bromoform)	ug/l	—	315	630	0,14	--	0,0
MonsterID		Monsteromschrijving					
GP14-23187.001		Pb 1: 1 (270-370)					
Legenda's							
SW: Streefwaarde; TW: Tussenwaarde; IW: Interventiewaarde							
BW n: Botova Berekende Waarde; BTV n: Botova conclusie; SGS n: SGS toevoeging							
--: Geen toetsoordeel mogelijk; >SW: > Streefwaarde; ≤SW: ≤ Streefwaarde							
para!: Enkele parameters ontbreken in de berekening van de somfractie							
Aditionele Info							
Als de BW waarden in groen is afgedrukt betreft dit een waarde kleiner dan de officiële rapportage grens							
SGS n bevat de Bodemindex, BI = (BW-AW)/(IW-AW). Als AW=IW: #DIV/0							
Als waarden in kolom IW is afgedrukt met [] dan betreft dit een indicatief niveau voor ernstige verontreiniging							

interpretatie resultaten grondwater**peilbuis 1 (2.7-3.7 m-mv)**

Het grondwater ter plaatse van peilbuis 1 bevat een verhoogd gehalte koper (zware metalen) t.o.v. de tussenwaarde en een verhoogd gehalte barium, lood en zink (zware metalen) t.o.v. de streefwaarde.

Het verhoogd gemeten gehalte koper (zware metalen) in het grondwater ter plaatse van peilbuis 1 overschrijdt de tussenwaarde.

Het matig verhoogd gemeten gehalte koper (zware metalen) in het grondwater ter plaatse van peilbuis 1 is niet direct te relateren aan het bekende bodemgebruik van de locatie.

Ook is er geen relatie met evt. verhoogde gehalten koper (zware metalen) in de vaste bodem. Daarnaast is er voor zover bekend geen aanwijsbare bron aanwezig. Er is op basis van de bekende gegevens geen reden te verwachten dat het verhoogde gehalte koper (zware metalen) te relateren is aan historische bedrijfsactiviteiten of de aanwezigheid van bodemvreemd materiaal.

Er is geen informatie bekend omtrent een evt. grootschalige diffuse bodemverontreiniging in de omgeving.

Er is op voorhand geen reden om aan te nemen dat het verhoogde gehalte koper (zware metalen) in het grondwater in dit geval veroorzaakt worden door bodemchemische processen. Gezien de vrij neutrale zuurgraad van het grondwater is er geen sprake van verzuring. Mobilisatie van metalen is niet te verwachten.

Vooralsnog is er geen aanleiding te verwachten dat er in dit geval sprake is van een verontreinigingsbron. Naar verwachting is er sprake van een onvoldoende hersteld evenwicht tussen grond en grondwater ten tijde van de grondwaterbemonstering.

De verhoogd gemeten gehalten barium, lood en zink (zware metalen) in het grondwater ter plaatse van peilbuis 1 overschrijden de streefwaarde, de tussenwaarde (waarde voor nader onderzoek) wordt in deze gevallen niet overschreden.

Ten aanzien van het voorkomen van verhoogde gehalten zware metalen in het freatisch grondwater kan worden opgemerkt dat dergelijke verhoogde gehalten op tal van onverdachte locaties in Nederland regelmatig voorkomen. De gehalten worden vaak in verhoogde mate aangetoond zonder dat daarbij sprake is van een verontreinigingsbron. De verhoogde gehalten zware metalen kunnen o.a. worden veroorzaakt door wisselende milieumomstandigheden in de bodem alsmede door diverse bodemprocessen. Zo kan het onvoldoende herstelde evenwicht tussen grond en grondwater ten tijde van de bemonstering een mogelijke oorzaak zijn van het verhoogd voorkomen van zware metalen. Deels kunnen zware metalen van nature, door uitloging uit sedimenten, afhankelijk van het redoxpotentiaal, in verhoogde mate in het grondwater voorkomen, het betreft in deze gevallen natuurlijk verhoogde achtergrondwaarden.

De overige onderzochte stoffen zijn in het grondwater t.p.v. peilbuis 1 niet verhoogd gemeten t.o.v. de streefwaarde en/of detectiewaarde.

Opmerking:

Wanneer het gehalte van een parameter beneden de rapportagegrens van AS3000 ligt mag er, conform de Wijziging Regeling Bodemkwaliteit (Stc. 122, 27 juni 2008), voor de betreffende parameter van uit worden gegaan dat deze voldoet aan de achtergrondwaarde (AW2000), e.e.a. geldt voor de gecorrigeerde som 1,2-dichlooretheen, gecorrigeerde som dichloorpropaan en som xylenen.

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Naar aanleiding van de resultaten van het verkennd milieukundig bodemonderzoek worden de volgende conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan

grond

De grond bevat zintuiglijk puindeeltjes.

bovengrond (0.0-0.5 m-mv)

Bovengrondmengmonster MM1 (boring 1 t/m 7) bevat een verhoogd gehalte cadmium, zink (zware metalen), polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) en minerale olie t.o.v. de achtergrondwaarde.

De verhoogd gemeten gehalten cadmium, zink (zware metalen), polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) en minerale olie in het bovengrondmengmonster MM1 overschrijden de tussenwaarde (indicatie voor nader onderzoek) niet en geven uit milieuhygiënische overweging geen aanleiding tot het instellen van aanvullend onderzoek.

ondergrond (1.0-2.0 m-mv)

Ondergrondmengmonster MM2 (boring 1+2) bevat geen van de onderzochte stoffen verhoogd t.o.v. de achtergrondwaarde en/of detectiewaarde.

grondwater

peilbuis 1 (2.7-3.7 m-mv)

Het grondwater ter plaatse van peilbuis 1 bevat een verhoogd gehalte koper (zware metalen) t.o.v. de tussenwaarde en een verhoogd gehalte barium, lood en zink (zware metalen) t.o.v. de streefwaarde.

Het verhoogd gemeten gehalte koper (zware metalen) in het grondwater ter plaatse van peilbuis 1 overschrijdt de tussenwaarde en geeft daardoor formeel gezien aanleiding tot het instellen van aanvullend onderzoek.

Het matig verhoogd gemeten gehalte koper (zware metalen) in het grondwater ter plaatse van peilbuis 1 is niet direct te relateren en hangt in dit geval naar verwachting niet samen met een locatiespecifieke verontreiniging. Ter verificatie hiervan wordt geadviseerd het grondwater ter plaatse van peilbuis 1 opnieuw te bemonsteren en te analyseren op het gehalte koper (zware metalen).

De verhoogd gemeten gehalten barium, lood en zink (zware metalen) in het grondwater ter plaatse van peilbuis 1 overschrijden de tussenwaarde (indicatie voor nader onderzoek) niet en geven daardoor geen aanleiding tot het instellen van aanvullend onderzoek.

Toetsing hypothese

Op basis van de vooraf in paragraaf 2.4 gestelde hypothese is de onderzoekslocatie in eerste aanleg als milieukundig onverdacht aangemerkt.

Op basis van de resultaten van het verkennd bodemonderzoek blijkt dat de locatie niet vrij is van bodemverontreiniging.

- Het grondwater ter plaatse van peilbuis 1 bevat o.a. een verhoogd gehalte koper t.o.v. de tussenwaarde, aanvullend onderzoek in de vorm van een herbemonstering en heranalyse van het grondwater wordt in dit geval aanbevolen.

Voor het overige bevat de bovengrond en het grondwater ter plaatse van de onderzoekslocatie plaatselijk verontreinigingen t.o.v. de achtergrondwaarde resp. de streefwaarde. De overige plaatselijk verhoogd gemeten verontreinigingen overschrijden de tussenwaarde niet en geven daardoor geen aanleiding tot het instellen van een nader onderzoek.

De onderzoeksresultaten stemmen overeen met de gestelde hypothese, de vooraf gestelde hypothese "verdacht" wordt aanvaard. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat er beïnvloeding van de bodemkwaliteit heeft plaatsgevonden.

De vooraf gehanteerde hypothese is gezien de doelstelling van het onderzoek alsmede de onderzoeksresultaten naar onze mening vooralsnog formeel onvoldoende om algehele conclusies te verbinden omtrent de bodemkwaliteit t.p.v. de onderzoekslocatie.

Afwijkingen in de werkzaamheden

Er hebben bij de uitvoering van veldwerkzaamheden geen afwijkingen plaatsgevonden t.o.v. de geldende protocollen BRL SIKB 2001 en 2002.

Er hebben bij de uitvoering van analysewerkzaamheden geen afwijkingen plaatsgevonden t.o.v. de geldende protocollen AS3000 en/of overige geldende analysemethoden.

Aanbevelingen

1)

Het grondwater ter plaatse van peilbuis 1 bevat o.a. een matig verhoogd gehalte koper (zware metalen) en geeft op basis hiervan aanleiding tot aanvullend onderzoek.

Geadviseerd wordt na te gaan of dergelijk verhoogde gehalten koper (zware metalen) in het grondwater in de omgeving vaker worden gemeten, dit mogelijk als gevolg van een natuurlijke achtergrondwaarde. Indien dit niet het geval is wordt aanbevolen een herbemonstering en heranalyse van het grondwater uit te voeren.

2)

Indien op de locatie, als gevolg van grondverzet, grond vrijkomt dienen de toepassingsmogelijkheden te worden vastgesteld aan de hand van het Besluit Bodemkwaliteit (besluit november 2007).

Indien grond van het eigen terrein moet worden afgevoerd zal deze verwerkt dienen te worden conform de eisen van het Besluit Bodemkwaliteit. De mogelijkheden hiertoe kunnen worden vastgesteld na overleg met de betrokken overheidsinstanties.

Opgemerkt dient te worden dat de vertaalslag van verkennd bodemonderzoek naar hergebruik van grond volgens het Besluit Bodemkwaliteit, veelal, niet mogelijk is. In de meeste gevallen zijn aanvullende gegevens noodzakelijk, het bevoegd gezag (de gemeente waarin de grond wordt toegepast) kan hier uitsluitsel over geven.

Algemeen/opmerkingen/betrouwbaarheid/uitsluitingen

Het onderhavige onderzoek heeft betrekking gehad op een deel van het perceel gelegen aan het Berkenlaantje nr. 11 te Nunspeet (zie bijlage 2). Op basis van het onderhavige onderzoek kan alleen een uitspraak worden gedaan omtrent de bodemkwaliteit van het onderzochte terreindeel (bouwblok), zie bijlage 2.

Op basis van het onderhavige onderzoek kan geen uitspraak worden gedaan: omtrent de bodemkwaliteit van niet onderzochte terreindelen, de bodemkwaliteit van evt. verdachte terreindelen buiten de onderzoekslocatie, de bodemkwaliteit van niet bekende verdachte terreindelen, de bodemkwaliteit onder gebouwen en/of gesloten verharding, de bodemkwaliteit van niet verkende bodemlagen etc. Daarnaast kan op basis van dit onderzoek geen uitspraak worden gedaan omtrent de eventuele aanwezigheid van asbest in de bodem/puin.

T.a.v. historische informatie van de locatie wordt opgemerkt dat de geraadpleegde bronnen niet altijd zonder fouten en volledig zijn. Voor het verkrijgen van historische informatie is Sigma Bouw & Milieu afhankelijk van deze bronnen, waardoor Sigma Bouw & Milieu niet kan instaan voor de juistheid en volledigheid van de verzamelde historische informatie.

In algemene zin wordt opgemerkt dat bij analyse van mengmonsters de gehalten in de individuele deelmonsters van een mengmonster zowel hoger als lager kunnen zijn dan de aangetoonde gehalten in het betreffende mengmonster.

Dit bodemonderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd conform de toepasselijke en van kracht zijnde regelgeving. Een bodemonderzoek wordt in zijn algemeenheid echter uitgevoerd door het steekproefsgewijs bemonsteren van de bodem, waardoor het, op basis van de resultaten van een bodemonderzoek, onmogelijk is om garanties af te geven ten aanzien van de milieuhygiënische bodemkwaliteit.

Een verkennend bodemonderzoek geeft nooit volledige zekerheid omtrent de toestand van de bodem ter plaatse van een locatie. Het onderzoek dient geïnterpreteerd worden als een inschatting van de verontreinigingssituatie op een bepaald moment. Het is echter op basis van dit onderzoek nooit uit te sluiten dat er lokaal afwijkingen in de bodem voorkomen, bv. t.g.v. as-, verbrandings-, of afvalgaten. Het kan op basis van dit onderzoek niet geheel uitgesloten worden dat zich op de locatie verontreiniging bevindt welke in dit onderzoek niet is aangetroffen.

Het uitgevoerde verkennend bodemonderzoek is dan ook indicatief en een momentopname. De resultaten van het onderzoek kunnen minder representatief worden naarmate de tijd verstrijkt. Sigma Bouw & Milieu aanvaardt derhalve op generlei wijze aansprakelijkheid voor de gevolgen/schade dan wel enige andere indirecte incidentele of gevolgschade welke voortvloeien uit beslissingen welke worden genomen op basis van de onderzoeksresultaten van het onderhavige onderzoek als in de praktijk blijkt dat de verontreinigingssituatie anders is dan in dit onderzoek vermeld.

LITERATUURLIJST

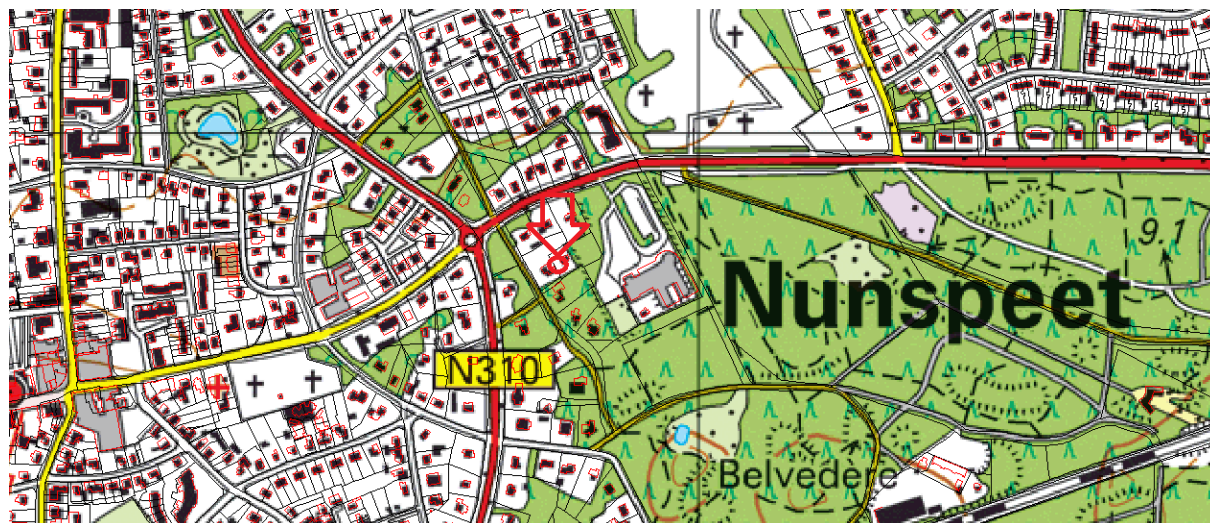
1. Bodemonderzoeksstrategie bij verkennend bodemonderzoek volgens de Nederlandse norm, NEN 5740 (NNI, januari 2009).
2. Boringen zijn geplaatst volgens de eisen uit het SIKB-protocol 2001.
3. Grondmonsters zijn genomen volgens de eisen uit het SIKB-protocol 2001, grondwatermonsters zijn genomen volgens de eisen uit het SIKB-protocol 2002.
4. De conservering van monsters in het veld is uitgevoerd volgens de eisen uit de SIKB-protocollen 2001 en 2002.
5. Regeling Bodemkwaliteit" (wijziging) Staatscourant 22335, 30 oktober 2012).
6. Circulaire Bodemsanering 2009 (Staatscourant 6563 03 april 2012).
7. Classificatie van onverharde grondmonsters, NEN 5104, september 1989.
8. Geologische overzichtskaarten van Nederland, Rijks Geologische Dienst, 1995.
9. Grondwaterstromingsstelsels in Nederland, Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1989.
10. Strategie voor het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend en nader bodemonderzoek, NEN 5725, (NNI januari 2009).
11. Bodem-Monsterneming van grondwater, NEN 5744, (NNI maart 2011).

COLOFON

opdrachtgever : Slaa+van Asselt Architecten BNA
project : verkennend milieukundig bodemonderzoek Berkenlaantje nr. 11 te Nunspeet
omvang rapport : 25 blz.
datum : 11 september 2014
projectleider : ing. A.D.M. van Wuykhuyse

Auteur	Paraaf	Gecontroleerd door	Paraaf	Datum	Status
Ing. A.D.M. van Wuykhuyse		Ing. M.J.A. van Wuykhuyse		11 september 2014	definitief

BIJLAGE 1 TOPOGRAFISCH OVERZICHT



Adviesgroepen:

- ☐ Bouw
- ☐ Milieu

Sigma Bouw & Milieu
Phileas Foggstraat 153
7825 AW Emmen
Tel. (0591) 65 91 28
Fax (0591) 65 93 25

<http://www.sigma-bm.nl>

email: info@sigma-bm.nl

BIJLAGE 1 TOPOGRAFISCH OVERZICHT (HISTORISCH)



1956



1910



Adviesgroepen:

- ☐ Bouw
- ☐ Milieu

Sigma Bouw & Milieu
Phileas Foggstraat 153
7825 AW Emmen
Tel. (0591) 65 91 28
Fax (0591) 65 93 25

<http://www.sigma-bm.nl>

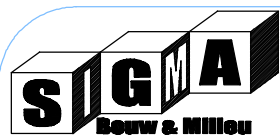
email: info@sigma-bm.nl

BIJLAGE 2 ONDERZOEKSLOCATIE



- ♂ = combinatie boring/peilbuis
- ⊙ = boring tot 0.5 m -mv.
- ⊕ = boring tot 1.0 m -mv.
- ⊗ = boring tot 2.0 m -mv.

Legenda	
↓ ↓	gras
⊗ ⊗	puin, split ed.
⊗ ⊗	klinkers
⊗ ⊗	tegels
⊗ ⊗	beton
⊗ ⊗	asfalt



Phileas Foggstraat 153
7825 AW EMMEN
tel. (0591) 659 128

Vakgebieden :
▣ Bouw
▣ Milieu

<http://www.sigma-bm.nl>

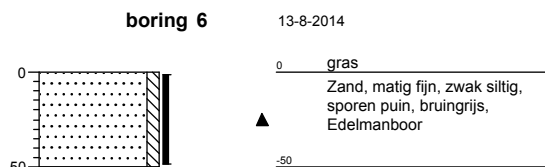
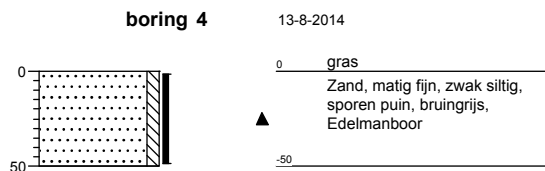
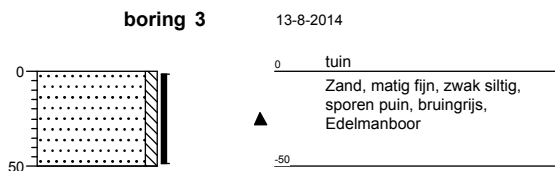
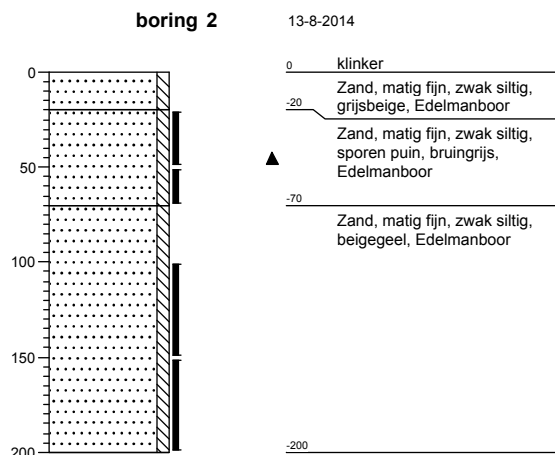
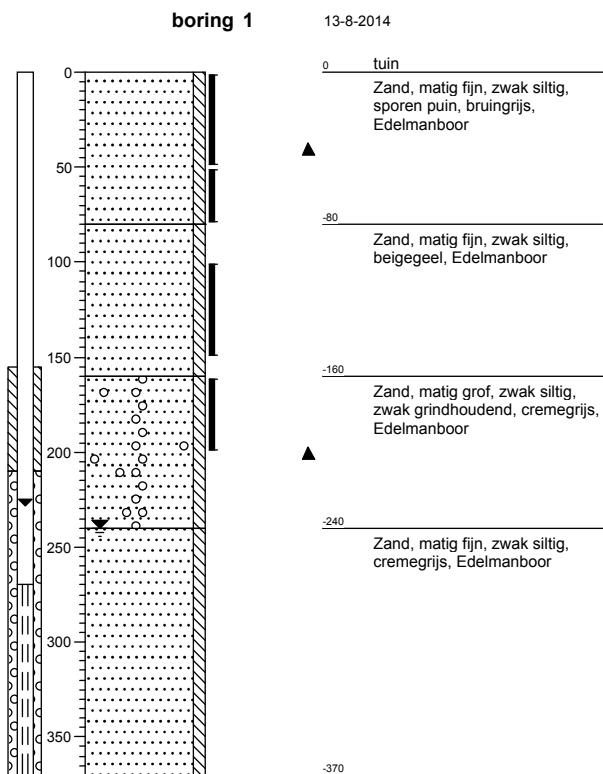
project: Berkenlaantje 11 te Nunspeet
opdrachtgever: Slaa en van Asselt Architecten BNA BV
onderdeel: BIJLAGE

datum: 14-08-2014

schaal: 1:500

werknr.: 14-M7031

bladnr.: 1



Legenda (conform NEN 5104)

grind

	Grind, siltig
	Grind, zwak zandig
	Grind, matig zandig
	Grind, sterk zandig
	Grind, uiterst zandig

zand

	Zand, kleiig
	Zand, zwak siltig
	Zand, matig siltig
	Zand, sterk siltig
	Zand, uiterst siltig

veen

	Veen, mineraalarm
	Veen, zwak kleiig
	Veen, sterk kleiig
	Veen, zwak zandig
	Veen, sterk zandig

klei

	Klei, zwak siltig
	Klei, matig siltig
	Klei, sterk siltig
	Klei, uiterst siltig
	Klei, zwak zandig
	Klei, matig zandig
	Klei, sterk zandig

leem

	Leem, zwak zandig
	Leem, sterk zandig

overige toevoegingen

	zwak humeus
	matig humeus
	sterk humeus
	zwak grindig
	matig grindig
	sterk grindig

geur

- geen geur
- zwakke geur
- matige geur
- sterke geur
- uiterste geur

olie

- geen olie-water reactie
- zwakke olie-water reactie
- matige olie-water reactie
- sterke olie-water reactie
- uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarde

- >0
- >1
- >10
- >100
- >1000
- >10000

monsters

- geroerd monster
- ongeroerd monster

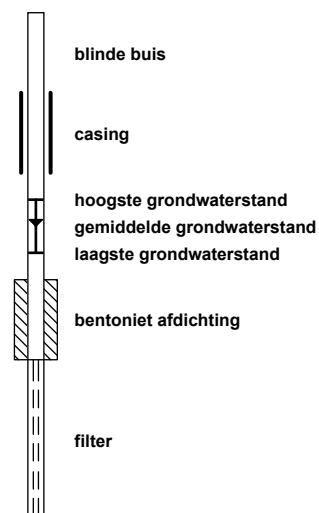
overig

- bijzonder bestanddeel
- Gemiddeld hoogste grondwaterstand
- grondwaterstand
- Gemiddeld laagste grondwaterstand

slib

water

peilbuis



GP14-22873

ANALYSERAPPORT

LABORATORIUM

Laboratorium manager Marc Van Ryckeghem
 Laboratorium SGS Belgium NV
 Environmental Services
 Adres Spoorstraat 12
 Postbus 78
 4430 AB 's-Gravenpolder
 Telefoon +31 (0) 113 31 92 00
 Fax +31 (0) 113 31 92 99
 Email
 SGS referentie GP14-22873
 Aanvraag Ontvangen 14-08-2014
 Gerapporteerd 21-08-2014

KLANT

Klant Sigma Bouw en Milieu
 Adres Phileas Foggstraat 153
 7825AW Emmen Nederland
 Contactpersoon Dhr. A. van Wuijkhuijse
 Telefoon
 Fax
 Email alexander@sigma-bm.nl
 Project **Standard Project**
 Klant Ref **14-M7031**

ADDITIONELE OPDRACHT INFO

Klant opdracht omschrijving Berkenlaantje 11 te Nunspeet

MONSTER IDENTIFICATIE

GP14-22873.001 MM1: 1 (0-50) 2 (20-50) 3 (0-50) 4 (0-50) 5 (20-50) 6 (0-50) 7 (0-50)
 GP14-22873.002 MM2: 1 (100-150) 1 (160-200) 2 (100-150) 2 (150-200)

OPMERKINGEN

Het laboratorium is erkend voor het uitvoeren van analyses zoals genoemd in SIKB-protocollen 3010, 3020, 3030, 3040, 3050, 3110, 3120, 3130, 3140 en 3150.

De analyses gemarkeerd met een Q zijn ISO17025 geaccrediteerd (BELAC 005-TEST)

Het laboratorium beschikt over een erkenning voor de met een E gemarkeerde analyses.

HANDTEKENINGEN



Marc Van Ryckeghem
 Business Unit Manager Environmental Laboratories



ISO17025 (BELAC 005-TEST)



Behoudens andersluidende overeenkomst worden alle opdrachten en documenten uitgevoerd en uitgegeven op basis van onze algemene voorwaarden. Op eenvoudig verzoek worden deze voorwaarden opnieuw aan u toegezonden. De aandacht wordt gevestigd op de beperking van aansprakelijkheid, de vergoedings- en bevoegdheidskwesties bepaald door deze voorwaarden. Elke houder van dit document dient te weten dat de informatie vervat in dit document enkel de bevindingen van SGS op het ogenblik van haar tussenkomst en binnen de grenzen van de eventuele instructies van de opdrachtgever, bevat. SGS is enkel aansprakelijk ten aanzien van haar opdrachtgever en dit document stelt de bij een handelstransactie betrokken partijen niet vrij van hun plicht al hun rechten en verplichtingen uit te oefenen voortvloeiend uit de handelsdocumenten. Elke niet toegestane wijziging evenals de namaak of vervalsing van de inhoud of het uitzicht van dit document is onwettig en overtreders zullen vervolgd worden. Prestatiekenmerken van geaccrediteerde verrichtingen zijn opvraagbaar. In de bijlage is informatie vermeld over de houdbaarheid en conserveringsaspecten van de aangeleverde monsters. Toelichting op analyseresultaten gemarkeerd met een *** treft u ook aan in deze bijlage. De rapportages van eventuele externe uitbestedingen zijn bijgevoegd aan dit rapport.

GP14-22873

ANALYSERAPPORT

		Monsternummer	GP14-22873.001	GP14-22873.002
		Matrix	Grond	Grond
		Bemonsteringsdiepte		
		Bemonsterd door	OPDRG	OPDRG
		Bemonsteringsdatum	13-08-2014	13-08-2014
		Bemonsteringsplaats		
		Ontvangstdatum Monster	14-08-2014	14-08-2014
Parameter	Eenheid	RG	Resultaat	Resultaat
Analyse conform AS3000 [AS3000]				
Q Analyse conform AS3000	-	-	X	X
Beschrijving niet maalbare artefacten	-	-	1	1
Massa niet maalbare artefacten	g	-	1	1
Kwik niet-vluchtig als Hg [Conform NEN 6961 Analyse NEN-ISO 16772]				
Q Kwik	mg/kg ds	0.050	0.065	<0.050
Organische stof [Conform NEN 5754]				
Q Organische stof	gew % ds	0.20	2.6	0.62
Metalen [Conform NEN 6961/NEN 6966 C1]				
Q Barium	mg/kg ds	20	64	<20
Q Cadmium	mg/kg ds	0.20	0.77	<0.20
Q Cobalt	mg/kg ds	3	<3.0	<3.0
Q Koper	mg/kg ds	5	7.8	<5.0
Q Lood	mg/kg ds	10	29	<10
Q Molybdeen	mg/kg ds	1.50	<1.5	<1.5
Q Nikkel	mg/kg ds	4	<4.0	<4.0
Q Zink	mg/kg ds	20	70	<20
Lutum [Conform NEN 5753]				
Q < 2 µm	gew % ds	0.70	1.1	0.74
Droge stof [Conform NEN-ISO 11465]				
Q Droge stof	gew %	-	88.0	93.8
Minerale olie Fracties [Conservering SIKB3001 Analyse AS3010 pb.7]				
Fractie C-10 - C-12	mg/kg ds	5	<5.0	<5.0
Fractie C-12 - C-22	mg/kg ds	5	43	<5.0
Fractie C-22 - C-30	mg/kg ds	5	28	<5.0
Fractie C-30 - C-40	mg/kg ds	5	10	<5.0
Q Minerale olie (GC)	mg/kg ds	20	82	<20
PAK's [Conservering SIKB3001 Analyse AS3010 pb.6]				
Q Naftaleen V	mg/kg ds	0.050	<0.050	<0.050
Q Fenantreen V	mg/kg ds	0.050	0.56	<0.050
Q Antraceen V	mg/kg ds	0.050	0.17	<0.050
Q Fluoranteen V	mg/kg ds	0.050	1.0	<0.050
Q Benzo[a]antraceen V	mg/kg ds	0.050	0.60	<0.050
Q Chryseen V	mg/kg ds	0.050	0.52	<0.050
Q Benzo[k]fluoranteen V	mg/kg ds	0.050	0.27	<0.050
Q Benzo[a]pyreen V	mg/kg ds	0.050	0.48	<0.050
Q Benzo[ghi]peryleen V	mg/kg ds	0.050	0.31	<0.050
Q Indeno[123cd]pyreen V	mg/kg ds	0.050	0.43	<0.050
PCB's [Conservering SIKB3001 Analyse AS3010 pb.8]				
Q PCB nr. 28 (6)	mg/kg ds	0.0010	<0.0010	<0.0010
Q PCB nr. 52 (6)	mg/kg ds	0.0010	<0.0010	<0.0010
Q PCB nr.101 (6)	mg/kg ds	0.0010	<0.0010	<0.0010
Q PCB nr.118	mg/kg ds	0.0010	<0.0010	<0.0010
Q PCB nr.138 (6)	mg/kg ds	0.0010	<0.0010	<0.0010



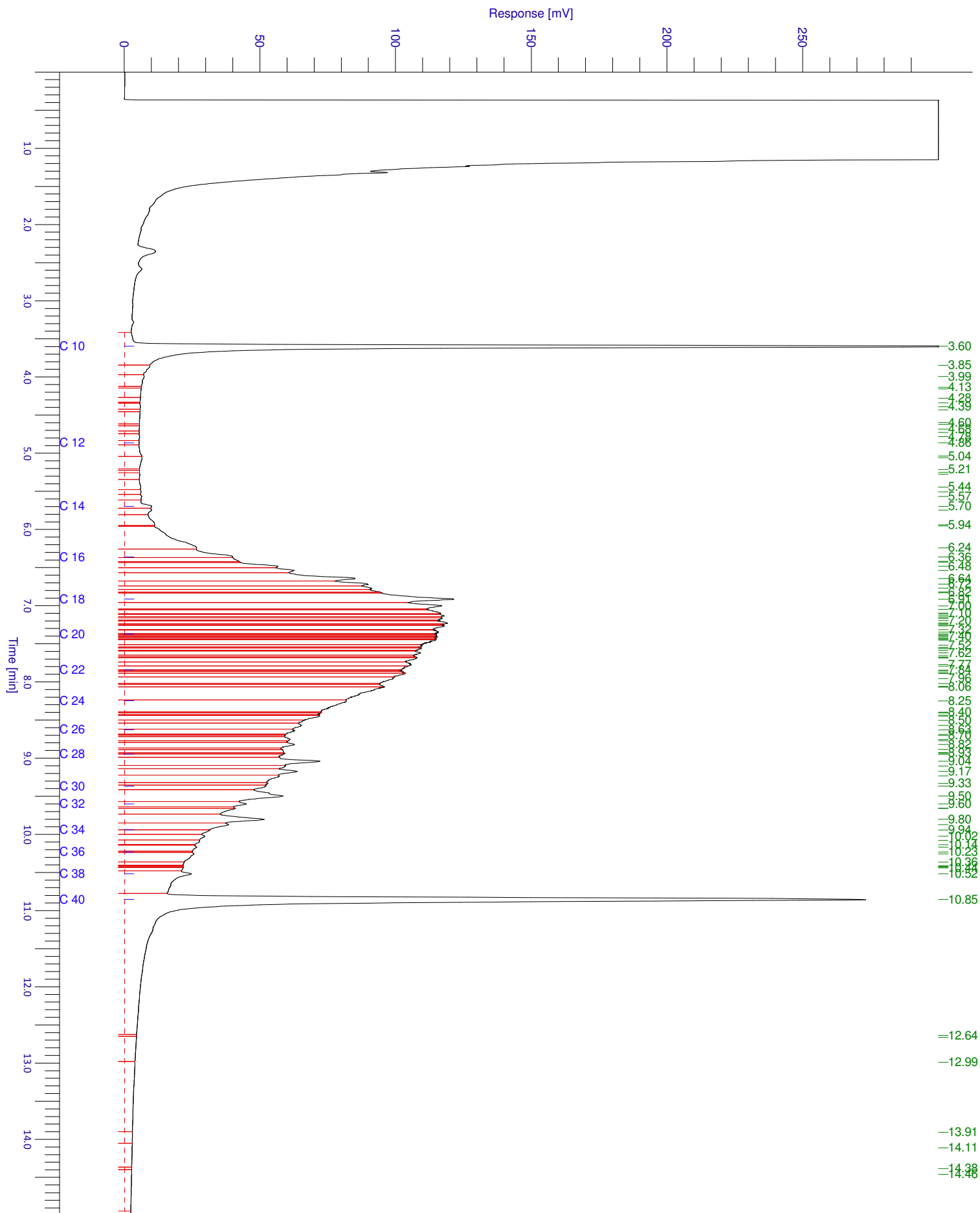
GP14-22873

ANALYSERAPPORT

Monsternummer		GP14-22873.001	GP14-22873.002	
Matrix		Grond	Grond	
Bemonsteringsdiepte				
Bemonsterd door		OPDRG	OPDRG	
Bemonsteringsdatum		13-08-2014	13-08-2014	
Bemonsteringsplaats				
Ontvangstdatum Monster		14-08-2014	14-08-2014	
Parameter	Eenheid	RG	Resultaat	Resultaat
PCB's [Conservering SIKB3001 Analyse AS3010 pb.8] (continued)				
Q PCB nr.153 (6)	mg/kg ds	0.0010	<0.0010	<0.0010
Q PCB nr.180 (6)	mg/kg ds	0.0010	<0.0010	<0.0010

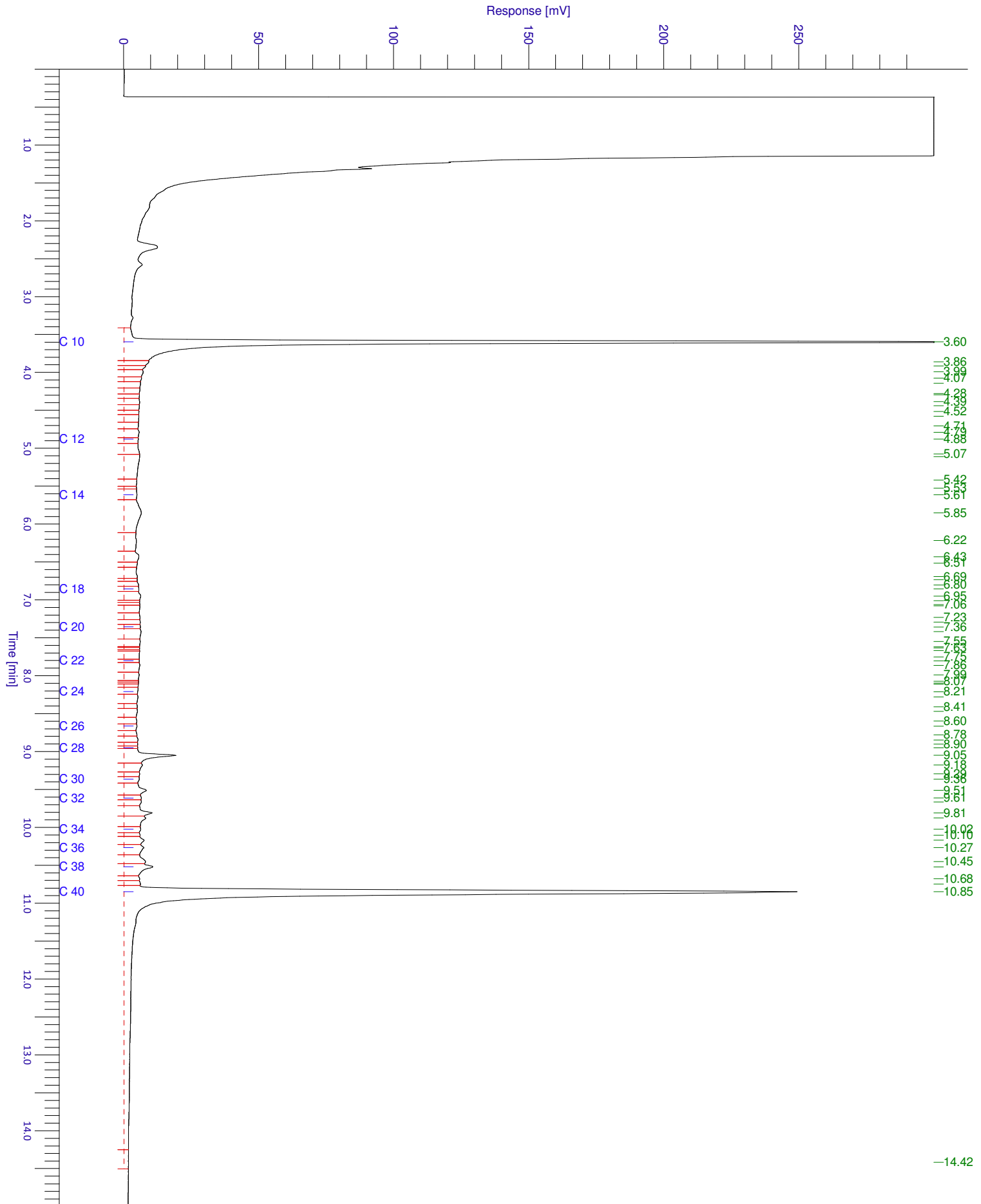
Chromatogram

Sample Name : 1422873001 Sample #: 001 Page 1 of 1
 FileName : \\NLOT025\data\Glc\IS-GC14\2014-08\mo-14-0811-036-20140818-091459.raw
 Date : 18-08-2014 09:15:06
 Method : Min olie PE Time of Injection: 16-08-2014 00:51:52
 Start Time : 0.00 min End Time : 15.00 min Low Point : 0.00 mV High Point : 300.00 mV
 Plot Offset: 0.00 mV Plot Scale: 300.0 mV



Chromatogram

Sample Name : 1422873002 Sample #: 001 Page 1 of 1
 FileName : \\NLOT025\data\Glc\IS-GC14\2014-08\mo-14-0811-037-20140818-091515.raw
 Date : 18-08-2014 09:15:22
 Method : Min olie PE Time of Injection: 16-08-2014 01:16:45
 Start Time : 0.00 min End Time : 15.00 min Low Point : 0.00 mV High Point : 300.00 mV
 Plot Offset: 0.00 mV Plot Scale: 300.0 mV





GP14-22873

ANALYSERAPPORT

BIJLAGE

HOUDBAARHEIDS- EN CONSERVERINGS OPMERKINGEN

Alle monsters zijn correct geconserveerd bij het laboratorium aangeleverd.

GP14-23187

ANALYSERAPPORT

LABORATORIUM

Laboratorium manager Marc Van Ryckeghem
 Laboratorium SGS Belgium NV
 Environmental Services
 Adres Spoorstraat 12
 Postbus 78
 4430 AB 's-Gravenpolder
 Telefoon +31 (0) 113 31 92 00
 Fax +31 (0) 113 31 92 99
 Email
 SGS referentie GP14-23187
 Aanvraag Ontvangen 21-08-2014
 Gerapporteerd 26-08-2014

KLANT

Klant Sigma Bouw en Milieu
 Adres Phileas Foggstraat 153
 7825AW Emmen Nederland
 Contactpersoon Dhr. A. van Wuijkhuijse
 Telefoon
 Fax
 Email alexander@sigma-bm.nl
 Project **Standard Project**
 Klant Ref **14-M7031**

ADDITIONELE OPDRACHT INFO

Klant opdracht omschrijving Berkenlaantje 11 te Nunspeet

MONSTER IDENTIFICATIE

GP14-23187.001 Pb 1: 1 (270-370)

OPMERKINGEN

Het laboratorium is erkend voor het uitvoeren van analyses zoals genoemd in SIKB-protocollen 3010, 3020, 3030, 3040, 3050, 3110, 3120, 3130, 3140 en 3150.

De analyses gemarkeerd met een Q zijn ISO17025 geaccrediteerd (BELAC 005-TEST)

Het laboratorium beschikt over een erkenning voor de met een E gemarkeerde analyses.

HANDTEKENINGEN



Marc Van Ryckeghem
 Business Unit Manager Environmental Laboratories



ISO17025 (BELAC 005-TEST)



Behoudens andersluidende overeenkomst worden alle opdrachten en documenten uitgevoerd en uitgegeven op basis van onze algemene voorwaarden. Op eenvoudig verzoek worden deze voorwaarden opnieuw aan u toegezonden. De aandacht wordt gevestigd op de beperking van aansprakelijkheid, de vergoedings- en bevoegdheidskwesties bepaald door deze voorwaarden. Elke houder van dit document dient te weten dat de informatie vervat in dit document enkel de bevindingen van SGS op het ogenblik van haar tussenkomst en binnen de grenzen van de eventuele instructies van de opdrachtgever, bevat. SGS is enkel aansprakelijk ten aanzien van haar opdrachtgever en dit document stelt de bij een handelstransactie betrokken partijen niet vrij van hun plicht al hun rechten en verplichtingen uit te oefenen voortvloeiend uit de handelsdocumenten. Elke niet toegestane wijziging evenals de namaak of vervalsing van de inhoud of het uitzicht van dit document is onwettig en overtreders zullen vervolgd worden. Prestatiekenmerken van geaccrediteerde verrichtingen zijn opvraagbaar. In de bijlage is informatie vermeld over de houdbaarheid en conserveringsaspecten van de aangeleverde monsters. Toelichting op analysesresultaten gemarkeerd met een *** treft u ook aan in deze bijlage. De rapportages van eventuele externe uitbestedingen zijn bijgevoegd aan dit rapport.



GP14-23187

ANALYSERAPPORT

Monsternummer	GP14-23187.001		
Matrix	Grondwater		
Bemonsteringsdiepte			
Bemonsterd door	OPDRG		
Bemonsteringsdatum	21-08-2014		
Bemonsteringsplaats			
Ontvangstdatum Monster	22-08-2014		
Parameter	Eenheid	RG	Resultaat

Minerale Olie totaal [Conservering SIKB3001 Analyse NEN-EN-ISO 9377-2]

Fractie C-10 - C-12	µg/l	13	<13
Fractie C-12 - C-22	µg/l	13	<13
Fractie C-22 - C-30	µg/l	13	<13
Fractie C-30 - C-40	µg/l	13	<13
Q Totaal C-10 - C-40	µg/l	50	<50

Kwik [Conform NEN 6445]

Q Kwik	µg/l	0.050	<0.050
--------	------	-------	--------

Vluchtige verbindingen [Conservering SIKB3001 Analyse NEN-EN-ISO 15680]

Q Dichloormethaan	µg/l	0.20	<0.20
Q 1,1-Dichloorethaan	µg/l	0.20	<0.20
Q 1,2-Dichloorethaan	µg/l	0.20	<0.20
Q 1,1-Dichlooretheen	µg/l	0.10	<0.10
Q cis-1,2-Dichlooretheen	µg/l	0.10	<0.10
Q trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l	0.10	<0.10
Q - Som 1,2-dichlooretheen	µg/l	0.20	<0.20
Q Trichloormethaan	µg/l	0.20	<0.20
Q 1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	0.10	<0.10
Q 1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	0.10	<0.10
Q Tetrachloormethaan	µg/l	0.10	<0.10
Q Trichlooretheen	µg/l	0.20	<0.20
Q Tetrachlooretheen	µg/l	0.10	<0.10
Q Benzeen	µg/l	0.20	<0.20
Q Ethylbenzeen	µg/l	0.20	<0.20
Q Styreen	µg/l	0.20	<0.20
Q Toluene	µg/l	0.20	<0.20
Q m- + p-Xylenen	µg/l	0.20	<0.20
Q o-Xyleen	µg/l	0.10	<0.10
Q - Som Xylenen	µg/l	0.30	<0.30
Q - Som BTEX	µg/l	0.90	<0.90
Q 1,1-Dichloorpropaan	µg/l	0.20	<0.20
Q 1,2-Dichloorpropaan	µg/l	0.20	<0.20
Q 1,3-Dichloorpropaan	µg/l	0.20	<0.20
Q - Som Dichloorpropaan	µg/l	0.60	<0.60
Q Tribroommethaan (Bromoform)	µg/l	0.20	<0.20
Q Vinylchloride	µg/l	0.20	<0.20
Q Cumeen	µg/l	0.30	<0.30
Q Naftaleen	µg/l	0.020	<0.020

Metalen [Conform NEN 6966]

Q Barium	µg/l	20	81
Q Cadmium	µg/l	0.40	<0.40
Q Cobalt	µg/l	3	<3.0
Q Koper	µg/l	2	61
Q Lood	µg/l	4	24
Q Molybdeen	µg/l	2	<2.0
Q Nikkel	µg/l	5	10
Q Zink	µg/l	10	79

Chromatogram

Sample Name : 1423187001

Sample #: 001

Page 1 of 1

FileName : \\NLOT025\data\Glc\VAR-GC37\2014-08\mo-37-0818-137-20140825-084605.raw

Date : 25-08-2014 08:46:11

Method : Min olie PE

Time of Injection: 22-08-2014 22:52:01

Start Time : 4.00 min

End Time : 14.00 min

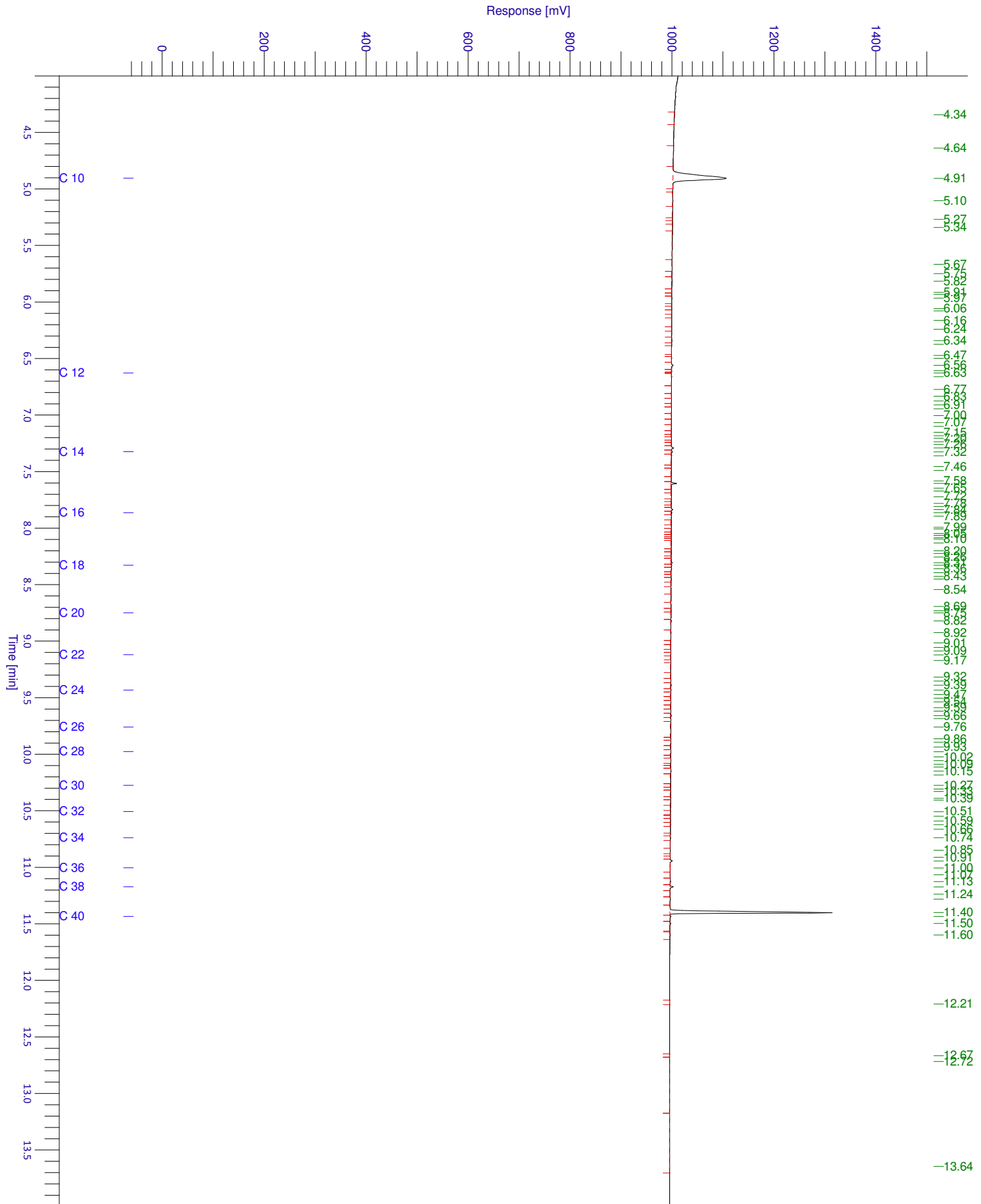
Low Point : -75.67 mV

High Point : 1513.49 mV

Scale Factor: 1.0

Plot Offset: -75.67 mV

Plot Scale: 1589.2 mV





GP14-23187

ANALYSERAPPORT

BIJLAGE

HOUDBAARHEIDS- EN CONSERVERINGS OPMERKINGEN

Alle monsters zijn correct geconserveerd bij het laboratorium aangeleverd.

Algemeen

Naam berekening: <Nieuw>
Modus: berekenen risico's actuele bodemkwaliteit
Monstergroep: /Berkenlaantje 11 Nunspeet/MM1
Bodemgebruiksfunctie: Wonen met tuin
Bijzonderheden: Humane biobeschikbaarheid lood: 0,74

Status van deze berekening

De risicotoolbox berekent de risico's van een chemische bodemkwaliteit voor milieu, mens en landbouwproductie die horen bij een ingevoerde chemische bodemkwaliteit en bodemfunctie. De risicotoolbox maakt hiervoor gebruik van wetenschappelijke modellen uit de normstellingspraktijk. Modellen kunnen slechts een voorspelling geven van te verwachten risico's. De kwaliteit van deze voorspellingen wordt bepaald door de betrouwbaarheid van de modellen en de mate waarin deze van toepassing zijn op de lokale situatie. De modellen achter de risicotoolbox hebben uiteenlopende betrouwbaarheden en de toepasselijkheid hangt sterk af van de lokale situatie. De verantwoordelijkheid voor de interpretatie van de resultaten ligt bij de gebruiker van het instrument.

Het bovenstaande betekent dat voorspellingen van risico's die zowel boven als onder de - voor de gekozen bodemgebruiksvorm relevante - risicogrenswaarde liggen slechts indicatief zijn. Juist bij resultaten die dicht bij risicogrenswaarden liggen is het belangrijk om hierbij in de interpretatiefase stil te staan. De risicotoolbox kan op twee manieren rekenen :

- 1) **Berekenen van de risico's van voorgestelde Lokale Maximale Waarden**
- 2) **Rekenen aan de risico's van de actuele chemische bodemkwaliteit**

Deze berekening is het resultaat van functie 2.

Functie 2: Rekenen aan de risico's van de actuele chemische bodemkwaliteit

Naast de eerste verplichte functie, waarin de risico's van Lokale Maximale Waarden worden berekend, kan de risicotoolbox ook de risico's van de actuele chemische bodemkwaliteit inzichtelijk maken.

De modelberekeningen zijn gebaseerd op de berekeningen in functie "1", uitgebreid met enkele aanvullende parameters. De uitkomsten geven de risico's weer van de ingevoerde bodemkwaliteit in relatie tot de ingevoerde gebruiksfunctie. De ingevoerde bodemkwaliteit kan de gemiddelde bodemkwaliteit zijn van het betreffende gebied, maar er mag ook gekozen worden voor een andere percentielwaarde uit de verdeling van bodemkwaliteitsgegevens. Deze keuze dient te worden aangegeven bij het invoeren van de gegevens. De keuze voor een percentielwaarde heeft invloed op de betekenis van de uitslagen van de risicotoolbox, de gebruiker dient hier rekening mee te houden bij de interpretatie.

De uitkomsten in termen van risico's zijn niet zonder meer van toepassing indien de ingevoerde bodemkwaliteit als

Resultaten

Ecologische risico's

Beschermingsniveau: Gemiddeld, geen doorvergiftiging (Wonen met tuin)

Stof	Concentratie [mg/kg] (*)	Concentratiegrens [mg/kg]	Risico-index
Cadmium	1,30	3,70	0,35

(*) Let op: op de ingevoerde concentratie is de standaardbodemtypecorrectie toegepast

Humane risico's

Stof	Blootstelling [mg/kg lg/dag]	Risicogrens [mg/kg lg/dag]	Risico-index
Cadmium	1,49E-05	0,00028	0,05

Ecologische (mengsel) risico's (msPAF)

Parameter	Waarde
PAF Cadmium	0,01
msPAF (mengsel)	0,01

Ecologische risico'

De ecologische risico's in de risicotoolbox worden berekend door de concentratie van stoffen in de bodem (gecorrigeerd naar standaardbodem) te toetsen aan risicogrenswaarden. Deze risicogrenswaarden komen overeen met de grenswaarden die zijn gebruikt voor de afleiding van de Generieke Maximale Waarden. De ecologische grenswaarden worden beleidsmatig vastgesteld. Bij de onderbouwing van de grenswaarden wordt gebruik gemaakt van wetenschappelijk onderzoek naar de effecten van stoffen op soorten. In deze onderbouwing kan er voor een aantal stoffen rekening worden gehouden met de effecten van doorvergiftiging.

Humane risico's

In de risicotoolbox wordt de blootstelling van mensen aan stoffen als gevolg van bodemgebruik berekend met het model CSOIL. Dit model wordt ook gebruikt voor de afleiding van landelijke normen (Landelijke Maximale Waarden). In de risicotoolbox wordt het model doorgerekend met de lokatiespecifieke bodemkwaliteit en bodemeigenschappen. CSOIL berekent een levenslang gemiddelde blootstelling voor de gekozen bodemfunctie. Aan de bodemfunctie zijn belangrijke blootstellingsparameters gekoppeld (bijvoorbeeld: mate van gewasconsumptie, blootstelling van kinderen via inname van grond).

Landbouw risico's

De berekeningen van de landbouwrisico's worden uitgevoerd met de methoden die zijn gehanteerd voor de onderbouwing van de LAC2006 waarden. In de risicotoolbox worden deze methoden zoveel mogelijk locatiespecifiek ingezet (dat wil zeggen: rekening houdend met het lokale bodemtype). Voor de stoffen en landbouwproducten waarvoor dit niet mogelijk is, wordt getoetst aan de generieke LAC-waarden.

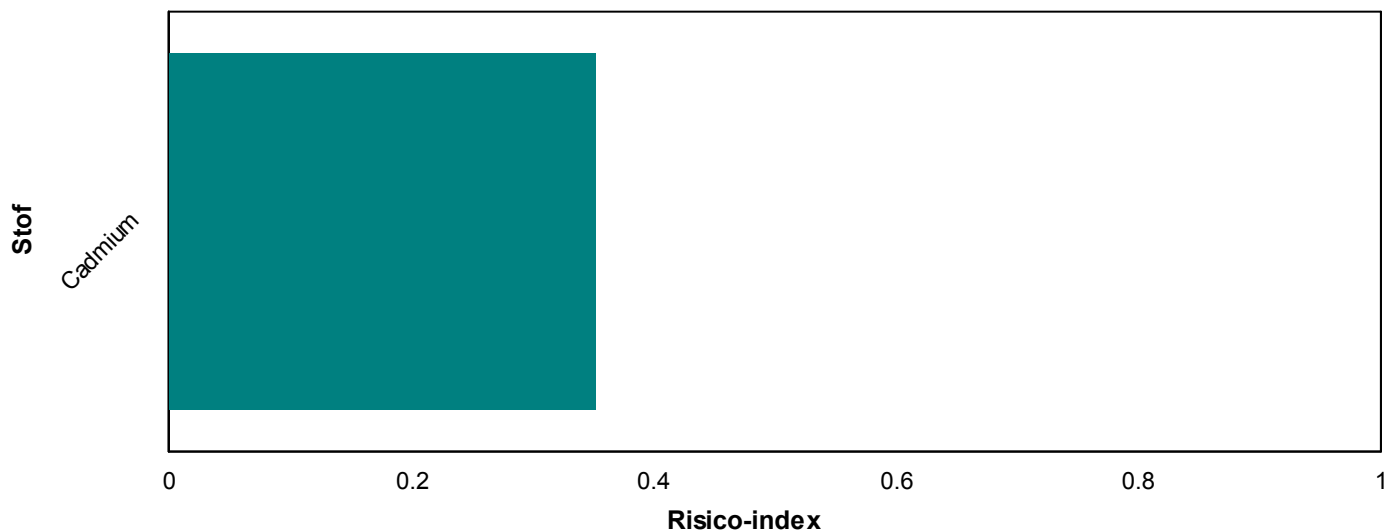
Toxische druk (msPAF)

Naast de standaard ecologische risicobeoordeling wordt in de risicotoolbox ook de toxische druk (op ecosystemen) van stoffen en van het mengsel van stoffen berekend. Net als in de standaard ecologische risicobeoordeling vormen wetenschappelijke gegevens over de effecten van stoffen op soorten de basis voor deze berekening. Bij de bepaling van de toxische druk wordt verder rekening gehouden met de lokale bodemeigenschappen (organisch stof, lutum en zuurgraad) en met de generieke achtergrondwaarde (AW2000).

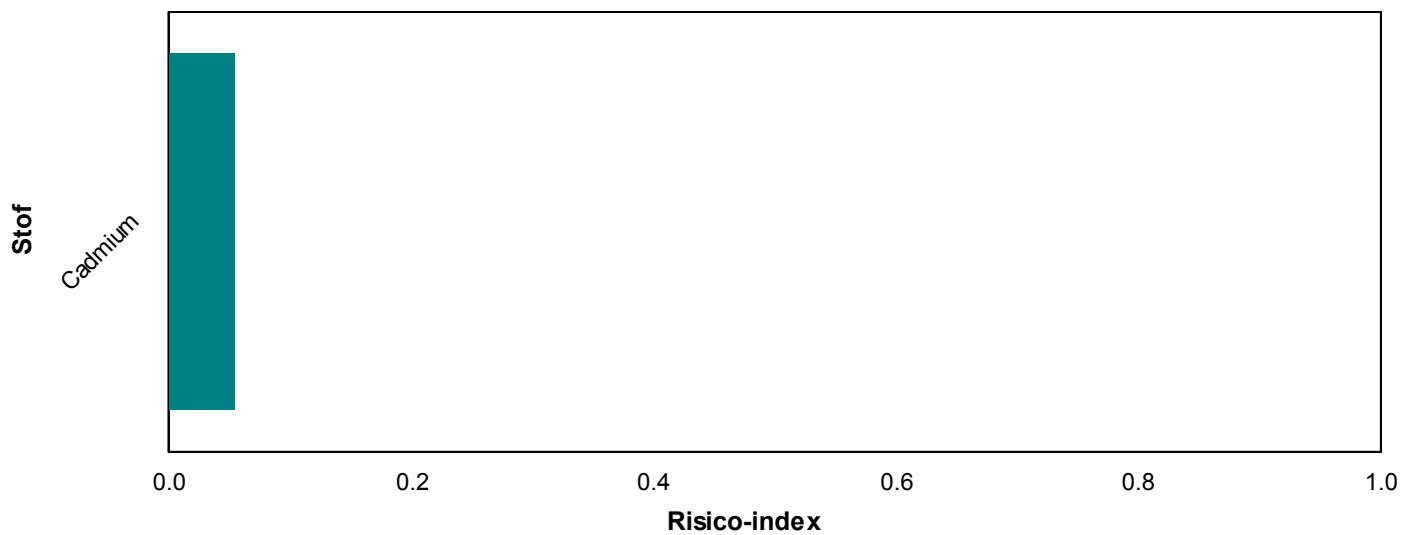
Let op: de berekening van toxische druk in de risicotoolbox is niet geschikt om het verspreiden van baggerspecie te toetsen. Gebruik hiervoor het instrument TOWABO.

Voor aanvullende informatie over de berekeningen in de risicotoolbox: zie www.risicotoolboxbodem.nl/methoden

Ecologische risico's



Humane risico's



Invoergegevens

Stof	Concentratie in		
	Concentratie [mg/kg]	standaardbodem [mg/kg]	Type
Cadmium	1,30	1,30	P95

Bodemeigenschappen:

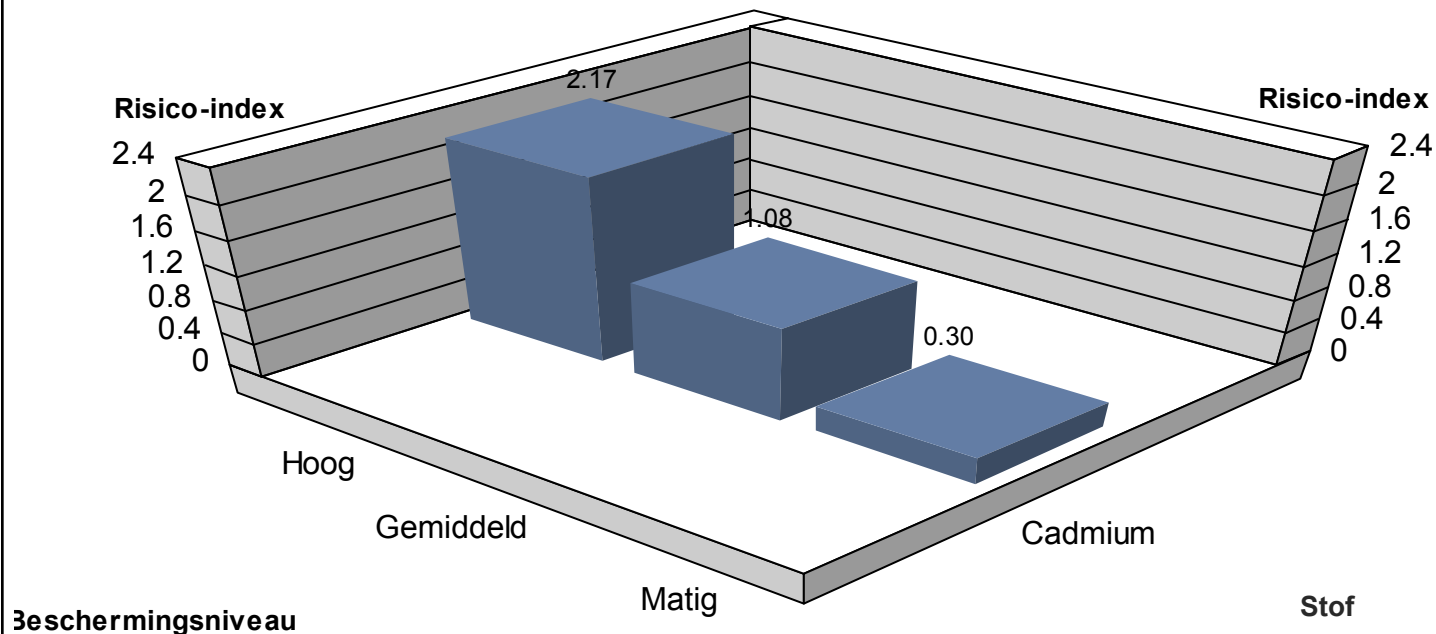
Organisch stof: 10 %

Lutum: 25 %

pH (CaCl₂): 7

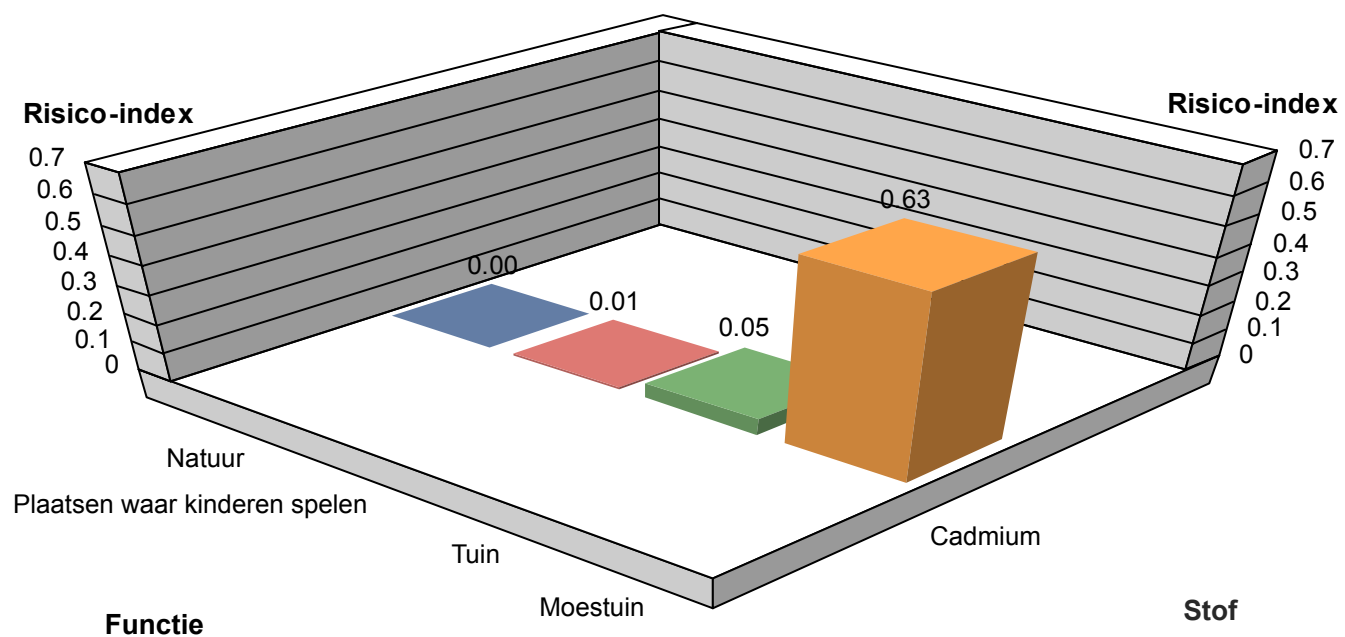
In deze sectie worden de berekende ecologische en humane risico's voor *alle* functies (beschermingsniveaus) in 3D staafdiagrammen weergegeven. Op deze wijze kan een indruk worden verkregen van de gevoeligheid van de uitslagen voor de gekozen functies.

Ecologische risico's



Resultaten zijn altijd inclusief doorvergiftiging (indien waarden beschikbaar)

Humane risico's



Verklaring van onafhankelijkheid voor de kritische functie:

“veldwerk t.b.v. milieuhygiënisch bodemonderzoek”

“milieukundige begeleiding van bodemsanering (processturing / verificatie)”

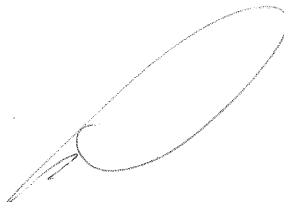
Hierbij verklaren de navolgend genoemde veldwerkers / milieukundig begeleiders het veldwerk / de processturing en/of de verificatie t.a.v. onderhavig onderzoek conform de eisen van de BRL SIKB 2000 / BRL SIKB 6000 te hebben uitgevoerd, onafhankelijk van de opdrachtgever en/of eigenaar (zijnde degene die een persoonlijk of zakelijk recht heeft op de bodem / locatie).

Naam geregistreerde veldwerker(s)/MKB'ers

Handtekening geregistreerde veldwerker(s)/MKB'ers

M.J.A. van Wuykhuyse

A.D.M. van Wuykhuyse

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'M.J.A. van Wuykhuyse', written over a dotted line.A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'A.D.M. van Wuykhuyse', written over a dotted line.

Datum: 13-08-2014

BIJLAGE 2

AKOESTISCH ONDERZOEK



ADVIESBURO VAN DER BOOM BY *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 wegverkeer en
railverkeer op locatie
Berkenlaantje 11 te Nunspeet
Versie 15 september 2014**

opdrachtnummer

14-153

datum

15 september 2014

opdrachtgever

G.J. van Olst
Berkenlaantje 11
8072 CZ NUNSPEET

auteur

A.D. Postma



INHOUDSOPGAVE

	bladzijde
INHOUDSOPGAVE	I
SAMENVATTING.....	1
1 INLEIDING	2
2 GELUIDBELASTING WEGVERKEER.....	4
2.1 Verkeerscijfers	4
2.2 Resultaten	5
3 GELUIDBELASTING RAILVERKEER	6
3.1 Verkeerscijfers	6
3.2 Rekenmodel	6
3.3 Resultaten	6
4 CONCLUSIES	7
4.1 Toetsing Wgh en hogere waarden	7
4.2 Eis geluidwering	7
BIJLAGEN	

onderwerp

Geluidbelasting
woning

opdrachtnummer

14-153

bestand

14-153r1.doc

bladzijde

pagina i



SAMENVATTING

In opdracht van Dhr. G.J. van Olst is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer en railverkeer op de woningbouwlocatie aan het Berkenlaantje 11 te Nunspeet. Het onderzoek wordt uitgevoerd in het kader van een aanpassing van het bestemmingsplan waarbij het bouwvlak wordt vergroot.

De locatie ligt binnen de bebouwde kom van Nunspeet binnen de geluidzone van de N310 (F.A. Molijnlaan) en de Eperweg. Het bouwblok ligt op ca. 75 m uit de as van de N310 en op 85 m uit de as van de Eperweg. Het Beukenlaantje is een 30 km weg zonder geluidzone. De locatie ligt eveneens binnen de geluidzone van de spoorlijn. De spoorlijn ligt ten zuiden van de locatie op circa 455 meter uit de as van de spoorlijn. Een situatieoverzicht is weergegeven in tekening 1 in bijlage I en figuur 1 en 2 in bijlage II.

De geluidbelasting is berekend met behulp van een rekenmodel wegverkeer op basis wegverkeersgegevens van de gemeente Nunspeet en een rekenmodel railverkeer op basis van van de railverkeersgegevens afkomstig uit het geluidregister spoor van het Ministerie van I&M.

opdrachtnummer

14-153

datum

15 september 2014

opdrachtgever

G.J. van Olst

Berkenlaantje 11

8072 CZ NUNSPEET

auteur

A.D. Postma

De hoogste geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de F.A. Molijnlaan (N310) bedraagt 46 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh, De hoogste geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de Eperweg bedraagt 42 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh, De voorkeurswaarde van 48 dB wordt niet overschreden. Voor de woning hoeft geen hogere waarde te worden aangevraagd voor wegverkeer.

De hoogste geluidbelasting ten gevolge van de spoorweg bedraagt 48 dB. De voorkeurswaarde van 55 dB wordt niet overschreden. Voor de woning hoeft geen hogere waarde te worden aangevraagd voor railverkeer.

En moet worden gerekend met de maatgevende geluidbelasting, in dit geval de geluidbelasting door wegverkeer voor de rekenpunten 1, 2 en 3 en voor railverkeer voor de rekenpunten 4, 5 en 6. De maatgevende geluidbelasting op de gevels bedraagt ten hoogste 52 dB (rekenpunt 1). Voor gevels met een geluidbelasting van 53 dB zonder aftrek bedraagt de benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A,k}$ 20 dB, dit is de minimale waarde conform het Bouwbesluit. Er zijn voor de gevels van de woning geen aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig.



1 INLEIDING

In opdracht van Dhr. G.J. van Olst is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer en railverkeer op de woningbouwlocatie aan het Berkenlaantje 11 te Nunspeet. Het onderzoek wordt uitgevoerd in het kader van een aanpassing van het bestemmingsplan waarbij het bouwvlak wordt vergroot.

De locatie ligt binnen de bebouwde kom van Nunspeet binnen de geluidzone van de N310 (F.A. Molijnlaan) en de Eperweg. Het bouwblok ligt op ca. 75 m uit de as van de N310 en op 85 m uit de as van de Eperweg. Het Beukenlaantje is een 30 km weg zonder geluidzone.

De locatie ligt eveneens binnen de geluidzone van de spoorlijn. De spoorlijn ligt ten zuiden van de locatie op circa 455 meter uit de as van de spoorlijn.. Een situatieoverzicht is weergegeven in tekening 1 in bijlage I en figuur 1 en 2 in bijlage II.

De voorkeursgrenswaarde voor de etmaalwaarde van de geluidbelasting op de gevels van de woning tgv een weg bedraagt 48 dB en ten gevolge van een spoorweg 55 dB. De gemeente kan volgens art. 83, lid 1 en 2 van de wet geluidhinder (Wgh) voor woningen een hogere waarde vaststellen, binnen de bebouwde kom in principe tot 63 dB voor wegverkeer en 68 dB voor railverkeer

Gemeentelijk geluidbeleid

Een hogere waarde mag alleen worden vastgesteld als maatregelen om de geluidbelasting tot 48 dB te beperken onvoldoende doeltreffend zijn of als deze maatregelen ernstige bezwaren hebben van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard (Wgh art 110-a). De gemeente Nunspeet toetst de geluidbelasting daartoe aan haar Beleidskader Geluid en bestemmingsplannen versie 2012.

De op de geplande woninggevels invallende geluidbelasting B_i door railverkeer is bepaald met een rekenmodel, volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. De voorschriften zijn gebaseerd op het berekenen van de geluidemissie (afhankelijk van het aantal en type voertuigen, het soort wegdek / bovenbouw, de rijnsnelheid en enkele correctiefactoren) en de geluidoverdracht tussen de weg / spoorweg en het immissiepunt (woninggevel).

onderwerp
Geluidbelasting
woning

opdrachtnummer
14-153

bestand
14-153r1.doc

bladzijde
pagina 2



Daarbij is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- situatieoverzicht en voorlopige uitgangspunten van de opdrachtgever,
- wegverkeersgegevens van de gemeente Nunspeet,
- railverkeerscijfers uit het geluidregister spoor van het Ministerie van I&M.

In hoofdstuk 2 wordt de geluidbelasting op de gevel bepaald. Hoofdstuk 3 geeft de conclusies.

onderwerp

Geluidbelasting
woning

opdrachtnummer

14-153

bestand

14-153r1.doc

bladzijde

pagina 3



2 GELUIDBELASTING WEGVERKEER

2.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt rekening gehouden met de verkeersgegevens in de huidige situatie en een prognose van de verkeersgegevens in de toekomstige situatie. Bij de berekeningen is uitgegaan een prognose van de verkeersintensiteit in 2024 op basis van tellingen van de gemeente Nunspeet uit 2012 / 2013. Gerekend is met een autonome groei van het wegverkeer met 2 % per jaar.

De weg- en verkeersgegevens zijn in tabel II.1 en II.2 weergegeven.

TABEL II.1: overzicht weg- en verkeersgegevens		
	Wegvak	
Omschrijving	N310 F.A. Molijnlaan	Eperweg
- etmaalintensiteit jaar 2013/2012	6098	7437
- etmaalintensiteit jaar 2024	7582	9432
- daguurintensiteit [%]	5,6	5,7
- avonduurintensiteit [%]	5,9	5,8
- nachtuurintensiteit [%]	1,2	1,0
- perc. lichte motorvoertuigen dag/avond/nacht [%]	98,0	96,9
- perc. middelzware vrachtw dag/avond/nacht [%]	1,9	3,1
- perc. zware vrachtwagens dag/avond/nacht [%]	0,1	0,0
- rijsnelheid [km/uur]	50	50
- type wegdek	DAB	DAB
- verkeerregelinstantie binnen 150 m	nee	nee
- obstakel binnen 100 meter	nee	nee

onderwerp

Geluidbelasting
woning

opdrachtnummer
14-153

bestand
14-153r1.doc

bladzijde
pagina 4

Het Berkenlaantje kent geen zone in de zin van de Wet geluidhinder. Er zijn geen verkeersgegevens beschikbaar voor het Berkenlaantje. De weg wordt gebruikt door aanwonenden. Gezien de lage verkeersintensiteit is deze weg akoestisch niet relevant.



Rekenmodel

De op de geplande woning 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 de invoergegevens en de rekenresultaten wordt verwezen naar de berekeningen en figuur 1 in bijlage II.

2.2 Resultaten

Tabel II.2 geeft voor de N310, F.A. Molijnlaan, een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting L_{den}, na aftrek van 5 dB ex. art. 110-g Wgh.

TABEL II.2: overzicht berekende invallende geluidbelasting L _{den} (dB) tgv de N310 (F.A. Molijnlaan) na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh				
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Westgevel	43	44	46
2	Noordgevel	41	43	44
3	Oostgevel	27	28	29
4	Oostgevel	8	9	9
5	Zuidgevel	37	38	40
6	Zuidgevel	42	42	42

Tabel II.3 geeft voor de Eperlaan een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting L_{den}, na aftrek van 5 dB ex. art. 110-g Wgh.

TABEL II.2: overzicht berekende invallende geluidbelasting L _{den} (dB) tgv de Eperlaan na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh				
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Westgevel	39	41	42
2	Noordgevel	40	41	42
3	Oostgevel	39	40	42
4	Oostgevel	39	40	41
5	Zuidgevel	24	25	26
6	Zuidgevel	31	32	33

onderwerp
Geluidbelasting
woning

opdrachtnummer
14-153

bestand
14-153r1.doc

bladzijde
pagina 5

Voor de invoergegevens in het model en de rekenresultaten wordt verwezen naar de berekeningen in bijlage II.



3 GELUIDBELASTING 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.

3.2 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). In het model zijn gegevens uit het geluidregister spoor rechtstreeks geïmporteerd.

Voor de rekeninvoergegevens wordt verwezen naar de berekeningen en figuur 1 in bijlage II.

3.3 Resultaten

Figuur 2 in bijlage II geeft de ligging van de contour van de berekende invallende geluidbelasting L_{den} op de maatgevende waarneemhoogte van 4,5 meter. Tabel II.3 geeft de afstand van de contour van de berekende invallende geluidbelasting L_{den} tot de as van het spoor. Bij de bepaling van L_{den} is de plafondwaardecorrectie van 1,5 dB toegepast.

TABEL II.3: overzicht berekende invallende geluidbelasting L_{den} (dB) tgv railverkeer inclusief plafondwaardecorrectie				
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Westgevel	38	41	44
2	Noordgevel	44	42	44
3	Oostgevel	38	39	43
4	Oostgevel	43	44	47
5	Zuidgevel	44	45	48
6	Zuidgevel	40	42	46

onderwerp
Geluidbelasting
woning

opdrachtnummer
14-153

bestand
14-153r1.doc

bladzijde
pagina 6

Voor de invoergegegevens in het model en de rekenresultaten wordt verwezen naar de berekeningen in bijlage II.



4 CONCLUSIES

4.1 Toetsing Wgh en hogere waarden

De invallende geluidbelasting wordt voor de Wet Geluidhinder getoetst voor wegen, en spoorwegen met een geluidzone in de zin van deze wet. Er wordt derhalve getoetst voor wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï.

Wegverkeerslawaaï

De hoogste geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de F.A. Molijnlaan (N310) bedraagt 46 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh, De hoogste geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de Eperweg bedraagt 42 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh, De voorkeurswaarde van 48 dB wordt niet overschreden. Voor de woning hoeft geen hogere waarde te worden aangevraagd voor wegverkeer.

Railverkeer

De hoogste geluidbelasting ten gevolge van de spoorweg bedraagt 48 dB. De voorkeurswaarde van 55 dB wordt niet overschreden. Voor de woning hoeft geen hogere waarde te worden aangevraagd voor railverkeer.

Toetsing Cumulatie

De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer en railverkeer wordt niet overschreden. Er hoeft geen gecumuleerde geluidbelasting te worden bepaald.

4.2 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.

Bij het bepalen van de benodigde geluidwering mag geen aftrek plaatsvinden ex. artikel 110-g Wgh.. Bij het bepalen van de benodigde geluidwering mag geen aftrek plaatsvinden ex. artikel 110-g Wgh. Tabel III.1 geeft overzicht van de berekende invallende geluidbelasting L_{den} voor wegverkeer, zonder aftrek.

onderwerp

Geluidbelasting
woning

opdrachtnummer

14-153

bestand

14-153r1.doc

bladzijde

pagina 7



TABEL IV.1: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) tgv alle wegen samen zonder aftrek				
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Westgevel	50	51	52
2	Noordgevel	48	50	51
3	Oostgevel	44	46	47
4	Oostgevel	44	45	46
5	Zuidgevel	44	45	46
6	Zuidgevel	46	47	48

TABEL IV.1: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) tgv railverkeer inclusief plafondwaardecorrectie (identiek aan III.1)				
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Westgevel	38	41	44
2	Noordgevel	44	42	44
3	Oostgevel	38	39	43
4	Oostgevel	43	44	47
5	Zuidgevel	44	45	48
6	Zuidgevel	40	42	46

En moet worden gerekend met de maatgevende geluidbelasting, in dit geval de geluidbelasting door wegverkeer voor de rekenpunten 1, 2 en 3 en voor railverkeer voor de rekenpunten 4, 5 en 6. De maatgevende geluidbelasting op de gevels bedraagt ten hoogste 52 dB (rekenpunt 1). Voor gevels met een geluidbelasting van 53 dB zonder aftrek bedraagt de benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A,k}$ 20 dB, dit is de minimale waarde conform het Bouwbesluit. Er zijn voor de gevels van de woning geen aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig.

onderwerp

Geluidbelasting
woning

Ad Postma.

opdrachtnummer

14-153

bestand

14-153r1.doc

bladzijde

pagina 8



Bijlage I

Tekeningen

onderwerp

Geluidbelasting
woning

opdrachtnummer

14-153

bestand

14-153r1.doc

bladzijde

pagina 9



tekening 1

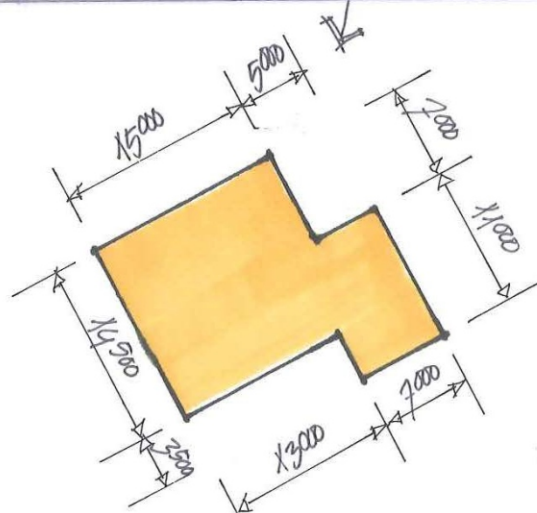
schaal 1:-

project-nummer : 14-153

versie : 11 september 2014



Situatie-overzicht nieuw bouwblok



nieuw



Bijlage II

Berekeningen geluidbelasting wegverkeer

opdrachtnummer

14-153

datum

15 september 2014

opdrachtgever

G.J. van Olst

Berkenlaantje 11

8072 CZ NUNSPEET

auteur

A.D. Postma

Figuur 1 Bijlage II 15-09-2014
rekenmodel wegverkeer





Rapport: Resultatentabel
Model: model wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N310 Molijnlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	westgevel Berkenlaantje 11	1,50	40,5	40,8	33,8	43,0
01_B	westgevel Berkenlaantje 11	4,50	42,1	42,3	35,4	44,5
01_C	westgevel Berkenlaantje 11	7,50	43,2	43,4	36,5	45,7
02_A	noordgevel Berkenlaantje 11	1,50	38,6	38,9	31,9	41,1
02_B	noordgevel Berkenlaantje 11	4,50	40,2	40,4	33,5	42,7
02_C	noordgevel Berkenlaantje 11	7,50	41,3	41,6	34,6	43,8
03_A	oostgevel Berkenlaantje 11	1,50	24,8	25,0	18,1	27,2
03_B	oostgevel Berkenlaantje 11	4,50	26,0	26,2	19,3	28,5
03_C	oostgevel Berkenlaantje 11	7,50	26,9	27,2	20,3	29,4
04_A	oostgevel Berkenlaantje 11	1,50	5,5	5,8	-1,2	8,0
04_B	oostgevel Berkenlaantje 11	4,50	6,4	6,6	-0,3	8,8
04_C	oostgevel Berkenlaantje 11	7,50	6,5	6,7	-0,2	9,0
05_A	zuidgevel Berkenlaantje 11	1,50	34,6	34,8	27,9	37,1
05_B	zuidgevel Berkenlaantje 11	4,50	35,9	36,2	29,3	38,4
05_C	zuidgevel Berkenlaantje 11	7,50	37,0	37,3	30,3	39,5
06_A	zuidgevel Berkenlaantje 11	1,50	37,7	37,9	31,0	40,2
06_B	zuidgevel Berkenlaantje 11	4,50	39,0	39,2	32,3	41,5
06_C	zuidgevel Berkenlaantje 11	7,50	40,0	40,3	33,3	42,5

Rapport: Resultatentabel
Model: model wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Eperweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	westgevel Berkenlaantje 11	1,50	37,2	37,2	29,6	39,3
01_B	westgevel Berkenlaantje 11	4,50	38,6	38,7	31,0	40,7
01_C	westgevel Berkenlaantje 11	7,50	39,7	39,8	32,1	41,8
02_A	noordgevel Berkenlaantje 11	1,50	37,5	37,6	30,0	39,6
02_B	noordgevel Berkenlaantje 11	4,50	39,1	39,2	31,5	41,2
02_C	noordgevel Berkenlaantje 11	7,50	40,4	40,5	32,8	42,5
03_A	oostgevel Berkenlaantje 11	1,50	36,9	37,0	29,3	39,0
03_B	oostgevel Berkenlaantje 11	4,50	38,4	38,4	30,8	40,5
03_C	oostgevel Berkenlaantje 11	7,50	39,5	39,6	32,0	41,6
04_A	oostgevel Berkenlaantje 11	1,50	37,1	37,1	29,5	39,2
04_B	oostgevel Berkenlaantje 11	4,50	38,3	38,4	30,7	40,4
04_C	oostgevel Berkenlaantje 11	7,50	39,2	39,3	31,6	41,3
05_A	zuidgevel Berkenlaantje 11	1,50	21,8	21,9	14,3	23,9
05_B	zuidgevel Berkenlaantje 11	4,50	22,8	22,9	15,3	24,9
05_C	zuidgevel Berkenlaantje 11	7,50	23,7	23,8	16,2	25,8
06_A	zuidgevel Berkenlaantje 11	1,50	28,7	28,8	21,2	30,8
06_B	zuidgevel Berkenlaantje 11	4,50	30,0	30,1	22,5	32,1
06_C	zuidgevel Berkenlaantje 11	7,50	31,1	31,1	23,5	33,2

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	westgevel Berkenlaantje 11	1,50	47,2	47,4	40,2	49,5
01_B	westgevel Berkenlaantje 11	4,50	48,7	48,9	41,7	51,0
01_C	westgevel Berkenlaantje 11	7,50	49,8	50,0	42,8	52,1
02_A	noordgevel Berkenlaantje 11	1,50	46,1	46,3	39,1	48,4
02_B	noordgevel Berkenlaantje 11	4,50	47,7	47,8	40,6	50,0
02_C	noordgevel Berkenlaantje 11	7,50	48,9	49,1	41,8	51,2
03_A	oostgevel Berkenlaantje 11	1,50	42,1	42,2	34,6	44,3
03_B	oostgevel Berkenlaantje 11	4,50	43,6	43,7	36,1	45,7
03_C	oostgevel Berkenlaantje 11	7,50	44,8	44,9	37,3	46,9
04_A	oostgevel Berkenlaantje 11	1,50	42,1	42,1	34,5	44,2
04_B	oostgevel Berkenlaantje 11	4,50	43,3	43,4	35,7	45,4
04_C	oostgevel Berkenlaantje 11	7,50	44,2	44,3	36,7	46,3
05_A	zuidgevel Berkenlaantje 11	1,50	39,8	40,1	33,1	42,3
05_B	zuidgevel Berkenlaantje 11	4,50	41,2	41,4	34,4	43,6
05_C	zuidgevel Berkenlaantje 11	7,50	42,2	42,4	35,5	44,7
06_A	zuidgevel Berkenlaantje 11	1,50	43,2	43,4	36,4	45,6
06_B	zuidgevel Berkenlaantje 11	4,50	44,5	44,7	37,8	47,0
06_C	zuidgevel Berkenlaantje 11	7,50	45,5	45,8	38,8	48,0

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
01	hard	0,00
02	hard	0,00
03	hard	0,00
04	hard	0,00
05	hard	0,00
06	hard	0,00
07	hard	0,00
08	hard	0,00
09	hard	0,00
10	hard	0,00
11	hard	0,00
12	hard	0,00
13	hard	0,00
14	hard	0,00
15	hard	0,00
16	hard	0,00
17	hard	0,00
18	hard	0,00

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
01	woning nieuw nr 11	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
04	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
05	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
06	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
07	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
08	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
09	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
25	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
29	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
33	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
35	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
37	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
39	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
40	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
41	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
42	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
43	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
44	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
45	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
47	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
48	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
49	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54	gebouw bestaand	9,00	9,12	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
55	gebouw bestaand	9,00	9,04	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56	gebouw bestaand	9,00	9,21	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
57	gebouw bestaand	9,00	9,21	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58	gebouw bestaand	9,00	9,23	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
59	gebouw bestaand	9,00	9,18	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
60	gebouw bestaand	9,00	9,15	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
61	gebouw bestaand	9,00	9,15	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
63	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
65	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
66	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
67	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
68	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
69	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
70	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
71	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
72	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
73	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
74	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
75	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
76	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
77	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
78	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
79	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
80	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
81	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
82	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
83	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
84	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
85	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
100	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
101	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
103	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
104	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
105	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
106	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
110	bestaand gebouw	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
110	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
111	bestaand gebouw	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
111	gebouw bestaand	9,00	9,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	westgevel Berkenlaantje 11	9,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
02	noordgevel Berkenlaantje 11	9,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
03	oostgevel Berkenlaantje 11	9,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
04	oostgevel Berkenlaantje 11	9,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
05	zuidgevel Berkenlaantje 11	9,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
06	zuidgevel Berkenlaantje 11	9,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Minirotondes, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.
01	rotonde

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MRP4)	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LVP4)	V(MV(D))
01	Eperweg	0,00	9,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--	50
02	N 310 Molijnlaan	0,00	9,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--	50

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%IntP4	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MRP4	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LVP4	%MV(D)
01	50	50	--	50	50	50	--	9543,00	5,70	5,80	1,00	--	--	--	--	--	96,30	96,30	96,30	--	3,00
02	50	50	--	50	50	50	--	7664,00	5,60	5,90	1,20	--	--	--	--	--	98,00	98,00	98,00	--	1,90

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MV(A)	%MV(N)	%MVP4	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZVP4	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MRP4	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LVP4	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MVP4	ZV(D)	ZV(A)
01	3,00	3,00	--	0,10	0,10	0,10	--	--	--	--	--	523,82	533,01	91,90	--	16,32	16,60	2,86	--	0,54	0,55
02	1,90	1,90	--	0,10	0,10	0,10	--	--	--	--	--	420,60	443,13	90,13	--	8,15	8,59	1,75	--	0,43	0,45

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	ZV(N)	ZVP4	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k
01	0,10	--	81,47	88,56	94,72	100,44	107,20	103,75	96,97	86,96	81,55	88,64	94,79	100,52	107,27	103,83	97,05
02	0,09	--	80,12	87,02	92,81	99,26	106,14	102,66	95,86	85,57	80,35	87,25	93,04	99,49	106,37	102,88	96,09

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	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
01	87,03	73,91	81,00	87,16	92,88	99,64	96,20	89,41	79,40	--	--	--	--	--	--	--	--
02	85,79	73,43	80,33	86,12	92,57	99,45	95,97	89,17	78,88	--	--	--	--	--	--	--	--



Bijlage III

Berekeningen geluidbelasting railverkeer



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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	westgevel Berkenlaantje 11	1,50	34,7	34,2	29,5	37,6
01_B	westgevel Berkenlaantje 11	4,50	37,6	37,1	32,4	40,6
01_C	westgevel Berkenlaantje 11	7,50	41,5	41,0	36,3	44,4
02_A	noordgevel Berkenlaantje 11	1,50	38,1	37,6	32,6	40,9
02_B	noordgevel Berkenlaantje 11	4,50	39,2	38,7	33,8	42,0
02_C	noordgevel Berkenlaantje 11	7,50	41,2	40,8	35,9	44,1
03_A	oostgevel Berkenlaantje 11	1,50	34,9	34,4	29,4	37,7
03_B	oostgevel Berkenlaantje 11	4,50	36,5	36,0	31,1	39,4
03_C	oostgevel Berkenlaantje 11	7,50	40,4	39,9	35,0	43,3
04_A	oostgevel Berkenlaantje 11	1,50	40,6	40,1	35,1	43,4
04_B	oostgevel Berkenlaantje 11	4,50	41,6	41,2	36,3	44,5
04_C	oostgevel Berkenlaantje 11	7,50	44,2	43,7	38,8	47,1
05_A	zuidgevel Berkenlaantje 11	1,50	41,2	40,8	35,8	44,1
05_B	zuidgevel Berkenlaantje 11	4,50	42,3	41,8	37,0	45,2
05_C	zuidgevel Berkenlaantje 11	7,50	44,6	44,1	39,2	47,5
06_A	zuidgevel Berkenlaantje 11	1,50	37,5	37,0	32,1	40,4
06_B	zuidgevel Berkenlaantje 11	4,50	39,4	38,9	34,1	42,3
06_C	zuidgevel Berkenlaantje 11	7,50	43,0	42,5	37,7	45,9
07_A	gevel Paddestoelweg Nunspeet	1,50	47,5	46,9	41,8	50,2
07_B	gevel Paddestoelweg Nunspeet	4,50	48,3	47,7	42,7	51,0

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

[illegible]

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

Naam	RRgebr	Ltrr;feit[1]	Ltrr;feit[2]	Ltrr;feit[3]	Ltrr;feit[4]	Ltrr;feit[5]	Ltrr;feit[6]	Ltrr;feit[7]	Ltrr;feit[8]	Ltrr;feit[9]	Ltrr;feit[10]	Ltrr;feit[11]	Ltrr;feit[12]
759	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
753	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
755	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
755	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
755	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
760	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
754	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
736	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
741	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
741	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
741	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
735	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
735	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
735	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
735	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
735	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
735	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
735	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
735	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
774	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
774	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
774	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
774	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
774	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
774	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
757	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
748	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
762	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
762	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
762	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
762	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
761	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
749	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
756	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
756	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
756	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
756	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
756	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
756	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
756	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
756	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8

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

Naam	Lrtr;feit[13]	Lrtr;feit[14]	Lrtr;feit[15]	Lrtr;feit[16]	Lrtr;feit[17]	Lrtr;feit[18]	Lrtr;feit[19]	Lrtr;feit[20]	Lrtr;feit[21]	Lrtr;feit[22]	Lrtr;feit[23]	Lrtr;feit[24]
759	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
753	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
755	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
755	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
755	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
760	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
754	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
736	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
741	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
741	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
741	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
735	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
735	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
735	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
735	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
735	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
735	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
735	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
735	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
735	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
774	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
774	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
774	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
774	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
774	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
774	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
774	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
774	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
774	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
757	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
748	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
762	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
762	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
762	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
762	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
761	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
749	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
756	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
756	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
756	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
756	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
756	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
756	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
756	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4

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

Naam	Lrtr;feit[25]	Lrtr;feit[26]	Lrtr;feit[27]	Lrtr;feit[28]	Lrtr;feit[29]	Lrtr;feit[30]	Lrtr;feit[31]	Lrtr;feit[32]	Lrtr;feit[33]	Lrtr;feit[34]	Lrtr;feit[35]	Lrtr;feit[36]
759	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
753	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
755	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
755	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
755	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
760	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
754	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
736	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
741	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
741	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
741	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
735	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
735	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
735	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
735	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
735	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
735	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
735	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
774	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
774	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
774	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
774	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
774	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
774	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
774	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
774	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
774	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
774	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
757	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
748	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
762	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
762	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
762	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
762	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
761	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
749	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
756	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
756	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
756	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
756	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
756	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
756	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
756	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16

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

Naam	Brugcorrectie	ΔLe; br ug, 63	ΔLe; br ug, 125	ΔLe; br ug, 250	ΔLe; br ug, 500	ΔLe; br ug, 1k	ΔLe; br ug, 2k	ΔLe; br ug, 4k	ΔLe; br ug, 8k	Schaal,63	Schaal,125	Schaal,250	Schaal,500	Schaal,1k
759	No steel bridge	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
753	No steel bridge	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
755	No steel bridge	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
755	No steel bridge	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
755	No steel bridge	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
760	No steel bridge	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
754	No steel bridge	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
736	No steel bridge	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
741	No steel bridge	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
741	No steel bridge	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
741	No steel bridge	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
735	No steel bridge	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
735	No steel bridge	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
735	No steel bridge	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
735	No steel bridge	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
735	No steel bridge	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
735	No steel bridge	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
735	No steel bridge	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
735	No steel bridge	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
735	No steel bridge	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
774	No steel bridge	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
774	No steel bridge	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
774	No steel bridge	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
774	No steel bridge	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
774	No steel bridge	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
774	No steel bridge	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
757	No steel bridge	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
748	No steel bridge	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
762	No steel bridge	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
762	No steel bridge	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
762	No steel bridge	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
762	No steel bridge	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
761	No steel bridge	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
749	No steel bridge	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
756	No steel bridge	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
756	No steel bridge	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
756	No steel bridge	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
756	No steel bridge	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
756	No steel bridge	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
756	No steel bridge	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
756	No steel bridge	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: model railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Schaal,2k	Schaal,4k	Schaal,8k	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250
759	0,00	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
753	0,00	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	0,00	0,00	0,00	78,47	99,37	112,25	119,49	117,62	116,39	109,57	95,71	73,28	94,37	107,69
755	0,00	0,00	0,00	78,50	99,39	112,25	119,51	117,63	116,39	109,58	95,74	73,30	94,38	107,69
755	0,00	0,00	0,00	78,53	99,41	112,26	119,51	117,64	116,40	109,59	95,78	73,32	94,40	107,70
760	0,00	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
754	0,00	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
736	0,00	0,00	0,00	77,17	89,88	105,05	116,20	115,62	115,39	107,57	92,71	72,06	85,28	100,78
741	0,00	0,00	0,00	77,78	90,53	105,78	112,90	115,32	116,12	108,28	93,32	72,86	86,15	101,54
741	0,00	0,00	0,00	77,78	90,53	105,78	112,90	115,32	116,12	108,28	93,32	72,86	86,13	101,52
741	0,00	0,00	0,00	77,78	90,54	105,78	112,90	115,33	116,12	108,29	93,32	72,86	86,15	101,54
735	0,00	0,00	0,00	77,78	90,53	105,77	112,90	115,32	116,11	108,28	93,32	72,81	86,12	101,50
735	0,00	0,00	0,00	77,78	90,53	105,77	112,90	115,32	116,11	108,28	93,32	72,82	86,13	101,52
735	0,00	0,00	0,00	77,79	90,54	105,79	112,90	115,33	116,11	108,28	93,33	72,84	86,17	101,57
735	0,00	0,00	0,00	77,87	90,60	105,80	112,94	115,35	116,13	108,31	93,41	72,85	86,09	101,57
735	0,00	0,00	0,00	78,00	90,68	105,82	112,98	115,40	116,15	108,35	93,54	72,91	86,20	101,70
735	0,00	0,00	0,00	76,17	88,88	104,05	111,20	113,62	114,39	106,57	91,71	71,12	84,39	99,87
774	0,00	0,00	0,00	78,18	90,83	105,83	113,03	115,48	116,20	108,43	93,83	73,04	86,58	101,95
774	0,00	0,00	0,00	78,21	90,85	105,84	113,04	115,49	116,21	108,45	93,88	73,06	86,64	101,99
774	0,00	0,00	0,00	78,24	90,88	105,84	113,05	115,50	116,23	108,46	93,94	73,09	86,71	102,04
774	0,00	0,00	0,00	78,27	90,90	105,84	113,05	115,51	116,23	108,48	93,98	73,10	86,75	102,07
774	0,00	0,00	0,00	78,30	90,93	105,85	113,06	115,53	116,24	108,49	94,04	73,12	86,82	102,12
774	0,00	0,00	0,00	78,32	90,95	105,85	113,06	115,54	116,25	108,51	94,08	73,14	86,87	102,15
774	0,00	0,00	0,00	78,34	90,97	105,85	113,07	115,55	116,26	108,52	94,12	73,15	86,92	102,19
757	0,00	0,00	0,00	78,83	99,67	112,29	119,60	117,77	116,49	109,74	96,29	73,55	94,66	107,80
748	0,00	0,00	0,00	77,60	90,24	105,10	116,32	115,80	115,51	107,77	93,41	72,35	86,00	101,27
762	0,00	0,00	0,00	77,54	90,18	105,10	116,30	115,77	115,49	107,74	93,29	72,31	85,89	101,20
762	0,00	0,00	0,00	77,56	90,19	105,10	116,31	115,78	115,49	107,75	93,32	72,32	85,92	101,22
762	0,00	0,00	0,00	77,60	90,24	105,10	116,32	115,80	115,51	107,77	93,41	72,35	86,00	101,27
761	0,00	0,00	0,00	78,83	99,67	112,29	119,60	117,77	116,49	109,74	96,29	73,55	94,66	107,80
749	0,00	0,00	0,00	77,17	89,88	105,05	116,20	115,62	115,39	107,57	92,71	72,06	85,28	100,78
756	0,00	0,00	0,00	76,24	88,92	104,06	111,22	113,64	114,40	106,59	91,78	71,15	84,43	99,91
756	0,00	0,00	0,00	76,27	88,95	104,07	111,23	113,66	114,41	106,61	91,84	71,17	84,51	99,96
756	0,00	0,00	0,00	76,30	88,97	104,07	111,24	113,67	114,41	106,62	91,87	71,19	84,55	100,01
756	0,00	0,00	0,00	76,33	88,99	104,07	111,25	113,68	114,42	106,63	91,90	71,20	84,61	100,04
756	0,00	0,00	0,00	76,37	89,02	104,08	111,26	113,70	114,43	106,65	91,97	71,23	84,69	100,11
756	0,00	0,00	0,00	76,39	89,04	104,08	111,27	113,71	114,44	106,66	92,01	71,25	84,74	100,14

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

Naam	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63
759	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
753	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	114,30	112,43	110,97	104,49	90,93	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	114,31	112,44	110,98	104,50	90,96	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	114,32	112,45	110,99	104,52	91,02	--	--	--	--	--	--	--	--	--
760	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
754	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
736	111,03	110,44	109,99	102,53	88,07	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	107,79	110,15	110,69	103,20	88,62	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	107,76	110,13	110,68	103,15	88,51	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	107,77	110,14	110,69	103,16	88,52	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	107,74	110,11	110,67	103,13	88,48	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	107,77	110,13	110,68	103,18	88,60	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	107,80	110,16	110,69	103,22	88,64	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	107,86	110,19	110,74	103,29	88,82	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	107,92	110,27	110,81	103,45	89,17	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	106,11	108,46	109,01	101,56	87,14	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	107,95	110,31	110,84	103,44	89,32	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	107,96	110,33	110,85	103,47	89,42	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	107,97	110,35	110,87	103,51	89,52	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	107,98	110,36	110,87	103,54	89,60	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	107,99	110,39	110,89	103,58	89,71	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	107,99	110,40	110,90	103,61	89,79	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	108,00	110,42	110,91	103,65	89,88	--	--	--	--	--	--	--	--	--
757	114,39	112,62	111,14	104,85	91,77	--	--	--	--	--	--	--	--	--
748	111,14	110,71	110,22	103,14	89,48	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	111,13	110,66	110,18	103,03	89,23	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	111,13	110,67	110,19	103,04	89,27	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	111,14	110,71	110,22	103,14	89,48	--	--	--	--	--	--	--	--	--
761	114,39	112,62	111,14	104,85	91,77	--	--	--	--	--	--	--	--	--
749	111,03	110,44	109,99	102,53	88,07	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	106,14	108,49	109,04	101,62	87,28	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	106,16	108,52	109,06	101,68	87,42	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	106,16	108,53	109,07	101,70	87,47	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	106,17	108,54	109,08	101,72	87,52	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	106,19	108,58	109,11	101,80	87,70	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	106,20	108,59	109,12	101,82	87,75	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k	LE(D)5.0 63	LE(D)5.0 125	LE(D)5.0 250	LE(D)5.0 500	LE(D)5.0 1k	LE(D)5.0 2k	LE(D)5.0 4k
759	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
753	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
760	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
754	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
736	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
757	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
748	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
761	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
749	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500	LE(A)0.0 1k
759	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
753	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,69	98,75	111,75	118,82	116,94
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,73	98,77	111,75	118,83	116,95
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,76	98,79	111,76	118,84	116,97
760	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
754	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
736	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,40	89,26	104,55	115,52	114,94
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,15	90,03	105,38	112,36	114,80
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,15	90,03	105,38	112,36	114,80
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,15	90,03	105,37	112,36	114,80
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,86	89,79	105,19	112,09	114,47
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,86	89,79	105,19	112,09	114,47
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,86	89,80	105,21	112,10	114,48
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,96	89,86	105,23	112,13	114,51
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,10	89,95	105,24	112,18	114,57
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,40	88,26	103,55	110,52	112,94
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,57	90,32	105,42	112,49	114,98
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,60	90,35	105,42	112,49	115,00
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,63	90,38	105,42	112,50	115,02
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,66	90,39	105,42	112,51	115,03
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,69	90,42	105,43	112,51	115,05
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,71	90,44	105,43	112,52	115,06
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,73	90,46	105,43	112,52	115,07
757	--	--	--	--	--	--	--	--	--	78,09	99,06	111,79	118,92	117,14
748	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,86	89,62	104,60	115,64	115,18
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,80	89,56	104,59	115,63	115,14
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,81	89,58	104,60	115,63	115,15
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,86	89,62	104,60	115,64	115,18
761	--	--	--	--	--	--	--	--	--	78,09	99,06	111,79	118,92	117,14
749	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,40	89,26	104,55	115,52	114,94
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,47	88,30	103,56	110,54	112,97
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,50	88,32	103,57	110,55	112,99
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,54	88,35	103,57	110,56	113,00
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,56	88,37	103,57	110,57	113,01
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,61	88,40	103,58	110,58	113,04
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,63	88,42	103,58	110,59	113,05

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

Naam	LE(A)0.0 2k	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125	LE(A)1.0 250
759	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
753	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	115,63	108,90	95,14	72,83	94,19	107,74	114,02	112,17	110,52	104,33	90,98	--	--	--
755	115,64	108,91	95,17	72,85	94,20	107,74	114,03	112,18	110,54	104,35	91,01	--	--	--
755	115,65	108,93	95,21	72,87	94,22	107,75	114,03	112,20	110,56	104,40	91,10	--	--	--
760	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
754	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
736	114,63	106,90	92,14	71,60	85,10	100,82	110,75	110,19	109,55	102,44	88,26	--	--	--
741	115,53	107,76	92,88	72,42	85,99	101,60	107,62	109,99	110,35	103,15	88,82	--	--	--
741	115,53	107,76	92,88	72,41	85,98	101,59	107,54	109,93	110,33	102,98	88,50	--	--	--
741	115,53	107,76	92,87	72,42	85,95	101,54	107,52	109,90	110,31	102,95	88,46	--	--	--
735	115,18	107,44	92,59	72,27	85,93	101,60	107,42	109,76	110,09	102,83	88,41	--	--	--
735	115,18	107,44	92,59	72,28	85,94	101,61	107,50	109,81	110,12	103,00	88,73	--	--	--
735	115,18	107,46	92,61	72,30	85,98	101,67	107,54	109,85	110,15	103,04	88,78	--	--	--
735	115,20	107,48	92,69	72,32	85,92	101,67	107,59	109,92	110,22	103,21	89,10	--	--	--
735	115,23	107,54	92,84	72,38	86,02	101,78	107,65	110,06	110,34	103,53	89,66	--	--	--
735	113,63	105,90	91,14	70,66	84,21	99,91	105,85	108,24	108,58	101,51	87,40	--	--	--
774	115,64	107,93	93,40	72,61	86,35	101,89	107,68	110,09	110,47	103,22	89,19	--	--	--
774	115,66	107,95	93,45	72,63	86,41	101,93	107,69	110,11	110,49	103,25	89,28	--	--	--
774	115,67	107,97	93,51	72,65	86,47	101,97	107,70	110,13	110,50	103,29	89,37	--	--	--
774	115,68	107,98	93,55	72,67	86,51	102,00	107,71	110,14	110,51	103,32	89,44	--	--	--
774	115,69	108,00	93,61	72,69	86,57	102,04	107,72	110,17	110,53	103,36	89,55	--	--	--
774	115,70	108,02	93,65	72,70	86,62	102,07	107,72	110,18	110,54	103,39	89,62	--	--	--
774	115,71	108,03	93,70	72,72	86,66	102,10	107,73	110,20	110,55	103,42	89,70	--	--	--
757	115,77	109,10	95,75	73,10	94,46	107,84	114,11	112,44	110,83	104,92	92,01	--	--	--
748	114,80	107,14	92,87	71,90	85,75	101,24	110,86	110,61	109,98	103,43	90,04	--	--	--
762	114,77	107,10	92,75	71,85	85,65	101,18	110,85	110,53	109,90	103,25	89,75	--	--	--
762	114,78	107,11	92,78	71,86	85,68	101,19	110,85	110,54	109,91	103,26	89,77	--	--	--
762	114,80	107,14	92,87	71,90	85,75	101,24	110,86	110,61	109,98	103,43	90,04	--	--	--
761	115,77	109,10	95,75	73,10	94,46	107,84	114,11	112,44	110,83	104,92	92,01	--	--	--
749	114,63	106,90	92,14	71,60	85,10	100,82	110,75	110,19	109,55	102,44	88,26	--	--	--
756	113,65	105,93	91,21	70,69	84,25	99,94	105,88	108,29	108,63	101,62	87,60	--	--	--
756	113,66	105,94	91,27	70,71	84,31	99,99	105,89	108,34	108,68	101,74	87,81	--	--	--
756	113,67	105,96	91,30	70,72	84,35	100,02	105,90	108,35	108,68	101,75	87,85	--	--	--
756	113,68	105,97	91,34	70,74	84,40	100,06	105,91	108,36	108,69	101,77	87,89	--	--	--
756	113,69	105,99	91,41	70,77	84,48	100,11	105,93	108,43	108,76	101,92	88,16	--	--	--
756	113,70	106,01	91,45	70,78	84,52	100,14	105,93	108,44	108,76	101,94	88,20	--	--	--

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

Naam	LE(A)1.0 500	LE(A)1.0 1k	LE(A)1.0 2k	LE(A)1.0 4k	LE(A)1.0 8k	LE(A)2.0 63	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250	LE(A)2.0 500	LE(A)2.0 1k	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)5.0 63
759	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
753	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
760	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
754	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
736	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
757	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
748	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
761	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
749	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(A)5.0 125	LE(A)5.0 250	LE(A)5.0 500	LE(A)5.0 1k	LE(A)5.0 2k	LE(A)5.0 4k	LE(A)5.0 8k	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 2k	LE(A)Br 4k
759	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
753	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
760	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
754	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
736	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
757	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
748	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
761	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
749	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(A)Br 8k	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k
759	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
753	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	72,09	93,89	107,65	113,48	111,52	109,52	103,60	90,56	69,61	91,82	106,17	111,18	109,28
755	--	72,12	93,91	107,66	113,49	111,53	109,52	103,61	90,59	69,62	91,83	106,17	111,19	109,29
755	--	72,15	93,92	107,66	113,50	111,55	109,53	103,62	90,62	69,63	91,83	106,17	111,19	109,30
760	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
754	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
736	--	70,80	84,40	100,46	110,19	109,52	108,52	101,60	87,56	68,40	82,69	99,18	107,91	107,30
741	--	71,06	84,74	100,87	106,52	108,83	108,81	101,92	87,86	68,84	83,26	99,68	104,39	106,68
741	--	71,06	84,74	100,87	106,52	108,83	108,81	101,92	87,86	68,84	83,25	99,68	104,35	106,66
741	--	71,13	84,82	100,97	106,60	108,90	108,87	102,00	87,95	68,94	83,37	99,81	104,48	106,79
735	--	71,64	85,30	101,40	107,17	109,53	109,60	102,61	88,44	69,39	83,68	100,11	104,88	107,21
735	--	71,64	85,30	101,40	107,17	109,53	109,60	102,61	88,44	69,39	83,68	100,12	104,92	107,24
735	--	71,66	85,32	101,42	107,19	109,55	109,61	102,63	88,46	69,42	83,71	100,15	104,95	107,27
735	--	71,74	85,36	101,43	107,22	109,57	109,62	102,65	88,51	69,42	83,69	100,15	104,98	107,30
735	--	71,85	85,43	101,44	107,25	109,62	109,65	102,69	88,61	69,45	83,73	100,19	105,00	107,37
735	--	69,80	83,40	99,46	105,19	107,52	107,52	100,60	86,56	67,48	81,79	98,25	103,00	105,33
774	--	71,57	85,08	101,01	106,73	109,08	109,00	102,16	88,39	69,05	83,57	99,96	104,57	106,88
774	--	71,61	85,11	101,01	106,74	109,10	109,01	102,18	88,43	69,06	83,60	99,98	104,57	106,90
774	--	71,64	85,13	101,01	106,74	109,11	109,03	102,19	88,48	69,08	83,64	99,99	104,58	106,91
774	--	71,66	85,15	101,02	106,75	109,12	109,04	102,21	88,51	69,09	83,66	100,01	104,58	106,91
774	--	71,70	85,18	101,02	106,76	109,14	109,05	102,23	88,57	69,10	83,69	100,02	104,59	106,93
774	--	71,72	85,19	101,02	106,76	109,15	109,06	102,24	88,60	69,11	83,72	100,04	104,59	106,94
774	--	71,74	85,21	101,02	106,77	109,17	109,08	102,25	88,64	69,12	83,74	100,05	104,59	106,95
757	--	72,46	94,13	107,68	113,57	111,70	109,66	103,78	91,01	69,76	91,94	106,20	111,23	109,42
748	--	71,23	84,68	100,49	110,29	109,73	108,69	101,81	88,10	68,56	82,99	99,34	107,97	107,51
762	--	71,17	84,64	100,48	110,28	109,70	108,66	101,78	88,01	68,54	82,94	99,32	107,96	107,48
762	--	71,19	84,65	100,49	110,29	109,70	108,67	101,78	88,03	68,55	82,95	99,32	107,96	107,48
762	--	71,23	84,68	100,49	110,29	109,73	108,69	101,81	88,10	68,56	82,99	99,34	107,97	107,51
761	--	72,46	94,13	107,68	113,57	111,70	109,66	103,78	91,01	69,76	91,94	106,20	111,23	109,42
749	--	70,80	84,40	100,46	110,19	109,52	108,52	101,60	87,56	68,40	82,69	99,18	107,91	107,30
756	--	69,86	83,43	99,46	105,21	107,55	107,53	100,62	86,62	67,50	81,80	98,26	103,02	105,36
756	--	69,90	83,45	99,47	105,22	107,56	107,54	100,64	86,66	67,51	81,83	98,27	103,02	105,38
756	--	69,93	83,47	99,47	105,22	107,57	107,55	100,65	86,68	67,52	81,85	98,29	103,02	105,39
756	--	69,96	83,49	99,47	105,23	107,59	107,56	100,66	86,71	67,53	81,88	98,30	103,03	105,40
756	--	70,00	83,51	99,47	105,24	107,61	107,58	100,68	86,77	67,54	81,91	98,32	103,04	105,43
756	--	70,02	83,53	99,47	105,25	107,62	107,59	100,69	86,79	67,55	81,93	98,33	103,04	105,44

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

Naam	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250	LE(N)1.0 500	LE(N)1.0 1k	LE(N)1.0 2k	LE(N)1.0 4k	LE(N)1.0 8k	LE(N)2.0 63	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250
759	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
753	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	106,66	101,54	88,79	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	106,67	101,55	88,80	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	106,68	101,57	88,84	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
760	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
754	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
736	105,69	99,61	85,97	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	106,04	99,95	86,29	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	106,03	99,89	86,19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	106,14	100,01	86,32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	106,63	100,43	86,66	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	106,64	100,51	86,80	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	106,67	100,54	86,83	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	106,71	100,62	86,97	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	106,78	100,78	87,23	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	104,72	98,66	85,05	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	106,25	100,16	86,66	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	106,26	100,18	86,70	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	106,27	100,20	86,75	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	106,27	100,21	86,78	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	106,28	100,23	86,84	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	106,29	100,25	86,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	106,30	100,27	86,91	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
757	106,86	101,84	89,26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
748	105,96	100,13	86,84	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	105,91	100,03	86,68	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	105,92	100,04	86,70	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	105,96	100,13	86,84	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
761	106,86	101,84	89,26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
749	105,69	99,61	85,97	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	104,75	98,71	85,14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	104,78	98,77	85,24	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	104,78	98,78	85,26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	104,79	98,79	85,28	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	104,83	98,87	85,41	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	104,83	98,88	85,43	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500	LE(N)5.0 1k	LE(N)5.0 2k	LE(N)5.0 4k	LE(N)5.0 8k	LE(N)Br 63
759	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
753	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
760	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
754	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
736	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
757	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
748	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
761	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
749	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(N)Br 125	LE(N)Br 250	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250	LE(P4)0.0 500	LE(P4)0.0 1k	LE(P4)0.0 2k	LE(P4)0.0 4k
759	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
753	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
760	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
754	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
736	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
757	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
748	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
761	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
749	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(P4)0.0 8k	LE(P4)0.5 63	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125	LE(P4)1.0 250	LE(P4)1.0 500
759	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
753	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
760	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
754	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
736	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
757	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
748	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
761	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
749	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(P4)1.0 1k	LE(P4)1.0 2k	LE(P4)1.0 4k	LE(P4)1.0 8k	LE(P4)2.0 63	LE(P4)2.0 125	LE(P4)2.0 250	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)5.0 63
759	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
753	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
760	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
754	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
736	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
757	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
748	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
761	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
749	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(P4)5.0 125	LE(P4)5.0 250	LE(P4)5.0 500	LE(P4)5.0 1k	LE(P4)5.0 2k	LE(P4)5.0 4k	LE(P4)5.0 8k	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k
759	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
753	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
755	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
760	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
754	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
736	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
741	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
735	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
774	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
757	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
748	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
762	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
761	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
749	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(P4)Br 4k	LE(P4)Br 8k
759	--	--
753	--	--
755	--	--
755	--	--
755	--	--
760	--	--
754	--	--
736	--	--
741	--	--
741	--	--
741	--	--
735	--	--
735	--	--
735	--	--
735	--	--
735	--	--
735	--	--
735	--	--
735	--	--
774	--	--
774	--	--
774	--	--
774	--	--
774	--	--
774	--	--
774	--	--
774	--	--
774	--	--
757	--	--
748	--	--
762	--	--
762	--	--
762	--	--
761	--	--
749	--	--
756	--	--
756	--	--
756	--	--
756	--	--
756	--	--
756	--	--
756	--	--

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

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125
756	61891939 - 61898000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
756	61898000 - 61899000	9,21	9,21	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
756	61921838 - 61998000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
756	61998000 - 61999000	9,30	9,30	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
756	62039765 - 62069000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
742	61393000 - 61398000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	0,0	0,0
742	61398000 - 61407000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	0,0	0,0
743	61407000 - 61421000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	0,0	0,0
764	62114500 - 62128000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	26	0,0	0,0
758	62082000 - 62095000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0.0 dB	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	26	0,0	0,0
750	61490489 - 61498000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
750	61498000 - 61499000	9,79	9,79	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
750	61596562 - 61599000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
750	61599000 - 61606000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
750	61644274 - 61698000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
750	61698000 - 61699000	9,47	9,47	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
750	61785453 - 61798000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
750	61798000 - 61799000	9,37	9,37	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
750	61858028 - 61898000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
750	61898000 - 61899000	9,29	9,29	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
750	61985476 - 61998000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
750	61998000 - 61999000	9,31	9,31	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
750	62083470 - 62098000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
750	62098000 - 62099000	9,35	9,35	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
750	62099000 - 62101000	9,35	9,35	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
744	61469746 - 61484000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
763	62132000 - 62144500	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	24	0,0	0,0
747	61496948 - 61498000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
747	61498000 - 61499000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
747	61585626 - 61599000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
747	61599000 - 61606000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
747	61689983 - 61698000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
747	61698000 - 61699000	9,42	9,42	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
747	61769938 - 61798000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
747	61798000 - 61799000	9,33	9,33	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
747	61895399 - 61898000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
747	61898000 - 61899000	9,26	9,26	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0

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

Naam	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	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2	Profiel2
756	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
756	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
756	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
756	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
756	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
742	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	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand
742	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	49	49	49	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand
743	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
764	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
758	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-72	-72	-72	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
744	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
763	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
747	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
747	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
747	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-72	-72	-72	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
747	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
747	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
747	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
747	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
747	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
747	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
747	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
747	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend

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

Naam	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3
756	0,000	0,040	0,000	0,000	75	75	75	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
756	0,000	0,040	0,000	0,000	79	79	79	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
756	0,000	0,040	0,000	0,000	79	79	79	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
756	0,000	0,040	0,000	0,000	83	83	83	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
756	0,000	0,040	0,000	0,000	83	83	83	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
742	0,060	0,220	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,280	0,820	0,160	0,000	40	40
742	0,060	0,220	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,280	0,820	0,160	0,000	49	49
743	0,000	0,040	0,000	0,000	49	49	49	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
764	0,000	0,040	0,000	0,000	86	86	86	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
758	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
750	0,000	0,040	0,000	0,000	49	49	49	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
750	0,000	0,040	0,000	0,000	57	57	57	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
750	0,000	0,040	0,000	0,000	57	57	57	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
750	0,000	0,040	0,000	0,000	57	57	57	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
750	0,000	0,040	0,000	0,000	64	64	64	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
750	0,000	0,040	0,000	0,000	70	70	70	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
750	0,000	0,040	0,000	0,000	70	70	70	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
750	0,000	0,040	0,000	0,000	75	75	75	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
750	0,000	0,040	0,000	0,000	75	75	75	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
750	0,000	0,040	0,000	0,000	79	79	79	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
750	0,000	0,040	0,000	0,000	79	79	79	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
750	0,000	0,040	0,000	0,000	83	83	83	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
750	0,000	0,040	0,000	0,000	83	83	83	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
750	0,000	0,040	0,000	0,000	86	86	86	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
750	0,000	0,040	0,000	0,000	86	86	86	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
744	0,000	0,040	0,000	0,000	49	49	49	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
763	0,000	0,040	0,000	0,000	86	86	86	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
747	0,000	0,040	0,000	0,000	49	49	49	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
747	0,000	0,040	0,000	0,000	57	57	57	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
747	0,000	0,040	0,000	0,000	57	57	57	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
747	0,000	0,040	0,000	0,000	57	57	57	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
747	0,000	0,040	0,000	0,000	64	64	64	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
747	0,000	0,040	0,000	0,000	70	70	70	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
747	0,000	0,040	0,000	0,000	70	70	70	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
747	0,000	0,040	0,000	0,000	75	75	75	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
747	0,000	0,040	0,000	0,000	75	75	75	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
747	0,000	0,040	0,000	0,000	79	79	79	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140

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

Naam	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	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Corr. 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5
756	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
756	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
756	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
756	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
756	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
742	40	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,510	13,230	1,920	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000
742	49	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,510	13,230	1,920	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000
743	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
764	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
758	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
750	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
750	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
750	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-72	-72	-72	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
750	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
750	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
750	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
750	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
750	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
750	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
750	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
750	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
750	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
750	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
750	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
750	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
744	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
763	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
747	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
747	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
747	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-72	-72	-72	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
747	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
747	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
747	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
747	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
747	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
747	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
747	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080

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

Naam	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Corr. 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Corr. 6
756	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	75	75	75	0	0,00
756	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	79	79	79	0	0,00
756	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	79	79	79	0	0,00
756	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	83	83	83	0	0,00
756	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	83	83	83	0	0,00
742	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,710	0,610	0,150	0,000	40	40	40	0	0,00
742	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,710	0,610	0,150	0,000	49	49	49	0	0,00
743	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	49	49	49	0	0,00
764	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	86	86	86	0	0,00
758	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	49	49	49	0	0,00
750	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	57	57	57	0	0,00
750	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	57	57	57	0	0,00
750	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	57	57	57	0	0,00
750	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	64	64	64	0	0,00
750	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	70	70	70	0	0,00
750	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	70	70	70	0	0,00
750	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	75	75	75	0	0,00
750	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	75	75	75	0	0,00
750	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	79	79	79	0	0,00
750	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	79	79	79	0	0,00
750	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	83	83	83	0	0,00
750	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	83	83	83	0	0,00
750	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	86	86	86	0	0,00
750	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	86	86	86	0	0,00
744	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	49	49	49	0	0,00
763	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	86	86	86	0	0,00
747	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	49	49	49	0	0,00
747	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	57	57	57	0	0,00
747	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	57	57	57	0	0,00
747	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	57	57	57	0	0,00
747	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	57	57	57	0	0,00
747	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	64	64	64	0	0,00
747	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	70	70	70	0	0,00
747	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	70	70	70	0	0,00
747	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	75	75	75	0	0,00
747	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	75	75	75	0	0,00
747	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	75	75	75	0	0,00
747	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	79	79	79	0	0,00

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

Naam	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	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
756	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
756	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
756	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
756	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
756	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
742	MDDM	Stoppend	1,440	1,230	0,360	0,000	40	40	40	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,290	6,660	8,590	0,000
742	MDDM	Stoppend	1,440	1,230	0,360	0,000	49	49	49	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,290	6,660	8,590	0,000
743	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
764	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
758	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
750	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,0													

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

Naam	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Corr. 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Corr. 9	Trein 10	Profiel10
756	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
756	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
756	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
756	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
756	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
742	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,060	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
742	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,060	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
743	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
764	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
758	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
750	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
750	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
750	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
750	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
750	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
750	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
750	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
750	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
750	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
750	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
750	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
750	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
750	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
750	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
750	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
750	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
744	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
763	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
747	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
747	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
747	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
747	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
747	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
747	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
747	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
747	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
747	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
747	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
747	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand

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

Naam	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Corr. 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11
756	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-94
756	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-94
756	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-101
756	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-101
756	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-108
742	0,140	0,270	0,350	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000	0,010	0,030	0,000	140
742	0,140	0,270	0,350	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000	0,010	0,030	0,000	140
743	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-66
764	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-115
758	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
750	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-66
750	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-66
750	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-72
750	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-79
750	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-79
750	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-79
750	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-87
750	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-87
750	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-94
750	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-94
750	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-101
750	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-101
750	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-108
750	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-108
750	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-115
744	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-66
763	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-115
747	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-66
747	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-66
747	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-72
747	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-79
747	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-79
747	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-79
747	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-87
747	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-87
747	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-94
747	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-94

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

Naam	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	V(P4) 12	Corr. 12	Trein 13	Profiel13
756	-94	-94	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	75	75	75	0	0,00	MDDM	Stoppend
756	-94	-94	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	79	79	79	0	0,00	MDDM	Stoppend
756	-101	-101	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	79	79	79	0	0,00	MDDM	Stoppend
756	-101	-101	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	83	83	83	0	0,00	MDDM	Stoppend
756	-108	-108	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	83	83	83	0	0,00	MDDM	Stoppend
742	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,150	6,130	1,670	0,000	40	40	40	0	0,00	ICM-4	Doorgaand
742	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,150	6,130	1,670	0,000	49	49	49	0	0,00	ICM-4	Doorgaand
743	-66	-66	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	49	49	49	0	0,00	MDDM	Stoppend
764	-115	-115	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	86	86	86	0	0,00	MDDM	Stoppend
758	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
750	-66	-66	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	49	49	49	0	0,00	MDDM	Stoppend
750	-66	-66	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	57	57	57	0	0,00	MDDM	Stoppend
750	-72	-72	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	57	57	57	0	0,00	MDDM	Stoppend
750	-79	-79	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	57	57	57	0	0,00	MDDM	Stoppend
750	-79	-79	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	64	64	64	0	0,00	MDDM	Stoppend
750	-79	-79	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	70	70	70	0	0,00	MDDM	Stoppend
750	-87	-87	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	70	70	70	0	0,00	MDDM	Stoppend
750	-87	-87	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	75	75	75	0	0,00	MDDM	Stoppend
750	-94	-94	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	75	75	75	0	0,00	MDDM	Stoppend
750	-94	-94	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	79	79	79	0	0,00	MDDM	Stoppend
750	-101	-101	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	79	79	79	0	0,00	MDDM	Stoppend
750	-101	-101	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	83	83	83	0	0,00	MDDM	Stoppend
750	-108	-108	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	83	83	83	0	0,00	MDDM	Stoppend
750	-108	-108	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	86	86	86	0	0,00	MDDM	Stoppend
750	-115	-115	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	86	86	86	0	0,00	MDDM	Stoppend
744	-66	-66	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	49	49	49	0	0,00	MDDM	Stoppend
763	-115	-115	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	86	86	86	0	0,00	MDDM	Stoppend
747	-66	-66	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	49	49	49	0	0,00	MDDM	Stoppend
747	-66	-66	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	57	57	57	0	0,00	MDDM	Stoppend
747	-72	-72	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	57	57	57	0	0,00	MDDM	Stoppend
747	-79	-79	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	57	57	57	0	0,00	MDDM	Stoppend
747	-79	-79	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	64	64	64	0	0,00	MDDM	Stoppend
747	-79	-79	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	70	70	70	0	0,00	MDDM	Stoppend
747	-87	-87	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	70	70	70	0	0,00	MDDM	Stoppend
747	-87	-87	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	75	75	75	0	0,00	MDDM	Stoppend
747	-94	-94	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	75	75	75	0	0,00	MDDM	Stoppend
747	-94	-94	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	79	79	79	0	0,00	MDDM	Stoppend

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

Naam	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Corr. 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14
756	0,490	0,420	0,100	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	75
756	0,490	0,420	0,100	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	79
756	0,490	0,420	0,100	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	79
756	0,490	0,420	0,100	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	83
756	0,490	0,420	0,100	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	83
742	11,080	9,600	1,520	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,360	0,000	0,000	0,000	140
742	11,080	9,600	1,520	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,360	0,000	0,000	0,000	140
743	0,490	0,420	0,100	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	49
764	0,490	0,420	0,100	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	86
758	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
750	0,490	0,420	0,100	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	49
750	0,490	0,420	0,100	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	57
750	0,490	0,420	0,100	0,000	-72	-72	-72	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	57
750	0,490	0,420	0,100	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	57
750	0,490	0,420	0,100	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	64
750	0,490	0,420	0,100	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	70
750	0,490	0,420	0,100	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	70
750	0,490	0,420	0,100	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	75
750	0,490	0,420	0,100	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	75
750	0,490	0,420	0,100	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	79
750	0,490	0,420	0,100	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	79
750	0,490	0,420	0,100	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	83
750	0,490	0,420	0,100	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	83
750	0,490	0,420	0,100	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	86
750	0,490	0,420	0,100	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	86
744	0,490	0,420	0,100	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	49
763	0,490	0,420	0,100	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	86
747	0,490	0,420	0,100	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	49
747	0,490	0,420	0,100	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	57
747	0,490	0,420	0,100	0,000	-72	-72	-72	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	57
747	0,490	0,420	0,100	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	57
747	0,490	0,420	0,100	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	64
747	0,490	0,420	0,100	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	70
747	0,490	0,420	0,100	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	70
747	0,490	0,420	0,100	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	75
747	0,490	0,420	0,100	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	75
747	0,490	0,420	0,100	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	79

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

Naam	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Corr. 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Corr. 15	Trein 16	Profiel16
756	75	75	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
756	79	79	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
756	79	79	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
756	83	83	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
756	83	83	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
742	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
742	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
743	49	49	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
764	86	86	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
758	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
750	49	49	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
750	57	57	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
750	57	57	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
750	57	57	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
750	64	64	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
750	70	70	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
750	70	70	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
750	75	75	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
750	75	75	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
750	79	79	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
750	79	79	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
750	83	83	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
750	83	83	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
750	86	86	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
750	86	86	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
744	49	49	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
763	86	86	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
747	49	49	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
747	57	57	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
747	57	57	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
747	57	57	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
747	57	57	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
747	64	64	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
747	70	70	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
747	70	70	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
747	75	75	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
747	75	75	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
747	79	79	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand

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

Naam	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Corr. 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17
756	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
756	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
756	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
756	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
756	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
742	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
742	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
743	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
764	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
758	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
750	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90									

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

Naam	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 17	Corr. 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18	V(N) 18	V(P4) 18	Corr. 18	Trein 19	Profiel19
756	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
756	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
756	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
756	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
756	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
742	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
742	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
743	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
764	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
758	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
750	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
750	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
750	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
750	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
750	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
750	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
750	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
750	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
750	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
750	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
750	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
750	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
750	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
750	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
750	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
744	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
763	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
747	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
747	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
747	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
747	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
747	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
747	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
747	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
747	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
747	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
747	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
747	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
747	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand

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

[illegible]

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

Naam	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Corr. 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Corr. 21	Trein 22
756	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	DDM-2/3
756	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	DDM-2/3
756	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	DDM-2/3
756	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	DDM-2/3
756	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	DDM-2/3
742	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
742	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
743	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	DDM-2/3
764	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	DDM-2/3
758	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
750	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	DDM-2/3
750	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	DDM-2/3
750	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-72	-72	-72	0	0,00	DDM-2/3
750	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	DDM-2/3
750	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	DDM-2/3
750	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	DDM-2/3
750	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	DDM-2/3
750	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	DDM-2/3
750	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	DDM-2/3
750	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	DDM-2/3
750	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	DDM-2/3
750	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	DDM-2/3
750	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	DDM-2/3
750	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	DDM-2/3
750	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	DDM-2/3
744	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	DDM-2/3
763	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	DDM-2/3
747	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	DDM-2/3
747	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	DDM-2/3
747	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-72	-72	-72	0	0,00	DDM-2/3
747	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	DDM-2/3
747	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	DDM-2/3
747	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-79	-79	-79	0	0,00	DDM-2/3
747	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	DDM-2/3
747	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	DDM-2/3
747	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	DDM-2/3
747	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-94	-94	-94	0	0,00	DDM-2/3

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

[illegible]

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

Naam	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Corr. 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24	Corr. 24
756	0,000	75	75	75	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
756	0,000	79	79	79	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
756	0,000	79	79	79	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
756	0,000	83	83	83	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
756	0,000	83	83	83	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
742	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
742	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
743	0,000	49	49	49	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
764	0,000	86	86	86	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
758	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	49	49	49	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	57	57	57	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	57	57	57	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	57	57	57	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	64	64	64	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	70	70	70	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	70	70	70	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	75	75	75	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	75	75	75	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	79	79	79	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	79	79	79	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	83	83	83	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	83	83	83	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	86	86	86	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	86	86	86	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
744	0,000	49	49	49	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
763	0,000	86	86	86	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	49	49	49	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	57	57	57	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	57	57	57	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	57	57	57	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	64	64	64	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	70	70	70	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	70	70	70	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	75	75	75	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	75	75	75	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	79	79	79	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	79	79	79	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00

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

[illegible]

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

Naam	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Corr. 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Corr. 27
756	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
756	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
756	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
756	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
756	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
742	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
742	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
743	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
764	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
758	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
744	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
763	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00

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

[illegible]

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

Naam	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29	Corr. 29	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	Corr. 30
756	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
756	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
756	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
756	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
756	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
742	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
742	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
743	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
764	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
758	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
750	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
744	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
763	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0				

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

Naam	RRgebr	Ltrr;feit[1]	Ltrr;feit[2]	Ltrr;feit[3]	Ltrr;feit[4]	Ltrr;feit[5]	Ltrr;feit[6]	Ltrr;feit[7]	Ltrr;feit[8]	Ltrr;feit[9]	Ltrr;feit[10]	Ltrr;feit[11]	Ltrr;feit[12]
756	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
756	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
756	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
756	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
756	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
742	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
750	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
750	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
750	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
750	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
750	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
750	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
750	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
750	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
750	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
750	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
750	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
750	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
744	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
763	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
747	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
747	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
747	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
747	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8

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

[illegible]

[illegible]

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

[illegible]

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

Naam	Schaal,2k	Schaal,4k	Schaal,8k	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250
756	0,00	0,00	0,00	76,43	89,07	104,08	111,28	113,72	114,45	106,68	92,07	71,27	84,82	100,20
756	0,00	0,00	0,00	76,45	89,09	104,09	111,28	113,73	114,45	106,69	92,10	71,29	84,86	100,22
756	0,00	0,00	0,00	76,49	89,13	104,09	111,29	113,75	114,47	106,71	92,18	71,31	84,95	100,28
756	0,00	0,00	0,00	76,51	89,14	104,09	111,30	113,76	114,47	106,72	92,21	71,33	84,99	100,31
756	0,00	0,00	0,00	76,54	89,18	104,10	111,30	113,77	114,49	106,74	92,29	71,36	85,08	100,37
742	0,00	0,00	0,00	78,78	91,54	106,78	117,90	117,33	117,12	109,29	94,32	73,78	87,02	102,47
742	0,00	0,00	0,00	78,85	91,58	106,79	117,93	117,35	117,13	109,30	94,38	73,79	86,98	102,47
743	0,00	0,00	0,00	77,17	89,88	105,05	116,20	115,62	115,39	107,57	92,71	72,06	85,28	100,78
764	0,00	0,00	0,00	77,60	90,24	105,10	116,32	115,80	115,51	107,77	93,41	72,35	86,00	101,27
758	0,00	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	0,00	0,00	0,00	76,17	88,88	104,05	111,20	113,62	114,39	106,57	91,71	71,12	84,39	99,87
750	0,00	0,00	0,00	76,21	88,90	104,06	111,21	113,63	114,39	106,58	91,74	71,13	84,37	99,87
750	0,00	0,00	0,00	76,24	88,92	104,06	111,22	113,64	114,40	106,59	91,78	71,15	84,43	99,91
750	0,00	0,00	0,00	76,27	88,95	104,07	111,23	113,66	114,41	106,61	91,84	71,17	84,51	99,96
750	0,00	0,00	0,00	76,30	88,97	104,07	111,24	113,67	114,41	106,62	91,87	71,19	84,55	100,01
750	0,00	0,00	0,00	76,33	88,99	104,07	111,25	113,68	114,42	106,63	91,90	71,20	84,61	100,04
750	0,00	0,00	0,00	76,37	89,02	104,08	111,26	113,70	114,43	106,65	91,97	71,23	84,69	100,11
750	0,00	0,00	0,00	76,39	89,04	104,08	111,27	113,71	114,44	106,66	92,01	71,25	84,74	100,14
750	0,00	0,00	0,00	76,43	89,07	104,08	111,28	113,72	114,45	106,68	92,07	71,27	84,82	100,20
750	0,00	0,00	0,00	76,45	89,09	104,09	111,28	113,73	114,45	106,69	92,10	71,29	84,86	100,22
750	0,00	0,00	0,00	76,49	89,13	104,09	111,29	113,75	114,47	106,71	92,18	71,31	84,95	100,28
750	0,00	0,00	0,00	76,51	89,14	104,09	111,30	113,76	114,47	106,72	92,21	71,33	84,99	100,31
750	0,00	0,00	0,00	76,54	89,18	104,10	111,30	113,77	114,49	106,74	92,29	71,36	85,08	100,37
750	0,00	0,00	0,00	76,56	89,19	104,10	111,31	113,78	114,49	106,75	92,32	71,37	85,11	100,40
750	0,00	0,00	0,00	76,60	89,24	104,10	111,32	113,80	114,51	106,77	92,41	71,40	85,21	100,46
744	0,00	0,00	0,00	77,17	89,88	105,05	116,20	115,62	115,39	107,57	92,71	72,06	85,28	100,78
763	0,00	0,00	0,00	77,60	90,24	105,10	116,32	115,80	115,51	107,77	93,41	72,35	86,00	101,27
747	0,00	0,00	0,00	76,17	88,88	104,05	111,20	113,62	114,39	106,57	91,71	71,12	84,39	99,87
747	0,00	0,00	0,00	76,21	88,90	104,06	111,21	113,63	114,39	106,58	91,74	71,13	84,37	99,87
747	0,00	0,00	0,00	76,24	88,92	104,06	111,22	113,64	114,40	106,59	91,78	71,15	84,43	99,91
747	0,00	0,00	0,00	76,27	88,95	104,07	111,23	113,66	114,41	106,61	91,84	71,17	84,51	99,96
747	0,00	0,00	0,00	76,30	88,97	104,07	111,24	113,67	114,41	106,62	91,87	71,19	84,55	100,01
747	0,00	0,00	0,00	76,33	88,99	104,07	111,25	113,68	114,42	106,63	91,90	71,20	84,61	100,04
747	0,00	0,00	0,00	76,37	89,02	104,08	111,26	113,70	114,43	106,65	91,97	71,23	84,69	100,11
747	0,00	0,00	0,00	76,39	89,04	104,08	111,27	113,71	114,44	106,66	92,01	71,25	84,74	100,14
747	0,00	0,00	0,00	76,43	89,07	104,08	111,28	113,72	114,45	106,68	92,07	71,27	84,82	100,20
747	0,00	0,00	0,00	76,45	89,09	104,09	111,28	113,73	114,45	106,69	92,10	71,29	84,86	100,22

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

Naam	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63
756	106,21	108,63	109,15	101,90	87,94	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	106,22	108,64	109,15	101,92	87,98	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	106,23	108,68	109,19	102,02	88,18	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	106,24	108,69	109,19	102,03	88,23	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	106,25	108,74	109,23	102,14	88,45	--	--	--	--	--	--	--	--	--
742	112,73	112,13	111,68	104,15	89,50	--	--	--	--	--	--	--	--	--
742	112,76	112,15	111,70	104,18	89,57	--	--	--	--	--	--	--	--	--
743	111,03	110,44	109,99	102,53	88,07	--	--	--	--	--	--	--	--	--
764	111,14	110,71	110,22	103,14	89,48	--	--	--	--	--	--	--	--	--
758	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	106,11	108,46	109,01	101,56	87,14	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	106,13	108,47	109,02	101,58	87,18	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	106,14	108,49	109,04	101,62	87,28	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	106,16	108,52	109,06	101,68	87,42	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	106,16	108,53	109,07	101,70	87,47	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	106,17	108,54	109,08	101,72	87,52	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	106,19	108,58	109,11	101,80	87,70	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	106,20	108,59	109,12	101,82	87,75	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	106,21	108,63	109,15	101,90	87,94	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	106,22	108,64	109,15	101,92	87,98	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	106,23	108,68	109,19	102,02	88,18	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	106,24	108,69	109,19	102,03	88,23	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	106,25	108,74	109,23	102,14	88,45	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	106,25	108,75	109,24	102,16	88,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	106,27	108,80	109,28	102,28	88,73	--	--	--	--	--	--	--	--	--
744	111,03	110,44	109,99	102,53	88,07	--	--	--	--	--	--	--	--	--
763	111,14	110,71	110,22	103,14	89,48	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	106,11	108,46	109,01	101,56	87,14	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	106,13	108,47	109,02	101,58	87,18	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	106,14	108,49	109,04	101,62	87,28	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	106,16	108,52	109,06	101,68	87,42	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	106,16	108,53	109,07	101,70	87,47	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	106,17	108,54	109,08	101,72	87,52	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	106,19	108,58	109,11	101,80	87,70	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	106,20	108,59	109,12	101,82	87,75	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	106,21	108,63	109,15	101,90	87,94	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	106,22	108,64	109,15	101,92	87,98	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

[illegible]

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

Naam	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500	LE(A)0.0 1k
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,67	88,46	103,58	110,60	113,07
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,69	88,47	103,58	110,61	113,08
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,74	88,51	103,59	110,62	113,10
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,76	88,52	103,59	110,62	113,12
756	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,80	88,56	103,59	110,63	113,14
742	--	--	--	--	--	--	--	--	--	78,15	91,03	106,37	117,36	116,80
742	--	--	--	--	--	--	--	--	--	78,22	91,07	106,38	117,38	116,82
743	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,40	89,26	104,55	115,52	114,94
764	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,86	89,62	104,60	115,64	115,18
758	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,40	88,26	103,55	110,52	112,94
750	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,43	88,27	103,56	110,54	112,95
750	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,47	88,30	103,56	110,54	112,97
750	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,50	88,32	103,57	110,55	112,99
750	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,54	88,35	103,57	110,56	113,00
750	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,56	88,37	103,57	110,57	113,01
750	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,61	88,40	103,58	110,58	113,04
750	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,63	88,42	103,58	110,59	113,05
750	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,67	88,46	103,58	110,60	113,07
750	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,69	88,47	103,58	110,61	113,08
750	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,74	88,51	103,59	110,62	113,10
750	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,76	88,52	103,59	110,62	113,12
750	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,80	88,56	103,59	110,63	113,14
750	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,81	88,58	103,60	110,63	113,15
750	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,86	88,62	103,60	110,64	113,18
744	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,40	89,26	104,55	115,52	114,94
763	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,86	89,62	104,60	115,64	115,18
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,40	88,26	103,55	110,52	112,94
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,43	88,27	103,56	110,54	112,95
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,47	88,30	103,56	110,54	112,97
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,50	88,32	103,57	110,55	112,99
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,54	88,35	103,57	110,56	113,00
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,56	88,37	103,57	110,57	113,01
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,61	88,40	103,58	110,58	113,04
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,63	88,42	103,58	110,59	113,05
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,67	88,46	103,58	110,60	113,07
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,69	88,47	103,58	110,61	113,08

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

Naam	LE(A)0.0 2k	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125	LE(A)1.0 250
756	113,72	106,03	91,52	70,81	84,60	100,18	105,95	108,51	108,83	102,09	88,45	--	--	--
756	113,72	106,04	91,55	70,82	84,63	100,21	105,95	108,52	108,83	102,11	88,49	--	--	--
756	113,74	106,06	91,63	70,85	84,71	100,26	105,97	108,59	108,90	102,27	88,76	--	--	--
756	113,75	106,08	91,66	70,87	84,75	100,28	105,97	108,60	108,91	102,29	88,80	--	--	--
756	113,77	106,10	91,75	70,90	84,83	100,34	105,98	108,68	108,99	102,46	89,09	--	--	--
742	116,53	108,76	93,87	73,35	86,83	102,47	112,47	111,90	111,30	103,94	89,43	--	--	--
742	116,54	108,78	93,94	73,36	86,80	102,47	112,50	111,92	111,32	103,96	89,50	--	--	--
743	114,63	106,90	92,14	71,60	85,10	100,82	110,75	110,19	109,55	102,44	88,26	--	--	--
764	114,80	107,14	92,87	71,90	85,75	101,24	110,86	110,61	109,98	103,43	90,04	--	--	--
758	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	113,63	105,90	91,14	70,66	84,21	99,91	105,85	108,24	108,58	101,51	87,40	--	--	--
750	113,64	105,91	91,17	70,67	84,19	99,91	105,87	108,25	108,60	101,53	87,43	--	--	--
750	113,65	105,93	91,21	70,69	84,25	99,94	105,88	108,29	108,63	101,62	87,60	--	--	--
750	113,66	105,94	91,27	70,71	84,31	99,99	105,89	108,34	108,68	101,74	87,81	--	--	--
750	113,67	105,96	91,30	70,72	84,35	100,02	105,90	108,35	108,68	101,75	87,85	--	--	--
750	113,68	105,97	91,34	70,74	84,40	100,06	105,91	108,36	108,69	101,77	87,89	--	--	--
750	113,69	105,99	91,41	70,77	84,48	100,11	105,93	108,43	108,76	101,92	88,16	--	--	--
750	113,70	106,01	91,45	70,78	84,52	100,14	105,93	108,44	108,76	101,94	88,20	--	--	--
750	113,72	106,03	91,52	70,81	84,60	100,18	105,95	108,51	108,83	102,09	88,45	--	--	--
750	113,72	106,04	91,55	70,82	84,63	100,21	105,95	108,52	108,83	102,11	88,49	--	--	--
750	113,74	106,06	91,63	70,85	84,71	100,26	105,97	108,59	108,90	102,27	88,76	--	--	--
750	113,75	106,08	91,66	70,87	84,75	100,28	105,97	108,60	108,91	102,29	88,80	--	--	--
750	113,77	106,10	91,75	70,90	84,83	100,34	105,98	108,68	108,99	102,46	89,09	--	--	--
750	113,78	106,11	91,78	70,91	84,86	100,36	105,99	108,69	109,00	102,48	89,11	--	--	--
750	113,80	106,14	91,87	70,94	84,95	100,41	106,00	108,78	109,09	102,67	89,42	--	--	--
744	114,63	106,90	92,14	71,60	85,10	100,82	110,75	110,19	109,55	102,44	88,26	--	--	--
763	114,80	107,14	92,87	71,90	85,75	101,24	110,86	110,61	109,98	103,43	90,04	--	--	--
747	113,63	105,90	91,14	70,66	84,21	99,91	105,85	108,24	108,58	101,51	87,40	--	--	--
747	113,64	105,91	91,17	70,67	84,19	99,91	105,87	108,25	108,60	101,53	87,43	--	--	--
747	113,65	105,93	91,21	70,69	84,25	99,94	105,88	108,29	108,63	101,62	87,60	--	--	--
747	113,66	105,94	91,27	70,71	84,31	99,99	105,89	108,34	108,68	101,74	87,81	--	--	--
747	113,67	105,96	91,30	70,72	84,35	100,02	105,90	108,35	108,68	101,75	87,85	--	--	--
747	113,68	105,97	91,34	70,74	84,40	100,06	105,91	108,36	108,69	101,77	87,89	--	--	--
747	113,69	105,99	91,41	70,77	84,48	100,11	105,93	108,43	108,76	101,92	88,16	--	--	--
747	113,70	106,01	91,45	70,78	84,52	100,14	105,93	108,44	108,76	101,94	88,20	--	--	--
747	113,72	106,03	91,52	70,81	84,60	100,18	105,95	108,51	108,83	102,09	88,45	--	--	--
747	113,72	106,04	91,55	70,82	84,63	100,21	105,95	108,52	108,83	102,11	88,49	--	--	--

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

[illegible]

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

[illegible]

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

Naam	LE(A)Br 8k	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k
756	--	70,06	83,55	99,48	105,26	107,64	107,60	100,71	86,84	67,56	81,96	98,35	103,05	105,47
756	--	70,08	83,57	99,48	105,26	107,64	107,61	100,72	86,87	67,57	81,98	98,36	103,05	105,48
756	--	70,11	83,59	99,48	105,27	107,67	107,63	100,74	86,93	67,59	82,02	98,38	103,06	105,51
756	--	70,13	83,61	99,48	105,27	107,67	107,64	100,75	86,95	67,59	82,04	98,39	103,06	105,52
756	--	70,17	83,64	99,48	105,28	107,70	107,66	100,78	87,01	67,61	82,07	98,41	103,07	105,56
742	--	72,13	85,82	101,97	111,60	110,90	109,87	103,00	88,95	69,87	84,26	100,75	109,42	108,78
742	--	72,20	85,86	101,98	111,63	110,93	109,88	103,02	89,00	69,87	84,24	100,75	109,43	108,79
743	--	70,80	84,40	100,46	110,19	109,52	108,52	101,60	87,56	68,40	82,69	99,18	107,91	107,30
764	--	71,23	84,68	100,49	110,29	109,73	108,69	101,81	88,10	68,56	82,99	99,34	107,97	107,51
758	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	--	69,80	83,40	99,46	105,19	107,52	107,52	100,60	86,56	67,48	81,79	98,25	103,00	105,33
750	--	69,83	83,41	99,46	105,20	107,53	107,52	100,61	86,59	67,49	81,78	98,25	103,01	105,34
750	--	69,86	83,43	99,46	105,21	107,55	107,53	100,62	86,62	67,50	81,80	98,26	103,02	105,36
750	--	69,90	83,45	99,47	105,22	107,56	107,54	100,64	86,66	67,51	81,83	98,27	103,02	105,38
750	--	69,93	83,47	99,47	105,22	107,57	107,55	100,65	86,68	67,52	81,85	98,29	103,02	105,39
750	--	69,96	83,49	99,47	105,23	107,59	107,56	100,66	86,71	67,53	81,88	98,30	103,03	105,40
750	--	70,00	83,51	99,47	105,24	107,61	107,58	100,68	86,77	67,54	81,91	98,32	103,04	105,43
750	--	70,02	83,53	99,47	105,25	107,62	107,59	100,69	86,79	67,55	81,93	98,33	103,04	105,44
750	--	70,06	83,55	99,48	105,26	107,64	107,60	100,71	86,84	67,56	81,96	98,35	103,05	105,47
750	--	70,08	83,57	99,48	105,26	107,64	107,61	100,72	86,87	67,57	81,98	98,36	103,05	105,48
750	--	70,11	83,59	99,48	105,27	107,67	107,63	100,74	86,93	67,59	82,02	98,38	103,06	105,51
750	--	70,13	83,61	99,48	105,27	107,67	107,64	100,75	86,95	67,59	82,04	98,39	103,06	105,52
750	--	70,17	83,64	99,48	105,28	107,70	107,66	100,78	87,01	67,61	82,07	98,41	103,07	105,56
750	--	70,19	83,65	99,49	105,29	107,70	107,67	100,78	87,03	67,62	82,09	98,42	103,07	105,57
750	--	70,23	83,68	99,49	105,29	107,73	107,69	100,81	87,10	67,63	82,13	98,44	103,07	105,61
744	--	70,80	84,40	100,46	110,19	109,52	108,52	101,60	87,56	68,40	82,69	99,18	107,91	107,30
763	--	71,23	84,68	100,49	110,29	109,73	108,69	101,81	88,10	68,56	82,99	99,34	107,97	107,51
747	--	69,80	83,40	99,46	105,19	107,52	107,52	100,60	86,56	67,48	81,79	98,25	103,00	105,33
747	--	69,83	83,41	99,46	105,20	107,53	107,52	100,61	86,59	67,49	81,78	98,25	103,01	105,34
747	--	69,86	83,43	99,46	105,21	107,55	107,53	100,62	86,62	67,50	81,80	98,26	103,02	105,36
747	--	69,90	83,45	99,47	105,22	107,56	107,54	100,64	86,66	67,51	81,83	98,27	103,02	105,38
747	--	69,93	83,47	99,47	105,22	107,57	107,55	100,65	86,68	67,52	81,85	98,29	103,02	105,39
747	--	69,96	83,49	99,47	105,23	107,59	107,56	100,66	86,71	67,53	81,88	98,30	103,03	105,40
747	--	70,00	83,51	99,47	105,24	107,61	107,58	100,68	86,77	67,54	81,91	98,32	103,04	105,43
747	--	70,02	83,53	99,47	105,25	107,62	107,59	100,69	86,79	67,55	81,93	98,33	103,04	105,44
747	--	70,06	83,55	99,48	105,26	107,64	107,60	100,71	86,84	67,56	81,96	98,35	103,05	105,47
747	--	70,08	83,57	99,48	105,26	107,64	107,61	100,72	86,87	67,57	81,98	98,36	103,05	105,48

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

Naam	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250	LE(N)1.0 500	LE(N)1.0 1k	LE(N)1.0 2k	LE(N)1.0 4k	LE(N)1.0 8k	LE(N)2.0 63	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250
756	104,87	98,96	85,56	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	104,88	98,97	85,57	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	104,92	99,06	85,71	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	104,93	99,07	85,73	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
756	104,98	99,16	85,89	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
742	107,12	101,00	87,28	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
742	107,14	101,01	87,30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
743	105,69	99,61	85,97	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
764	105,96	100,13	86,84	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
758	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	104,72	98,66	85,05	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	104,73	98,67	85,07	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	104,75	98,71	85,14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	104,78	98,77	85,24	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	104,78	98,78	85,26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	104,79	98,79	85,28	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	104,83	98,87	85,41	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	104,83	98,88	85,43	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	104,87	98,96	85,56	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	104,88	98,97	85,57	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	104,92	99,06	85,71	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	104,93	99,07	85,73	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	104,98	99,16	85,89	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	104,98	99,17	85,90	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
750	105,04	99,28	86,07	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
744	105,69	99,61	85,97	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
763	105,96	100,13	86,84	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	104,72	98,66	85,05	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	104,73	98,67	85,07	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	104,75	98,71	85,14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	104,78	98,77	85,24	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	104,78	98,78	85,26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	104,79	98,79	85,28	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	104,83	98,87	85,41	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	104,83	98,88	85,43	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	104,87	98,96	85,56	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	104,88	98,97	85,57	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

[illegible]

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

[illegible]

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

[illegible]

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

[illegible]

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

[illegible]

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

Naam	LE(P4)Br 4k	LE(P4)Br 8k
756	--	--
756	--	--
756	--	--
756	--	--
756	--	--
742	--	--
742	--	--
743	--	--
764	--	--
758	--	--
750	--	--
750	--	--
750	--	--
750	--	--
750	--	--
750	--	--
750	--	--
750	--	--
750	--	--
750	--	--
750	--	--
750	--	--
750	--	--
750	--	--
744	--	--
763	--	--
747	--	--
747	--	--
747	--	--
747	--	--
747	--	--
747	--	--
747	--	--
747	--	--
747	--	--

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

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125
747	61982716 - 61998000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
747	61998000 - 61999000	9,22	9,22	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
747	62041644 - 62098000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
747	62098000 - 62099000	9,33	9,33	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
747	62104419 - 62132000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
751	62101000 - 62114500	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	26	0,0	0,0
773	62144500 - 62157000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	24	0,0	0,0
746	61407000 - 61421000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	0,0	0,0
765	62128000 - 62145000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
765	62180105 - 62199000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
765	62240496 - 62299000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
765	62383682 - 62399000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
765	62399000 - 62499000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
765	62546843 - 62599000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
765	62641339 - 62699000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
765	62728148 - 62799000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
752	61466000 - 61479000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0.0 dB	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	26	0,0	0,0
745	61484000 - 61497000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	4 - niet-voegloze wissel	26	0,0	0,0

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

Naam	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	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2	Profiel2
747	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
747	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
747	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
747	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
747	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
751	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
773	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	86	86	86	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand
746	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
765	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend
765	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand
765	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-122	-122	-122	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand
765	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand
765	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,080	0,000	0,000	-133	-133	-133	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand
765	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	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand
765	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	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand
765	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	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand
752	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
745	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend

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

Naam	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3
747	0,000	0,040	0,000	0,000	79	79	79	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
747	0,000	0,040	0,000	0,000	83	83	83	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
747	0,000	0,040	0,000	0,000	83	83	83	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
747	0,000	0,040	0,000	0,000	86	86	86	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
747	0,000	0,040	0,000	0,000	86	86	86	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
751	0,000	0,040	0,000	0,000	86	86	86	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
773	0,060	0,220	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,280	0,820	0,160	0,000	86	86
746	0,000	0,040	0,000	0,000	49	49	49	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
765	0,000	0,040	0,000	0,000	86	86	86	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140
765	0,080	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,300	0,780	0,240	0,000	-115	-115
765	0,080	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,300	0,780	0,240	0,000	-122	-122
765	0,080	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,300	0,780	0,240	0,000	-129	-129
765	0,080	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,300	0,780	0,240	0,000	-133	-133
765	0,080	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,300	0,780	0,240	0,000	-137	-137
765	0,080	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,300	0,780	0,240	0,000	-139	-139
765	0,080	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,300	0,780	0,240	0,000	-140	-140
752	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
745	0,000	0,040	0,000	0,000	49	49	49	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	140	140

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

Naam	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	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Corr. 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5
747	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
747	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
747	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
747	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
747	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
751	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
773	86	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,510	13,230	1,920	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000
746	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
765	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080
765	-115	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000
765	-122	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000
765	-129	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000
765	-133	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000
765	-137	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000
765	-139	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000
765	-140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	15,480	12,150	2,430	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000
752	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
745	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,260	0,080	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,080

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

Naam	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Corr. 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Corr. 6
747	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	79	79	79	0	0,00
747	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	83	83	83	0	0,00
747	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	83	83	83	0	0,00
747	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	86	86	86	0	0,00
747	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	86	86	86	0	0,00
751	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	86	86	86	0	0,00
773	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,710	0,610	0,150	0,000	86	86	86	0	0,00
746	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	49	49	49	0	0,00
765	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	86	86	86	0	0,00
765	0,040	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-115	-115	-115	0	0,00
765	0,040	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-122	-122	-122	0	0,00
765	0,040	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-129	-129	-129	0	0,00
765	0,040	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-133	-133	-133	0	0,00
765	0,040	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-137	-137	-137	0	0,00
765	0,040	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-139	-139	-139	0	0,00
765	0,040	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,720	0,600	0,160	0,000	-140	-140	-140	0	0,00
752	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
745	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,100	0,280	0,060	0,000	49	49	49	0	0,00

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

Naam	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	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
747	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
747	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
747	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
747	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
751	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
773	MDDM	Stoppend	1,440	1,230	0,360	0,000	86	86	86	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,290	6,660	8,590	0,000
746	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
765	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000
765	MDDM	Stoppend	1,470	1,270	0,300	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,290	7,570	9,240	0,000
765	MDDM	Stoppend	1,470	1,270	0,300	0,000	-122	-122	-122	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,290	7,570	9,240	0,000
765	MDDM	Stoppend	1,470	1,270	0,300	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,290	7,570	9,240	0,000
765	MDDM	Stoppend	1,470	1,270	0,300	0,000	-133	-133	-133	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,290	7,570	9,240	0,000
765	MDDM	Stoppend	1,470	1,270	0,300	0,000	-137	-137	-137	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,290	7,570	9,240	0,000
765	MDDM	Stoppend	1,470	1,270	0,300	0,000	-139	-139	-139	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,290	7,570	9,240	0,000
765	MDDM	Stoppend	1,470	1,270	0,300	0,000	-140	-140	-140	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,290	7,570	9,240	0,000
752	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
745	ICM-3	Doorgaand	5,160	4,050	0,810	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,190	4,410	0,630	0,000

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

Naam	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Corr. 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Corr. 9	Trein 10	Profiel10
747	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
747	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
747	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
747	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
747	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
751	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
773	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,060	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
746	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
765	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
765	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,050	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
765	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,050	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
765	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,050	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
765	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,050	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
765	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,050	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
765	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,050	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
765	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,050	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
752	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
745	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand

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

Naam	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Corr. 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11
747	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-101
747	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-101
747	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-108
747	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-108
747	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-115
751	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-115
773	0,140	0,270	0,350	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000	0,010	0,030	0,000	140
746	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-66
765	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-115
765	0,150	0,320	0,320	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	140
765	0,150	0,320	0,320	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	140
765	0,150	0,320	0,320	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	140
765	0,150	0,320	0,320	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	140
765	0,150	0,320	0,320	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	140
765	0,150	0,320	0,320	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	140
765	0,150	0,320	0,320	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	140
752	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
745	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,200	0,050	0,000	-66

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

Naam	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	V(P4) 12	Corr. 12	Trein 13	Profiel13
747	-101	-101	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	79	79	79	0	0,00	MDDM	Stoppend
747	-101	-101	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	83	83	83	0	0,00	MDDM	Stoppend
747	-108	-108	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	83	83	83	0	0,00	MDDM	Stoppend
747	-108	-108	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	86	86	86	0	0,00	MDDM	Stoppend
747	-115	-115	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	86	86	86	0	0,00	MDDM	Stoppend
751	-115	-115	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	86	86	86	0	0,00	MDDM	Stoppend
773	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,150	6,130	1,670	0,000	86	86	86	0	0,00	ICM-4	Doorgaand
746	-66	-66	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	49	49	49	0	0,00	MDDM	Stoppend
765	-115	-115	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	86	86	86	0	0,00	MDDM	Stoppend
765	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,260	6,190	1,530	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	ICM-4	Doorgaand
765	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,260	6,190	1,530	0,000	-122	-122	-122	0	0,00	ICM-4	Doorgaand
765	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,260	6,190	1,530	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	ICM-4	Doorgaand
765	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,260	6,190	1,530	0,000	-133	-133	-133	0	0,00	ICM-4	Doorgaand
765	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,260	6,190	1,530	0,000	-137	-137	-137	0	0,00	ICM-4	Doorgaand
765	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,260	6,190	1,530	0,000	-139	-139	-139	0	0,00	ICM-4	Doorgaand
765	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	7,260	6,190	1,530	0,000	-140	-140	-140	0	0,00	ICM-4	Doorgaand
752	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
745	-66	-66	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,240	0,210	0,050	0,000	49	49	49	0	0,00	MDDM	Stoppend

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

Naam	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Corr. 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14
747	0,490	0,420	0,100	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	79
747	0,490	0,420	0,100	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	83
747	0,490	0,420	0,100	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	83
747	0,490	0,420	0,100	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	86
747	0,490	0,420	0,100	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	86
751	0,490	0,420	0,100	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	86
773	11,080	9,600	1,520	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,360	0,000	0,000	0,000	140
746	0,490	0,420	0,100	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	49
765	0,490	0,420	0,100	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	86
765	11,120	8,840	1,760	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,360	0,000	0,000	0,000	140
765	11,120	8,840	1,760	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,360	0,000	0,000	0,000	140
765	11,120	8,840	1,760	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,360	0,000	0,000	0,000	140
765	11,120	8,840	1,760	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,360	0,000	0,000	0,000	140
765	11,120	8,840	1,760	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,360	0,000	0,000	0,000	140
765	11,120	8,840	1,760	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,360	0,000	0,000	0,000	140
765	11,120	8,840	1,760	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,360	0,000	0,000	0,000	140
752	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
745	0,490	0,420	0,100	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,480	0,410	0,120	0,000	49

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

Naam	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Corr. 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Corr. 15	Trein 16	Profiel16
747	79	79	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
747	83	83	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
747	83	83	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
747	86	86	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
747	86	86	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
751	86	86	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
773	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
746	49	49	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
765	86	86	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
765	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
765	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
765	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
765	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
765	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
765	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
765	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,300	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
752	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
745	49	49	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,760	2,520	3,080	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand

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

Naam	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Corr. 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17
747	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
747	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
747	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
747	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
747	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
751	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
773	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
746	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
765	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90
765	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
765	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
765	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
765	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
765	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
765	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
765	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
752	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
745	1,760	2,220	2,860	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	90

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

Naam	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 17	Corr. 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18	V(N) 18	V(P4) 18	Corr. 18	Trein 19	Profiel19
747	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
747	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
747	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
747	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
747	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
751	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
773	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
746	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
765	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
765	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
765	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
765	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
765	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
765	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
765	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
765	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
752	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
745	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand

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

Naam	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Corr. 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20
747	0,050	0,110	0,110	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090	0,120	0,000
747	0,050	0,110	0,110	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090	0,120	0,000
747	0,050	0,110	0,110	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090	0,120	0,000
747	0,050	0,110	0,110	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090	0,120	0,000
747	0,050	0,110	0,110	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090	0,120	0,000
751	0,050	0,110	0,110	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090	0,120	0,000
773	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
746	0,050	0,110	0,110	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090	0,120	0,000
765	0,050	0,110	0,110	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090	0,120	0,000
765	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
765	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
765	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
765	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
765	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
765	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
765	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
765	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
752	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
745	0,050	0,110	0,110	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090	0,120	0,000

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

Naam	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Corr. 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Corr. 21	Trein 22
747	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	DDM-2/3
747	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-101	-101	-101	0	0,00	DDM-2/3
747	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	DDM-2/3
747	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-108	-108	-108	0	0,00	DDM-2/3
747	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	DDM-2/3
751	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	DDM-2/3
773	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
746	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	DDM-2/3
765	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-115	-115	-115	0	0,00	DDM-2/3
765	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
765	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
765	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
765	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
765	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
765	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
752	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
745	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,420	2,060	0,510	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	DDM-2/3

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

Naam	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Corr. 22	Trein 23	Profiel23	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23
747	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,380	2,040	0,560
747	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,380	2,040	0,560
747	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,380	2,040	0,560
747	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,380	2,040	0,560
747	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,380	2,040	0,560
751	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,380	2,040	0,560
773	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
746	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,380	2,040	0,560
765	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,380	2,040	0,560
765	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
752	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
745	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,380	2,040	0,560

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

Naam	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Corr. 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24	Corr. 24
747	0,000	79	79	79	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	83	83	83	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	83	83	83	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	86	86	86	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	86	86	86	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
751	0,000	86	86	86	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
773	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
746	0,000	49	49	49	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
765	0,000	86	86	86	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
752	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
745	0,000	49	49	49	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	3,720	2,960	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00

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

Naam	Trein 25	Profiel25	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25	V(N) 25	V(P4) 25	Corr. 25	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26
747	ICM-4	Doorgaand	3,680	3,200	0,520	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000
747	ICM-4	Doorgaand	3,680	3,200	0,520	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000
747	ICM-4	Doorgaand	3,680	3,200	0,520	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000
747	ICM-4	Doorgaand	3,680	3,200	0,520	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000
751	ICM-4	Doorgaand	3,680	3,200	0,520	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000
773	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
746	ICM-4	Doorgaand	3,680	3,200	0,520	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000
765	ICM-4	Doorgaand	3,680	3,200	0,520	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000
765	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
752	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
745	ICM-4	Doorgaand	3,680	3,200	0,520	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000

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

Naam	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Corr. 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Corr. 27
747	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
751	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
773	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
746	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
765	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
752	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
745	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00

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

Naam	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28	V(N) 28	V(P4) 28	Corr. 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29	Aantal(N) 29
747	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000
747	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000
747	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000
747	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000
747	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000
751	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000
773	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
746	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000
765	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000
765	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
765	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
752	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
745	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000

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

Naam	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29	Corr. 29	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	Corr. 30
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
747	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
751	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
773	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
746	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
765	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
752	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
745	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00

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

Naam	RRgebr	Ltrr;feit[1]	Ltrr;feit[2]	Ltrr;feit[3]	Ltrr;feit[4]	Ltrr;feit[5]	Ltrr;feit[6]	Ltrr;feit[7]	Ltrr;feit[8]	Ltrr;feit[9]	Ltrr;feit[10]	Ltrr;feit[11]	Ltrr;feit[12]
747	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
747	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
747	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
747	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
747	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
751	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
773	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
746	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
765	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
765	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
765	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
765	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
765	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
765	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
765	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
765	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
765	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
765	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
765	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
745	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8

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

Naam	Ltrr;feit[13]	Ltrr;feit[14]	Ltrr;feit[15]	Ltrr;feit[16]	Ltrr;feit[17]	Ltrr;feit[18]	Ltrr;feit[19]	Ltrr;feit[20]	Ltrr;feit[21]	Ltrr;feit[22]	Ltrr;feit[23]	Ltrr;feit[24]
747	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
747	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
747	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
747	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
747	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
751	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
773	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
746	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
765	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
765	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
765	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
765	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
765	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
765	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
765	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
765	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
765	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
752	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4
745	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4

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

Naam	Lrtr;feit[25]	Lrtr;feit[26]	Lrtr;feit[27]	Lrtr;feit[28]	Lrtr;feit[29]	Lrtr;feit[30]	Lrtr;feit[31]	Lrtr;feit[32]	Lrtr;feit[33]	Lrtr;feit[34]	Lrtr;feit[35]	Lrtr;feit[36]
747	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
747	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
747	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
747	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
747	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
751	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
773	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
746	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
765	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
765	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
765	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
765	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
765	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
765	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
765	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
765	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
752	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
745	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16

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

Naam	Brugcorrectie	ΔLe ; br ug, 63	ΔLe ; br ug, 125	ΔLe ; br ug, 250	ΔLe ; br ug, 500	ΔLe ; br ug, 1k	ΔLe ; br ug, 2k	ΔLe ; br ug, 4k	ΔLe ; br ug, 8k	Schaal,63	Schaal,125	Schaal,250	Schaal,500	Schaal,1k
747	No steel bridge	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
747	No steel bridge	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
747	No steel bridge	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
747	No steel bridge	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
751	No steel bridge	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
773	No steel bridge	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
746	No steel bridge	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
765	No steel bridge	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
765	No steel bridge	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
765	No steel bridge	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
765	No steel bridge	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
765	No steel bridge	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
765	No steel bridge	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
765	No steel bridge	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
765	No steel bridge	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
752	No steel bridge	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
745	No steel bridge	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: model railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Schaal,2k	Schaal,4k	Schaal,8k	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250
747	0,00	0,00	0,00	76,49	89,13	104,09	111,29	113,75	114,47	106,71	92,18	71,31	84,95	100,28
747	0,00	0,00	0,00	76,51	89,14	104,09	111,30	113,76	114,47	106,72	92,21	71,33	84,99	100,31
747	0,00	0,00	0,00	76,54	89,18	104,10	111,30	113,77	114,49	106,74	92,29	71,36	85,08	100,37
747	0,00	0,00	0,00	76,56	89,19	104,10	111,31	113,78	114,49	106,75	92,32	71,37	85,11	100,40
747	0,00	0,00	0,00	76,60	89,24	104,10	111,32	113,80	114,51	106,77	92,41	71,40	85,21	100,46
751	0,00	0,00	0,00	77,60	90,24	105,10	116,32	115,80	115,51	107,77	93,41	72,35	86,00	101,27
773	0,00	0,00	0,00	79,18	91,83	106,83	118,03	117,48	117,20	109,43	94,83	73,99	87,42	102,80
746	0,00	0,00	0,00	77,17	89,88	105,05	116,20	115,62	115,39	107,57	92,71	72,06	85,28	100,78
765	0,00	0,00	0,00	76,60	89,24	104,10	111,32	113,80	114,51	106,77	92,41	71,40	85,21	100,46
765	0,00	0,00	0,00	78,51	91,14	105,87	113,11	115,63	116,33	108,62	94,47	73,28	87,31	102,47
765	0,00	0,00	0,00	78,58	91,23	105,88	113,12	115,67	116,36	108,68	94,65	73,34	87,50	102,60
765	0,00	0,00	0,00	78,66	91,33	105,89	113,14	115,72	116,41	108,74	94,84	73,40	87,69	102,73
765	0,00	0,00	0,00	78,71	91,39	105,89	113,15	115,74	116,43	108,78	94,96	73,44	87,80	102,80
765	0,00	0,00	0,00	78,75	91,45	105,90	113,16	115,77	116,46	108,81	95,08	73,48	87,91	102,88
765	0,00	0,00	0,00	78,77	91,48	105,90	113,16	115,78	116,47	108,83	95,14	73,50	87,96	102,92
765	0,00	0,00	0,00	78,79	91,50	105,90	113,16	115,79	116,48	108,84	95,17	73,51	87,99	102,94
752	0,00	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
745	0,00	0,00	0,00	78,47	99,37	112,25	119,49	117,62	116,39	109,57	95,71	73,28	94,37	107,69

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

Naam	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63
747	106,23	108,68	109,19	102,02	88,18	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	106,24	108,69	109,19	102,03	88,23	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	106,25	108,74	109,23	102,14	88,45	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	106,25	108,75	109,24	102,16	88,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	106,27	108,80	109,28	102,28	88,73	--	--	--	--	--	--	--	--	--
751	111,14	110,71	110,22	103,14	89,48	--	--	--	--	--	--	--	--	--
773	112,86	112,29	111,81	104,40	90,22	--	--	--	--	--	--	--	--	--
746	111,03	110,44	109,99	102,53	88,07	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	106,27	108,80	109,28	102,28	88,73	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	108,09	110,79	111,22	104,56	91,41	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	108,11	110,90	111,30	104,79	91,83	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	108,14	111,02	111,40	105,04	92,26	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	108,15	111,09	111,45	105,19	92,51	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	108,16	111,17	111,51	105,35	92,77	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	108,17	111,21	111,54	105,43	92,90	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	108,17	111,23	111,56	105,47	92,96	--	--	--	--	--	--	--	--	--
752	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
745	114,30	112,43	110,97	104,49	90,93	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k	LE(D)5.0 63	LE(D)5.0 125	LE(D)5.0 250	LE(D)5.0 500	LE(D)5.0 1k	LE(D)5.0 2k	LE(D)5.0 4k
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
751	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
773	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
746	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
752	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
745	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500	LE(A)0.0 1k
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,74	88,51	103,59	110,62	113,10
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,76	88,52	103,59	110,62	113,12
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,80	88,56	103,59	110,63	113,14
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,81	88,58	103,60	110,63	113,15
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,86	88,62	103,60	110,64	113,18
751	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,86	89,62	104,60	115,64	115,18
773	--	--	--	--	--	--	--	--	--	78,57	91,32	106,42	117,49	116,98
746	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,40	89,26	104,55	115,52	114,94
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,86	88,62	103,60	110,64	113,18
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,65	90,43	105,30	112,31	114,88
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,74	90,52	105,30	112,33	114,93
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,83	90,62	105,31	112,35	114,99
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,87	90,68	105,32	112,36	115,03
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,92	90,74	105,32	112,36	115,06
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,95	90,78	105,32	112,37	115,08
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,96	90,79	105,32	112,37	115,09
752	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
745	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,69	98,75	111,75	118,82	116,94

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

Naam	LE(A)0.0 2k	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125	LE(A)1.0 250
747	113,74	106,06	91,63	70,85	84,71	100,26	105,97	108,59	108,90	102,27	88,76	--	--	--
747	113,75	106,08	91,66	70,87	84,75	100,28	105,97	108,60	108,91	102,29	88,80	--	--	--
747	113,77	106,10	91,75	70,90	84,83	100,34	105,98	108,68	108,99	102,46	89,09	--	--	--
747	113,78	106,11	91,78	70,91	84,86	100,36	105,99	108,69	109,00	102,48	89,11	--	--	--
747	113,80	106,14	91,87	70,94	84,95	100,41	106,00	108,78	109,09	102,67	89,42	--	--	--
751	114,80	107,14	92,87	71,90	85,75	101,24	110,86	110,61	109,98	103,43	90,04	--	--	--
773	116,64	108,93	94,40	73,57	87,20	102,76	112,60	112,07	111,45	104,18	90,09	--	--	--
746	114,63	106,90	92,14	71,60	85,10	100,82	110,75	110,19	109,55	102,44	88,26	--	--	--
765	113,80	106,14	91,87	70,94	84,95	100,41	106,00	108,78	109,09	102,67	89,42	--	--	--
765	115,47	107,87	93,84	72,76	87,03	102,43	107,82	110,91	111,15	105,31	92,45	--	--	--
765	115,52	107,94	94,03	72,82	87,20	102,54	107,85	111,08	111,33	105,63	92,91	--	--	--
765	115,58	108,01	94,23	72,89	87,37	102,66	107,87	111,26	111,51	105,96	93,36	--	--	--
765	115,62	108,05	94,35	72,93	87,47	102,72	107,88	111,37	111,63	106,15	93,63	--	--	--
765	115,65	108,10	94,48	72,97	87,58	102,79	107,89	111,48	111,74	106,35	93,89	--	--	--
765	115,67	108,12	94,54	72,99	87,63	102,82	107,90	111,54	111,80	106,45	94,02	--	--	--
765	115,68	108,14	94,57	73,00	87,66	102,84	107,90	111,57	111,83	106,50	94,09	--	--	--
752	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
745	115,63	108,90	95,14	72,83	94,19	107,74	114,02	112,17	110,52	104,33	90,98	--	--	--

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

Naam	LE(A)1.0 500	LE(A)1.0 1k	LE(A)1.0 2k	LE(A)1.0 4k	LE(A)1.0 8k	LE(A)2.0 63	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250	LE(A)2.0 500	LE(A)2.0 1k	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)5.0 63
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
751	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
773	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
746	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
752	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
745	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(A)5.0 125	LE(A)5.0 250	LE(A)5.0 500	LE(A)5.0 1k	LE(A)5.0 2k	LE(A)5.0 4k	LE(A)5.0 8k	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 2k	LE(A)Br 4k
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
751	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
773	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
746	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
752	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
745	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(A)Br 8k	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k
747	--	70,11	83,59	99,48	105,27	107,67	107,63	100,74	86,93	67,59	82,02	98,38	103,06	105,51
747	--	70,13	83,61	99,48	105,27	107,67	107,64	100,75	86,95	67,59	82,04	98,39	103,06	105,52
747	--	70,17	83,64	99,48	105,28	107,70	107,66	100,78	87,01	67,61	82,07	98,41	103,07	105,56
747	--	70,19	83,65	99,49	105,29	107,70	107,67	100,78	87,03	67,62	82,09	98,42	103,07	105,57
747	--	70,23	83,68	99,49	105,29	107,73	107,69	100,81	87,10	67,63	82,13	98,44	103,07	105,61
751	--	71,23	84,68	100,49	110,29	109,73	108,69	101,81	88,10	68,56	82,99	99,34	107,97	107,51
773	--	72,57	86,08	102,01	111,73	111,08	110,00	103,16	89,39	69,99	84,45	100,87	109,49	108,86
746	--	70,80	84,40	100,46	110,19	109,52	108,52	101,60	87,56	68,40	82,69	99,18	107,91	107,30
765	--	70,23	83,68	99,49	105,29	107,73	107,69	100,81	87,10	67,63	82,13	98,44	103,07	105,61
765	--	72,32	85,77	101,47	107,36	109,87	109,88	102,95	89,29	69,64	84,18	100,43	105,08	107,82
765	--	72,40	85,84	101,48	107,37	109,91	109,93	103,01	89,43	69,68	84,26	100,47	105,09	107,91
765	--	72,47	85,91	101,48	107,38	109,96	109,98	103,06	89,58	69,71	84,35	100,52	105,10	108,01
765	--	72,51	85,95	101,48	107,39	109,99	110,02	103,10	89,67	69,73	84,40	100,55	105,11	108,08
765	--	72,55	86,00	101,49	107,40	110,02	110,05	103,14	89,76	69,75	84,45	100,57	105,12	108,14
765	--	72,58	86,02	101,49	107,40	110,04	110,07	103,15	89,80	69,76	84,47	100,59	105,12	108,17
765	--	72,59	86,03	101,49	107,40	110,04	110,08	103,16	89,83	69,77	84,49	100,59	105,12	108,19
752	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
745	--	72,09	93,89	107,65	113,48	111,52	109,52	103,60	90,56	69,61	91,82	106,17	111,18	109,28

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

Naam	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250	LE(N)1.0 500	LE(N)1.0 1k	LE(N)1.0 2k	LE(N)1.0 4k	LE(N)1.0 8k	LE(N)2.0 63	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250
747	104,92	99,06	85,71	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	104,93	99,07	85,73	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	104,98	99,16	85,89	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	104,98	99,17	85,90	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	105,04	99,28	86,07	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
751	105,96	100,13	86,84	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
773	107,22	101,12	87,58	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
746	105,69	99,61	85,97	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	105,04	99,28	86,07	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	107,30	101,78	88,75	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	107,42	101,98	89,04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	107,54	102,18	89,34	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	107,62	102,31	89,51	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	107,70	102,44	89,69	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	107,74	102,50	89,78	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	107,77	102,54	89,83	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
752	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
745	106,66	101,54	88,79	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500	LE(N)5.0 1k	LE(N)5.0 2k	LE(N)5.0 4k	LE(N)5.0 8k	LE(N)Br 63
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
751	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
773	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
746	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
752	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
745	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(N)Br 125	LE(N)Br 250	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250	LE(P4)0.0 500	LE(P4)0.0 1k	LE(P4)0.0 2k	LE(P4)0.0 4k
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
751	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
773	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
746	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
752	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
745	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(P4)0.0 8k	LE(P4)0.5 63	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125	LE(P4)1.0 250	LE(P4)1.0 500
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
751	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
773	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
746	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
752	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
745	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(P4)1.0 1k	LE(P4)1.0 2k	LE(P4)1.0 4k	LE(P4)1.0 8k	LE(P4)2.0 63	LE(P4)2.0 125	LE(P4)2.0 250	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)5.0 63
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
751	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
773	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
746	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
752	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
745	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(P4)5.0 125	LE(P4)5.0 250	LE(P4)5.0 500	LE(P4)5.0 1k	LE(P4)5.0 2k	LE(P4)5.0 4k	LE(P4)5.0 8k	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
747	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
751	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
773	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
746	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
765	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
752	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
745	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(P4)Br 4k	LE(P4)Br 8k
747	--	--
747	--	--
747	--	--
747	--	--
747	--	--
751	--	--
773	--	--
746	--	--
765	--	--
765	--	--
765	--	--
765	--	--
765	--	--
765	--	--
765	--	--
752	--	--
745	--	--

BIJLAGE 3

KAART BESTAAND - NIEUW



Copyright © 2007
Distributie van dit document is strafbaar.

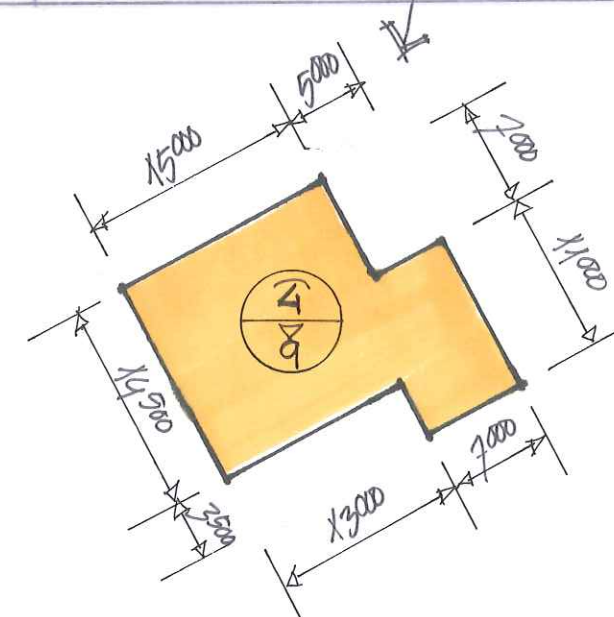
Legenda

- Best./inp.plan e.d.
- Bestem.plangeb.
- Best.hoofdgroepen
- groen
- horeca
- tuin
- verkeer
- wonen
- Bouwtakken
- bouwtak
- Lettertekensanduiding
- lettertekensanduid.
- Maatvoeringen
- maatvoering

bestaand



nieuw



bestemmingsplan

verbeelding bestaand en nieuw

Slaa + van Asselt architecten BNA

±1:1200

