



ADVIESBURO VANDERBOOM^{BV} *sinds 1971*

**Zaadmarkt 87
7201 DC Zutphen**

**telefoon
0575-544756**

**fax
0575-545648**

**website
www.vanderboomadvies.nl**

**e-mail
info@vanderboomadvies.nl**

KvK 080-44086

Geluidbelasting wegverkeer en railverkeer Krommelaan / Groeneweg te Heiloo

Versie 23 april 2018



opdrachtnummer

18-066

datum

23 april 2018

opdrachtgever

Buro SRO bv
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht

auteur

Ad Postma



INHOUDSOPGAVE

bladzijde

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-066

bestand
18-066r1.docx

bladzijde
pagina

datum
23 april 2018

INHOUDSOPGAVE	I
SAMENVATTING	1
1 INLEIDING	2
2 WETTELIJK KADER	3
2.1 Wet Geluidhinder	3
2.2 Omvang geluidzone	3
2.3 Grenswaarden en hogere waarden	4
2.4 Wet RO en 30 km/u-wegen	5
2.5 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012	6
3 WEGVERKEER	7
3.1 Verkeerscijfers	7
3.2 Rekenmodel	8
3.3 Resultaten	8
4 RAILVERKEER	10
4.1 Verkeerscijfers	10
4.2 Zonebreedte	10
4.3 Rekenmodel	10
4.4 Resultaten	10
5 CONCLUSIES GELUIDBELASTING	12
5.1 Toetsing Wet Geluidhinder en hogere waarden	12
5.2 Maatregelen wegverkeer	12
5.3 Maatregelen railverkeer	13
5.4 Cumulatie weg en railverkeer	13
5.5 Hogere waarden wegverkeer	13
5.6 Hogere waarden railverkeer	14
5.7 Toetsing RO	14
5.8 Eis geluidwering	14

BIJLAGEN



SAMENVATTING

In opdracht van Buro SRO is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer en railverkeer op de locatie Krommelaan / Groeneweg te Heiloo. De ontwikkeling betreft de realisatie van nieuw te realiseren woningen ter vervanging van de bestaande bebouwing.

De ontwikkeling ligt binnen de bebouwde kom van Heiloo binnen de geluidzone van de Vennewatersweg, op 28 meter uit de wegas. De locatie ligt op 80 m uit de as van de Hoogeweg Dit is een 30 km weg zonder geluidzone. De woningen liggen tevens korte afstand van de Krommelaan en Groeneweg. Dit zijn 30 km wegen met een lage verkeersintensiteit. De ontwikkeling ligt tevens binnen de geluidzone van de spoorlijn, op 45 meter uit het spoor,

De geluidbelasting door wegverkeer op de Vennewatersweg bedraagt ten hoogste 52 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden in 4 rekenpunten (rekenpunt 1, 2, 13 en 20). De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. Maatregelen aan de bron zijn reeds getroffen of niet haalbaar gezien het karakter van de weg. Maatregelen in de overdracht zijn stedenbouwkundig niet haalbaar. Voor de gevels van 5 woningen (rekenpunt 1, 2, 13 en 20) dient een hogere waarde van 49 – 53 dB te worden aangevraagd voor geluid door wegverkeer op de Vennewatersweg conform tabel III.3.

De hoogste geluidbelasting door railverkeer op de ontwikkeling bedraagt ten hoogste 65 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt op alle woningen overschreden. De maximale hogere waarde van 68 dB wordt niet overschreden. Er zijn hogere waarden voor railverkeer op deze locatie nodig. In de toekomst wordt mogelijk een afscherming gerealiseerd langs het spoor ter hoogte van de locatie. Omdat daarover nog geen besluitvorming is genomen wordt daarmee geen rekening gehouden. Er dient voor de gevels van woningen met een geluidbelasting van meer dan 55 dB een hogere waarde te worden aangevraagd conform tabel IV.1. De woningen voldoen aan de eis uit de beleidsnotitie procedure hogere grenswaarden dat alle woningen een geluidluwe zijde hebben met een geluidbelasting van ten hoogste de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

De woningen ondervinden een geluidbelasting van ten hoogste 65 dB zonder aftrek door railverkeer en van 58 dB (zonder aftrek) door wegverkeer. Voor gevels met een geluidbelasting van meer dan 53 dB zijn conform het Bouwbesluit, geluidwerende voorzieningen nodig.

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-066

bestand
18-066r1.docx

bladzijde
pagina1

datum
23 april 2018



1 INLEIDING

In opdracht van Buro SRO is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer en railverkeer op de locatie Krommelaan / Groeneweg te Heiloo. De ontwikkeling betreft de realisatie van nieuw te realiseren woningen ter vervanging van de bestaande bebouwing.

De ontwikkeling ligt binnen de bebouwde kom van Heiloo binnen de geluidzone van de Vennewatersweg, op 28 meter uit de wegas. De locatie ligt op 80 m uit de as van de Hoogeweg Dit is een 30 km weg zonder geluidzone. De woningen liggen tevens korte afstand van de Krommelaan en Groeneweg. Dit zijn 30 km wegen met een lage verkeersintensiteit.

De ontwikkeling ligt tevens binnen de geluidzone van de spoorlijn, op 45 meter uit het spoor,



Figuur I.1 overzicht locatie.

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

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-066

bestand
18-066r1.docx

bladzijde
pagina2

datum
23 april 2018



2 WETTELIJK KADER

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

2.1 Wet Geluidhinder

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

2.2 Omvang geluidzone

Wegen

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

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

Spoorwegen

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

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-066

bestand
18-066r1.docx

bladzijde
pagina3

datum
23 april 2018



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

Industrieterreinen

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

2.3 Grenswaarden en hogere waarden

Wegverkeer en railverkeer

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

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

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

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

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

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-066

bestand
18-066r1.docx

bladzijde
pagina4

datum
23 april 2018



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

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

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

Industrielawaai

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

Criteria voor het afwijken van de voorkeursgrenswaarde

De gemeente Heilo heeft de criteria voor het afwijken van de voorkeursgrenswaarde vastgelegd in een beleidsnotitie procedure hogere grenswaarden.

2.4 Wet RO en 30 km/u-wegen

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

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

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-066

bestand
18-066r1.docx

bladzijde
pagina5

datum
23 april 2018



2.5 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012

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

De geluidbelasting door wegverkeer en railverkeer wordt berekend in hoofdstuk 3 en 4. De benodigde geluidwerende voorzieningen zijn beschreven in hoofdstuk 5.

onderwerp

geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer

18-066

bestand

18-066r1.docx

bladzijde

pagina6

datum

23 april 2018



3 WEGVERKEER

3.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt uitgegaan van de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie. De wegverkeersgegevens zijn weergegeven in tabel III.1 - III.2. Er is uitgegaan van een prognose voor 2025 uit de concept "Verkeersstudie Zandstroom en Zuideloo: Effectontwikkeling op de verkeersontwikkeling" kenmerk SR0024/Ptl zoals opgenomen in het Geluidonderzoek Bestemmingsplan Zuiderloo – Gemeente Heiloo, bijlage 1.3 verkeersontwikkeling. De verkeersintensiteit op de Krommelaan / Groeneweg is akoestisch niet relevant.

TABEL III.1: overzicht weg- en verkeersgegevens 2028 – wegen met een zone -	
Omschrijving	Vennewatersweg
- etmaalintensiteit 2025	10600
- etmaalintensiteit 2028	11084
- daguurintensiteit [%]	6,6
- avonduurintensiteit [%]	3,6
- nachtuurintensiteit [%]	0,8
- perc. lichte mvt dag/avond/nacht [%]	97,1/97,7/96,1
- perc. middelzware mvt dag/avond/nacht [%]	1,6/1,1/1,8
- perc. zware mvt dag/avond/nacht [%]	1,3/1,1/2,2
- rijsnelheid [km/uur]	50
- type wegdek	DDA
- verkeerregelinstantie binnen 150 m	nee
- obstakel/rotonde binnen 100 meter	nee

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-066

bestand
18-066r1.docx

bladzijde
pagina7

datum
23 april 2018

TABEL III.2: overzicht weg- en verkeersgegevens 2028 – wegen zonder zone -		
Omschrijving	Hoogeweg N van Vennewatersweg	Hoogeweg Z van Vennewatersweg
- etmaalintensiteit 2025	530	530
- etmaalintensiteit 2028	554	554
- daguurintensiteit [%]	6,9	6,9
- avonduurintensiteit [%]	3,2	3,3
- nachtuurintensiteit [%]	0,6	0,6
- perc. lichte mvt dag/avond/nacht [%]	89,3/93,6/85,8	94,7/97,1/93,0
- perc. middelzware mvt dag/avond/nacht [%]	6,5/4,6/9,9	2,7/2,0/4,2
- perc. zware mvt dag/avond/nacht [%]	4,2/1,5/4,3	2,6/0,9/2,8
- rijsnelheid [km/uur]	30	30
- type wegdek	DAB	DAB
- verkeerregelinstantie binnen 150 m	nee	nee
- obstakel/rotonde binnen 100 meter	nee	nee



3.2 Rekenmodel

De op de geplande ontwikkeling invallende geluidbelasting is bepaald met een rekenmodel, volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. In deze situatie is binnen de randvoorwaarden gebruik gemaakt van rekenmethode II.

3.3 Resultaten

Tabel III.3 geeft voor de Vennewatersweg een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2028, na 5 dB aftrek ex art 110g Wgh.

TABEL III.3: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) in 2028 tgv de Vennewatersweg na aftrek van 5 dB ex art 110g Wgh				
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Zuidgevel	52	53	-
2	Westgevel	48	50	-
3	Noordgevel	37	33	-
4	Oostgevel	46	48	-
5	Zuidgevel	46	48	-
6	Westgevel	45	47	-
7	Noordgevel	38	27	-
8	Oostgevel	42	44	-
9	Zuidgevel	40	46	-
10	Westgevel	42	44	-
11	Noordgevel	25	28	-
12	Oostgevel	39	41	-
13	Zuidgevel	48	50	50
14	Westgevel	44	46	46
15	Noordgevel	32	28	27
16	Oostgevel	45	47	48
17	Zuidgevel	46	48	48
18	Noordgevel	26	25	26
19	Oostgevel	42	44	45
20	Zuidgevel	46	48	49
21	Westgevel	43	45	47
22	Noordgevel	27	28	29
23	Oostgevel	42	44	45

Tabel III.4 geeft voor alle wegen samen een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2028, zonder aftrek ex art 110g Wgh.

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-066

bestand
18-066r1.docx

bladzijde
pagina8

datum
23 april 2018



TABEL III.4: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) in 2028 tgv alle wegen samen, zonder aftrek

Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Zuidgevel	56	58	-
2	Westgevel	52	55	-
3	Noordgevel	42	38	-
4	Oostgevel	51	53	-
5	Zuidgevel	51	53	-
6	Westgevel	50	52	-
7	Noordgevel	42	33	-
8	Oostgevel	48	48	-
9	Zuidgevel	44	51	-
10	Westgevel	47	49	-
11	Noordgevel	31	33	-
12	Oostgevel	44	46	-
13	Zuidgevel	53	55	55
14	Westgevel	49	51	52
15	Noordgevel	37	34	35
16	Oostgevel	50	52	53
17	Zuidgevel	52	53	53
18	Noordgevel	33	33	33
19	Oostgevel	47	49	50
20	Zuidgevel	52	54	54
21	Westgevel	48	50	51
22	Noordgevel	34	35	36
23	Oostgevel	47	49	50

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-066

bestand
18-066r1.docx

bladzijde
pagina9

datum
23 april 2018

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



4 RAILVERKEER

4.1 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 (download 21 april 2018). Deze zijn opgenomen in bijlage III.

4.2 Zonebreedte

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond. De hoogte van het productieplafond bedraagt 62 dB ter hoogte van de locatie (referentiepunt 23397). Deze zonebreedte bedraagt daarmee 300 m. De beoogde ontwikkeling ligt daarmee binnen de geluidzone van de spoorlijn

4.3 Rekenmodel

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

4.4 Resultaten

Tabel IV.1 geeft de berekende invallende geluidbelasting L_{den} ten gevolge van railverkeer.

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-066

bestand
18-066r1.docx

bladzijde
pagina10

datum
23 april 2018



onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-066

bestand
18-066r1.docx

bladzijde
pagina 11

datum
23 april 2018

TABEL IV.1: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) tgv railverkeer				
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Zuidgevel	59	61	-
2	Westgevel	63	65	-
3	Noordgevel	60	62	-
4	Oostgevel	50	53	-
5	Zuidgevel	59	61	-
6	Westgevel	61	63	-
7	Noordgevel	55	60	-
8	Oostgevel	52	55	-
9	Zuidgevel	58	59	-
10	Westgevel	62	64	-
11	Noordgevel	61	64	-
12	Oostgevel	44	46	-
13	Zuidgevel	51	52	53
14	Westgevel	58	61	62
15	Noordgevel	55	59	60
16	Oostgevel	43	44	46
17	Zuidgevel	50	50	52
18	Noordgevel	55	57	58
19	Oostgevel	51	52	54
20	Zuidgevel	53	54	55
21	Westgevel	54	54	56
22	Noordgevel	55	56	57
23	Oostgevel	50	51	51

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



5 CONCLUSIES GELUIDBELASTING

5.1 Toetsing Wet Geluidhinder en hogere waarden

Toetsing wegverkeer

De geluidbelasting door wegverkeer op de Vennewatersweg bedraagt ten hoogste 53 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden in 4 rekenpunten (rekenpunt 1, 2, 13 en 20). De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden.

Een hogere waarde voor de geluidbelasting op de Vennewatersweg kan slechts worden vastgesteld als maatregelen tot het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zijn, of als er ernstige bezwaren zijn op het gebied van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Toetsing railverkeer

De hoogste geluidbelasting door railverkeer op de ontwikkeling bedraagt ten hoogste 65 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt op alle woningen overschreden. De maximale hogere waarde van 68 dB wordt niet overschreden. Er zijn hogere waarden voor railverkeer op deze locatie nodig.

Toetsing cumulatief

De voorkeursgrenswaarde wordt in 2 rekenpunten voor zowel wegverkeer als railverkeer overschreden (rekenpunt 1 en 2. Voor deze rekenpunten dient de gecumuleerde geluidbelasting te worden bepaald.

5.2 Maatregelen wegverkeer

Hieronder zijn maatregelen beschreven om de geluidbelasting ten gevolge van de Vennewatersweg op de woningen zo mogelijk tot de voorkeursgrenswaarde te doen afnemen.

Maatregelen aan de bron: stil asfalt

De Vennewatersweg is in 2028 voorzien van een stil wegdek (Dunne deklaag A. Daarmee is deze maatregel reeds getroffen en kan geen bijdrage meer leveren aan een lagere geluidbelasting.

Maatregelen aan de bron: verlagen van de maximumsnelheid

De maximumsnelheid op de Vennewatersweg bedraagt 50 km/uur. Het terugbrengen van de verkeerssnelheid naar 30 km/uur ten behoeve van de geluidbelasting op de locatie is niet haalbaar gezien het karakter van de Vennewatersweg.

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-066

bestand
18-066r1.docx

bladzijde
pagina12

datum
23 april 2018



Afscherming van de locatie met een geluidscherm

De zuidzijde van de locatie kan in theorie van de weg worden afgeschermd door het aanbrengen van een verdiepinghoge afscherming (geluidscherm). De hoogte van het geluidscherm dient voor een effectieve afscherming van alle woonlagen ca. 7,5 meter te bedragen. Een scherm met een dergelijke hoogte op deze locatie is stedenbouwkundig ongewenst.

5.3 Maatregelen railverkeer

Langs dit spoorgedeelte staan raillijstwoningen die nog gesaneerd moeten worden. Er bestaat de intentie om langs het spoor een scherm aan te leggen als saneringsmaatregel. Daarvan zou deze locatie mede profiteren. Over het plaatsen van een scherm als saneringsmaatregel is echter nog geen overeenstemming bereikt met het Rijk. Er is derhalve, in overleg met de RUD NHN, geen rekening gehouden met het plaatsen van een scherm als voorziening om de geluidbelasting op de locatie naar beneden te brengen.

5.4 Cumulatie weg en railverkeer

Om de invloed op de ruimtelijke ordening te bepalen van geluidbelasting door wegverkeer en railverkeer samen is de gecumuleerde geluidbelasting bepaald volgens de methode beschreven in bijlage IV, hoofdstuk 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Daarbij is uitgegaan van het geluid door wegverkeer zonder aftrek. Berekend is de gecumuleerde geluidbelasting in de rekenpunten met een relevante blootstelling voor beide geluidbronnen (hoger dan de voorkeursgrenswaarde), dit is het geval in de rekenpunten 1 en 2. In de overige rekenpunten is of de geluidbelasting door wegverkeer of door railverkeer relevant. Zoals blijkt uit tabel V.1 leidt de gecumuleerde geluidbelasting in de rekenpunten 1 en 2 tot een verhoging van 2 resp. 6 dB ten opzichte van de geluidbelasting door alleen wegverkeer. Het verschil van 6 dB ontstaat doordat in rekenpunt 2 de geluidbelasting door railverkeer veel groter is dan de geluidbelasting door wegverkeer. Een goede ruimtelijke ordening is daarmee niet in het geding.

TABEL V.1 Cumulatie			
Cumulatie wegverkeer en railverkeer			
Immissiepunten	Wegverkeer (zonder aftrek)	Railverkeer	Cumulatie wegverkeer + railverkeer
1 (4,5 m hoogte)	58,0	60,7	60
2 (4,5 m hoogte)	55,1	64,8	61

5.5 Hogere waarden wegverkeer

Maatregelen aan de bron zijn reeds getroffen of niet haalbaar gezien het karakter van de weg. Maatregelen in de overdracht zijn stedenbouwkundig niet haalbaar. Voor de gevels van 5 woningen (rekenpunt 1, 2, 13 en 20) dient een hogere waarde van 49 – 53 dB te worden aangevraagd voor geluid door wegverkeer op de Vennewatersweg conform tabel III.3.

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-066

bestand
18-066r1.docx

bladzijde
pagina13

datum
23 april 2018



De woningen voldoen aan de eis uit de beleidsnotitie procedure hogere grenswaarden dat alle woningen een geluidluwe zijde hebben met een geluidbelasting van ten hoogste de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

5.6 Hogere waarden railverkeer

In de toekomst wordt mogelijk een afscherming gerealiseerd langs het spoor ter hoogte van de locatie. Omdat daarover nog geen besluitvorming is genomen wordt daarmee geen rekening gehouden. Er dient voor de gevels van woningen met een geluidbelasting van meer dan 55 dB een hoger waarde te worden aangevraagd conform tabel IV.1.

De woningen voldoen aan de eis uit de beleidsnotitie procedure hogere grenswaarden dat alle woningen een geluidluwe zijde hebben met een geluidbelasting van ten hoogste de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

5.7 Toetsing RO

Bij het toetsen of sprake is van een “goede ruimtelijke ordening” is aangesloten bij het toetsingskader van de Wgh en van het geluidbeleid van de gemeente. Aan dit toetsingskader kan worden voldaan met de hierboven beschreven maatregelen.

De geluidbelasting door alle wegen samen bedraagt ten hoogste 57 dB. Voor het aspect geluid zal sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening als voor de woningen wordt voldaan aan de eisen voor de geluidwering conform het Bouwbesluit.

5.8 Eis geluidwering

Volgens het Bouwbesluit moet bij een vastgesteld hogere waarden besluit de zgn. karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ van de uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied in een woning ten minste gelijk zijn aan het verschil tussen de daarin opgenomen hoogst toelaatbare geluidbelasting en 33 dB. Voor verblijfsruimten gelden 2 dB lagere waarden voor de geluidwering $G_{A;k}$.

Bij het bepalen van de benodigde geluidwering mag geen aftrek plaatsvinden ex. artikel 110-g Wgh. De woningen ondervinden een geluidbelasting van ten hoogste 65 dB zonder aftrek door railverkeer. Voor gevels met een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB zonder aftrek bedraagt de benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ 20 dB. Dit is de minimale waarde conform het Bouwbesluit. Voor de gevels van de woningen met een geluidbelasting hoger dan 53 dB zijn geluidwerende voorzieningen nodig. Voor de gevels in rekenpunt 1 en 2 kan daarbij worden uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting zoals bepaald in tabel V.1.

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-066

bestand
18-066r1.docx

bladzijde
pagina14

datum
23 april 2018



Voor de gevels in rekenpunt 13 en 20 kan worden uitgegaan van de geluidbelasting voor wegverkeer zonder aftrek zoals opgenomen in tabel III.4. Voor de overige gevels kan worden uitgegaan van de geluidbelasting door railverkeer zoals opgenomen in tabel IV.1.

A.D. Postma.

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-066

bestand
18-066r1.docx

bladzijde
pagina15

datum
23 april 2018



Bijlage I

Tekeningen

opdrachtnummer

18-066

datum

23 april 2018

opdrachtgever

Buro SRO bv

't Goylaan 11

3525 AA Utrecht

auteur

Ad Postma

Tekening nr	versiedatum
1	April 2018



Figuur 1

schaal -

project: 18-066

versie : april 2018

Situatie overzicht





Bijlage II

Invoergegevens rekenmodel en rekenresultaten wegverkeer

opdrachtnummer

18-066

datum

23 april 2018

opdrachtgever

Buro SRO bv

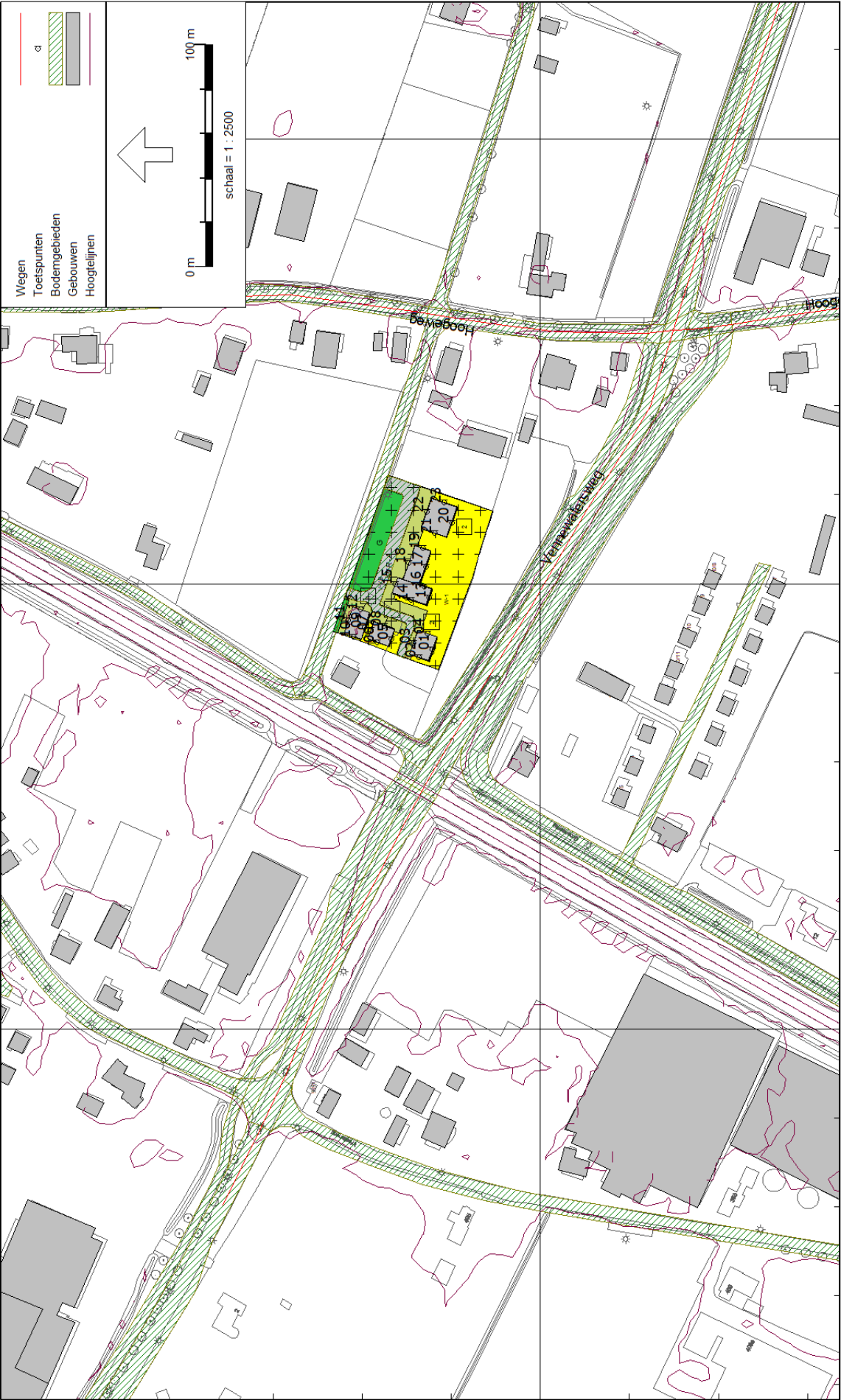
't Goylaan 11

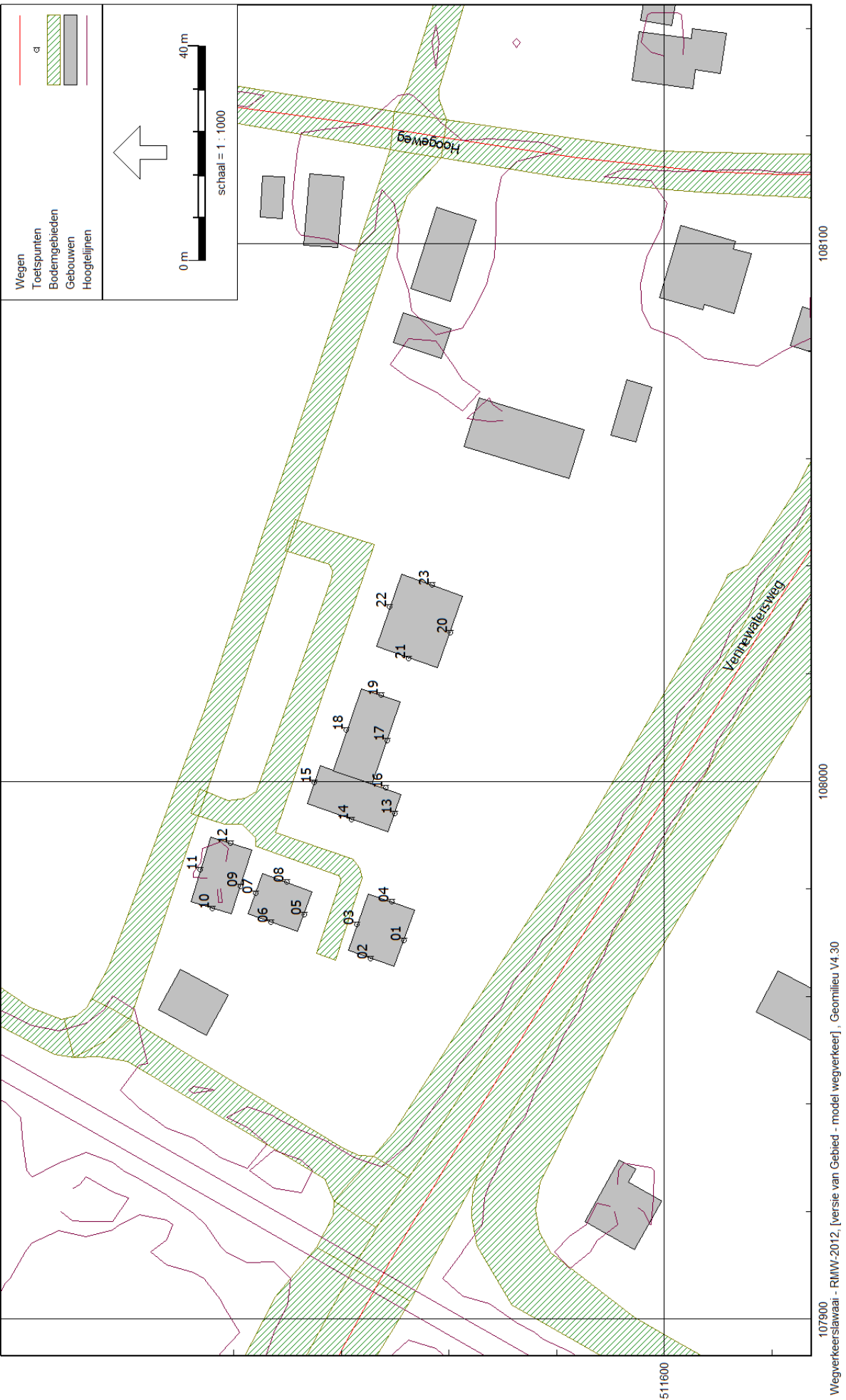
3525 AA Utrecht

Rekenbladen	versiedatum
Berekeningen	April 2018

auteur

Ad Postma





Rapport: Resultatentabel
Model: model wegverkeer
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Vennewatersweg
Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidgevel	1,50	50,7	48,0	41,8	51,5
01_B	zuidgevel	4,50	52,1	49,4	43,3	53,0
02_A	westgevel	1,50	47,7	44,9	38,8	48,5
02_B	westgevel	4,50	49,3	46,5	40,4	50,1
03_A	noordgevel	1,50	36,0	33,2	27,1	36,8
03_B	noordgevel	4,50	32,5	29,7	23,6	33,3
04_A	oostgevel	1,50	45,2	42,5	36,3	46,0
04_B	oostgevel	4,50	47,0	44,2	38,1	47,8
05_A	zuidgevel	1,50	44,8	42,0	35,9	45,6
05_B	zuidgevel	4,50	46,7	43,9	37,8	47,5
06_A	westgevel	1,50	43,8	41,0	34,9	44,6
06_B	westgevel	4,50	45,8	43,0	36,9	46,6
07_A	noordgevel	1,50	37,2	34,4	28,3	38,0
07_B	noordgevel	4,50	26,5	23,7	17,6	27,3
08_A	oostgevel	1,50	41,7	38,9	32,8	42,5
08_B	oostgevel	4,50	42,7	39,9	33,8	43,5
09_A	zuidgevel	1,50	38,7	35,9	29,8	39,5
09_B	zuidgevel	4,50	45,0	42,3	36,1	45,8
10_A	westgevel	1,50	41,5	38,7	32,6	42,3
10_B	westgevel	4,50	43,5	40,7	34,6	44,3
11_A	noordgevel	1,50	24,3	21,6	15,5	25,2
11_B	noordgevel	4,50	26,8	24,1	17,9	27,6
12_A	oostgevel	1,50	38,0	35,3	29,1	38,9
12_B	oostgevel	4,50	39,8	37,1	30,9	40,7
13_A	zuidgevel	1,50	46,8	44,0	37,9	47,6
13_B	zuidgevel	4,50	48,8	46,0	39,9	49,6
13_C	zuidgevel	7,50	49,1	46,3	40,2	49,9
14_A	oostgevel	1,50	43,6	40,9	34,7	44,5
14_B	oostgevel	4,50	45,2	42,5	36,3	46,0
14_C	oostgevel	7,50	45,7	42,9	36,8	46,5
15_A	noordgevel	1,50	31,0	28,2	22,1	31,8
15_B	noordgevel	4,50	26,9	24,1	18,1	27,8
15_C	noordgevel	7,50	27,9	25,1	19,0	28,7
16_A	oostgevel	1,50	44,6	41,8	35,7	45,4
16_B	oostgevel	4,50	46,6	43,8	37,7	47,4
16_C	oostgevel	7,50	47,1	44,4	38,2	47,9
17_A	zuidgevel	1,50	45,1	42,3	36,2	45,9
17_B	zuidgevel	4,50	47,1	44,4	38,3	48,0
17_C	zuidgevel	7,50	47,6	44,9	38,7	48,4
18_A	noordgevel	1,50	25,2	22,4	16,3	26,0
18_B	noordgevel	4,50	24,4	21,7	15,6	25,3
18_C	noordgevel	7,50	25,5	22,7	16,6	26,3
19_A	oostgevel	1,50	41,2	38,4	32,3	42,0
19_B	oostgevel	4,50	43,1	40,3	34,2	43,9
19_C	oostgevel	7,50	44,0	41,2	35,1	44,8
20_A	zuidgevel	1,50	45,7	42,9	36,8	46,5
20_B	zuidgevel	4,50	47,7	44,9	38,8	48,5
20_C	zuidgevel	7,50	48,2	45,4	39,3	49,0
21_A	westgevel	1,50	42,3	39,5	33,4	43,1
21_B	westgevel	4,50	44,3	41,5	35,4	45,1
21_C	westgevel	7,50	44,9	42,1	36,0	45,7
22_A	noordgevel	1,50	26,0	23,2	17,1	26,8
22_B	noordgevel	4,50	27,4	24,6	18,5	28,2
22_C	noordgevel	7,50	28,1	25,3	19,2	28,9
23_A	oostgevel	1,50	41,1	38,4	32,3	42,0
23_B	oostgevel	4,50	42,9	40,2	34,0	43,7
23_C	oostgevel	7,50	43,9	41,1	35,0	44,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidgevel	1,50	55,7	53,0	46,8	56,5
01_B	zuidgevel	4,50	57,2	54,4	48,3	58,0
02_A	westgevel	1,50	52,7	49,9	43,8	53,5
02_B	westgevel	4,50	54,3	51,5	45,4	55,1
03_A	noordgevel	1,50	41,0	38,3	32,1	41,9
03_B	noordgevel	4,50	37,6	34,8	28,7	38,4
04_A	oostgevel	1,50	50,2	47,5	41,3	51,1
04_B	oostgevel	4,50	52,0	49,2	43,1	52,8
05_A	zuidgevel	1,50	49,8	47,1	40,9	50,6
05_B	zuidgevel	4,50	51,7	48,9	42,8	52,5
06_A	westgevel	1,50	48,8	46,1	39,9	49,6
06_B	westgevel	4,50	50,8	48,0	41,9	51,6
07_A	noordgevel	1,50	42,2	39,5	33,3	43,0
07_B	noordgevel	4,50	32,7	29,6	23,5	33,3
08_A	oostgevel	1,50	46,7	44,0	37,8	47,5
08_B	oostgevel	4,50	47,7	44,9	38,8	48,5
09_A	zuidgevel	1,50	43,7	41,0	34,8	44,5
09_B	zuidgevel	4,50	50,0	47,3	41,1	50,9
10_A	westgevel	1,50	46,5	43,8	37,6	47,3
10_B	westgevel	4,50	48,5	45,8	39,6	49,3
11_A	noordgevel	1,50	30,6	27,4	21,4	31,2
11_B	noordgevel	4,50	32,7	29,7	23,6	33,4
12_A	oostgevel	1,50	43,1	40,4	34,2	44,0
12_B	oostgevel	4,50	44,9	42,1	36,0	45,7
13_A	zuidgevel	1,50	51,8	49,1	42,9	52,6
13_B	zuidgevel	4,50	53,8	51,0	44,9	54,6
13_C	zuidgevel	7,50	54,1	51,3	45,2	54,9
14_A	oostgevel	1,50	48,6	45,9	39,7	49,5
14_B	oostgevel	4,50	50,2	47,5	41,3	51,0
14_C	oostgevel	7,50	50,7	47,9	41,8	51,5
15_A	noordgevel	1,50	36,5	33,6	27,4	37,2
15_B	noordgevel	4,50	33,2	30,1	24,0	33,8
15_C	noordgevel	7,50	34,0	30,9	24,9	34,7
16_A	oostgevel	1,50	49,6	46,9	40,7	50,5
16_B	oostgevel	4,50	51,6	48,8	42,7	52,4
16_C	oostgevel	7,50	52,1	49,4	43,2	53,0
17_A	zuidgevel	1,50	50,1	47,4	41,2	51,0
17_B	zuidgevel	4,50	52,2	49,4	43,3	53,0
17_C	zuidgevel	7,50	52,6	49,9	43,7	53,5
18_A	noordgevel	1,50	32,2	28,9	22,8	32,7
18_B	noordgevel	4,50	32,1	28,7	22,7	32,6
18_C	noordgevel	7,50	33,1	29,7	23,7	33,6
19_A	oostgevel	1,50	46,2	43,5	37,3	47,0
19_B	oostgevel	4,50	48,1	45,4	39,2	48,9
19_C	oostgevel	7,50	49,0	46,3	40,1	49,9
20_A	zuidgevel	1,50	50,7	47,9	41,8	51,5
20_B	zuidgevel	4,50	52,7	49,9	43,8	53,5
20_C	zuidgevel	7,50	53,2	50,4	44,3	54,0
21_A	westgevel	1,50	47,3	44,5	38,4	48,1
21_B	westgevel	4,50	49,3	46,5	40,4	50,1
21_C	westgevel	7,50	49,9	47,1	41,0	50,7
22_A	noordgevel	1,50	33,0	29,7	23,6	33,5
22_B	noordgevel	4,50	34,3	31,0	25,0	34,9
22_C	noordgevel	7,50	35,1	31,9	25,8	35,7
23_A	oostgevel	1,50	46,3	43,5	37,3	47,1
23_B	oostgevel	4,50	48,0	45,2	39,1	48,8
23_C	oostgevel	7,50	49,0	46,2	40,1	49,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

[illegible]

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)

Naam	Omschr.	Bf
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
n1.top10n1		0,00
01	hard	0,00

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k
06	woning(en) nieuw	9,00	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
05	woning(en) nieuw	9,00	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
04	woning(en) nieuw	9,00	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03	woning(en) nieuw	8,00	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02	woning(en) nieuw	2,00	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
01	woning(en) nieuw	2,00	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,91	1,75	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,83	1,41	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		11,43	1,25	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,34	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		11,60	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,18	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,93	1,87	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,06	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		2,51	1,95	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		0,14	1,76	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		2,30	1,87	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,98	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,30	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,52	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,28	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,75	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		10,19	1,74	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,86	1,93	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,07	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,14	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,27	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,68	1,78	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,67	1,66	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		10,45	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		10,78	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,31	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,71	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		14,57	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,53	1,59	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,65	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,97	1,00	Relatief		0 dB	False	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	Refl.	8k
06		0,80
05		0,80
04		0,80
03		0,80
02		0,80
01		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80
NL.TOP10NL		0,80

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k
NL.TOP10NL		7,51	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		0,27	1,77	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		10,32	1,34	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,25	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,59	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,52	1,89	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		3,86	1,98	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,05	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		12,74	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,99	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,45	1,85	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,49	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,66	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,36	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,00	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		3,20	1,63	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,57	1,08	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		13,28	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,52	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,23	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		10,40	1,14	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		12,53	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,98	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		10,35	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,34	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		11,47	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		3,13	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,36	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		11,69	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,96	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,52	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,80	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,57	1,62	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		3,95	1,88	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		10,14	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,35	1,68	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,66	2,00	Relatief		0 dB	False	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

[illegible]

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k
NL.TOP10NL		6,09	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		3,12	1,88	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,40	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,60	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,67	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,60	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,09	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		12,59	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,67	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,50	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,52	1,78	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,65	1,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		13,23	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		10,88	1,85	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,74	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,72	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		10,63	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		2,65	1,14	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		10,39	1,48	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		0,33	1,23	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		2,84	1,15	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,03	1,27	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		12,38	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,77	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,21	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		10,37	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,09	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,85	1,29	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,37	1,78	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		1,33	1,46	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,68	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,90	1,22	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,81	1,35	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		2,95	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,42	1,19	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,33	1,47	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,86	1,39	Relatief		0 dB	False	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

[illegible]

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k
NL.TOP10NL		8,04	1,42	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,30	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,03	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,99	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		2,85	1,59	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		13,22	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,14	0,35	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		3,38	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		2,21	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,09	0,61	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,14	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		2,74	1,27	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		3,56	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,33	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,74	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		11,71	1,08	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,82	1,37	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		3,54	1,46	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,74	1,33	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		2,78	1,17	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,12	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		2,89	1,04	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,71	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,16	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,69	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,66	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,62	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,77	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,66	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,56	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,32	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,62	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,72	0,91	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		10,48	1,28	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		2,27	1,07	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,17	1,31	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		11,94	1,00	Relatief		0 dB	False	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

[illegible]

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k
NL.TOP10NL		6,32	1,59	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		3,01	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,58	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,81	0,99	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,13	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,57	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,01	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		11,37	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		20,52	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		11,41	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,99	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		3,63	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,05	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,96	1,04	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,77	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,78	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,05	2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,24	0,89	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,37	0,80	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,57	0,89	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		2,94	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,50	0,99	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,97	1,38	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,22	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,55	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,62	0,95	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		1,06	1,00	Relatief		0 dB	False	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

[illegible]

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

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	zuidgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02	westgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03	noordgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04	oostgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05	zuidgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
06	westgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
07	noordgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
08	oostgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
09	zuidgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
10	westgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
11	noordgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
12	oostgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
13	zuidgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
14	oostgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
15	noordgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
16	oostgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
17	zuidgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
18	noordgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
19	oostgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
20	zuidgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
21	westgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
22	noordgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
23	oostgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))
02	Hoogeweg	0,00	2,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30
03	Hoogeweg	0,00	2,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30
01	Vennewatersweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	50	50	50	--	50	50	50

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

Naam	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)
02	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1223,00	6,90	3,30	0,60	--	--	--
03	--	30	30	30	--	30	30	30	--	554,00	6,90	3,20	0,60	--	--	--
01	--	50	50	50	--	50	50	50	--	11084,00	6,60	3,60	0,80	--	--	--

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

Naam	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)
02	--	--	94,70	97,10	93,00	--	2,70	2,00	4,20	--	2,60	0,90	2,80	--	--	--	--	--	79,91	39,19
03	--	--	89,30	93,60	85,80	--	6,50	4,90	9,90	--	4,20	1,50	4,30	--	--	--	--	--	34,14	16,59
01	--	--	97,10	97,70	96,10	--	1,60	1,10	1,80	--	1,30	1,10	2,20	--	--	--	--	--	710,33	389,85

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

Naam	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
02	6,82	--	2,28	0,81	0,31	--	2,19	0,36	0,21	--	75,04	79,76	88,72	90,38	95,28
03	2,85	--	2,48	0,87	0,33	--	1,61	0,27	0,14	--	73,25	78,33	88,01	87,92	92,49
01	85,21	--	11,70	4,39	1,60	--	9,51	4,39	1,95	--	84,64	90,78	96,38	101,45	106,11

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

Naam	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	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250
02	92,46	85,97	80,15	70,78	74,87	83,23	86,26	91,58	88,58	81,97	74,89	65,01	69,82	79,15
03	89,99	83,59	79,04	68,59	73,12	82,54	83,33	88,42	85,69	79,16	73,62	63,43	68,52	78,51
01	101,05	95,70	87,62	81,76	87,75	93,11	98,63	103,40	98,28	92,92	84,68	75,99	82,24	88,12

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

Naam	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
02	80,01	84,84	82,14	75,67	70,35	--	--	--	--	--	--	--	--
03	77,62	82,14	79,81	73,42	69,35	--	--	--	--	--	--	--	--
01	92,77	97,12	92,17	86,84	78,98	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	Omschr.	ISO_H
29005		--
29009		--
29005		--
680		1,00
725		1,00
727		2,00
739		1,00
759		2,00
773		1,00
793		2,00
802		2,00
813		2,00
819		1,00
822		2,00
823		2,00
835		2,00
842		1,00
843		2,00
849		1,00
850		2,00
859		1,00
860		1,00
888		1,00
889		1,00
900		1,00
911		1,00
913		2,00
924		1,00
937		1,00
946		0,00
952		1,00
953		1,00
955		2,00
982		1,00
983		1,00
984		2,00
1000		1,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
1009		2,00
1022		1,00
1023		1,00
1024		1,00
1043		1,00
1044		1,00
1053		1,00
1054		1,00
1055		2,00
1067		1,00
1080		1,00
1081		1,00
1098		2,00
1107		1,00
1122		1,00
1123		1,00
1135		2,00
1142		1,00
1143		2,00
1149		1,00
1158		1,00
1159		1,00
1160		1,00
1166		1,00
1167		1,00
1184		1,00
1191		2,00
1196		1,00
1197		1,00
1223		2,00
1233		2,00
1245		2,00
1260		2,00
1277		0,00
1281		1,00
1283		2,00
1297		1,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
1305		0,00
1315		0,00
1318		1,00
1321		2,00
1330		1,00
1335		0,00
1338		1,00
1339		1,00
1350		0,00
1358		0,00
1361		1,00
1369		0,00
1381		0,00
1382		2,00
1390		1,00
1397		1,00
1405		1,00
1406		1,00
1407		2,00
1426		2,00
1433		1,00
1434		1,00
1435		1,00
1436		2,00
1444		1,00
1456		1,00
1458		2,00
1467		1,00
1481		1,00
1482		2,00
1483		2,00
1488		1,00
1494		1,00
1495		1,00
1496		2,00
1517		2,00
1518		2,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
1527		1,00
1528		1,00
1529		2,00
1530		2,00
1536		2,00
1556		1,00
1561		2,00
1588		2,00
1598		2,00
1601		2,00
1605		2,00
1606		2,00
1607		2,00
1612		1,00
1613		2,00
1614		2,00
1615		3,00
1620		1,00
1621		2,00
1631		2,00
1632		2,00
1647		2,00
1657		1,00
1658		2,00
1666		2,00
1675		1,00
1683		2,00
1694		1,00
1696		1,00
1701		1,00
1718		1,00
1719		1,00
1726		1,00
1727		2,00
1734		1,00
1735		1,00
1741		1,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
1748		1,00
1755		2,00
1760		1,00
1761		1,00
1762		1,00
1767		1,00
1768		1,00
1774		1,00
1775		1,00
1776		1,00
1781		1,00
1782		1,00
1786		1,00
1796		1,00
1797		1,00
1808		2,00
1814		1,00
1815		1,00
1816		2,00
1830		1,00
1831		1,00
1832		1,00
1837		1,00
1841		1,00
1842		1,00
1849		1,00
1850		1,00
1851		1,00
1857		1,00
1868		1,00
1871		1,00
1872		1,00
1894		1,00
1895		1,00
1896		1,00
1931		1,00
1937		1,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
1942		1,00
1948		2,00
1952		1,00
1962		1,00
1963		1,00
1964		2,00
1972		1,00
1981		2,00
1990		2,00
2000		1,00
2001		1,00
2002		2,00
2010		2,00
2024		1,00
2025		1,00
2035		1,00
2036		1,00
2052		1,00
2063		1,00
2064		1,00
2080		1,00
2084		1,00
2091		1,00
2093		2,00
2099		1,00
2100		1,00
2108		1,00
2109		1,00
2119		1,00
2120		1,00
2140		1,00
2150		1,00
2170		1,00
2183		1,00
2194		1,00
2200		1,00
2201		3,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
2209		1,00
2210		1,00
2212		3,00
2222		1,00
2223		1,00
2225		3,00
2226		3,00
2232		3,00
2239		1,00
2240		1,00
2280		1,00
2282		2,00
2314		1,00
2347		1,00
2361		1,00
2362		1,00
2364		2,00
2374		1,00
2382		1,00
2388		1,00
2398		1,00
2409		1,00
2422		1,00
2432		1,00
2462		1,00
2469		1,00
2494		2,00
2507		1,00
2509		2,00
2530		1,00
2533		1,00
2546		1,00
2553		1,00
2555		2,00
2561		1,00
2562		2,00
2587		1,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
2612		1,00
2613		2,00
2621		1,00
2624		2,00
2636		1,00
2637		2,00
2638		2,00
2678		2,00
2703		1,00
2711		1,00
2726		1,00
2780		2,00

Rapport: Groepsreducties
Model: model wegverkeer

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
30 km wegen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vennewatersweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

Rekenmethode cummulatieve geluidbelasting

methode voor optellen ongelijksoortige geluidbelasting

punt 1: 4,5 m hoogte

	Lden	L*	
wegverkeer (geen aftrek)	58,0	58,0	dB
railverkeer	60,7	56,3	dB
industrielwaai	-	-	dB
luchtvaart	-	-	dB
Lcum		60,2	dB

punt 2: 4,5 m hoogte

	Lden	L*	
wegverkeer (geen aftrek)	55,1	55,1	dB
railverkeer	64,8	60,2	dB
industrielwaai	-	-	dB
luchtvaart	-	-	dB
Lcum		61,3	dB



Bijlage III

Invoergegevens rekenmodel en rekenresultaten railverkeer

opdrachtnummer

18-066

datum

23 april 2018

opdrachtgever

Buro SRO bv

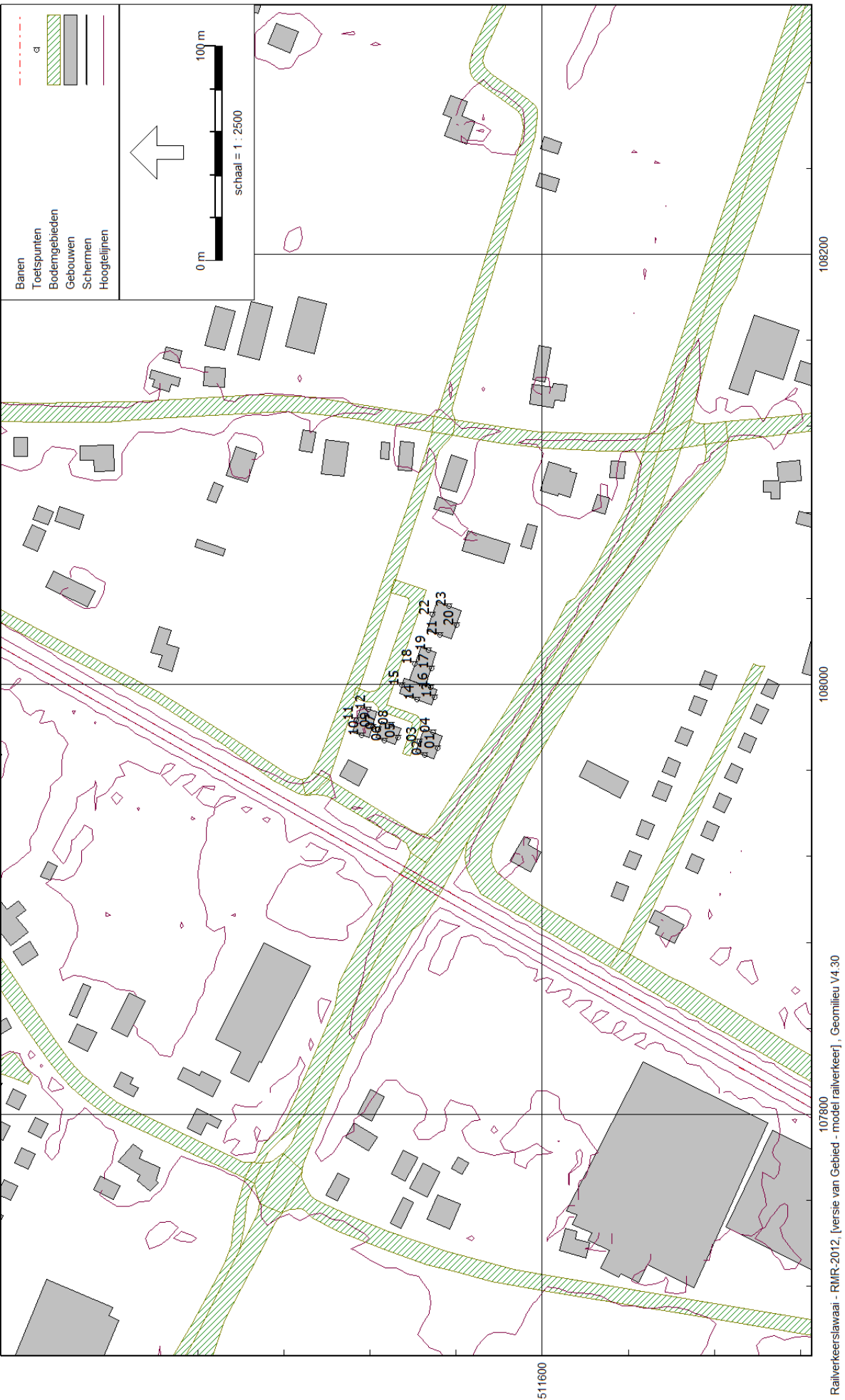
't Goylaan 11

3525 AA Utrecht

Rekenbladen	versiedatum
Berekeningen	April 2018

auteur

Ad Postma



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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidgevel	1,50	56,5	55,7	49,8	58,7
01_B	zuidgevel	4,50	58,6	57,7	51,8	60,7
02_A	westgevel	1,50	60,5	59,6	53,8	62,7
02_B	westgevel	4,50	62,7	61,8	56,0	64,8
03_A	noordgevel	1,50	57,7	56,8	51,0	59,8
03_B	noordgevel	4,50	60,0	59,1	53,2	62,1
04_A	oostgevel	1,50	47,8	46,9	41,1	49,9
04_B	oostgevel	4,50	50,5	49,6	43,8	52,7
05_A	zuidgevel	1,50	57,0	56,1	50,3	59,1
05_B	zuidgevel	4,50	59,0	58,1	52,3	61,1
06_A	westgevel	1,50	59,1	58,2	52,4	61,3
06_B	westgevel	4,50	61,2	60,3	54,5	63,4
07_A	noordgevel	1,50	52,4	51,5	45,6	54,5
07_B	noordgevel	4,50	57,9	57,0	51,2	60,1
08_A	oostgevel	1,50	50,1	49,2	43,3	52,2
08_B	oostgevel	4,50	52,6	51,7	45,9	54,8
09_A	zuidgevel	1,50	55,2	54,3	48,5	57,4
09_B	zuidgevel	4,50	57,0	56,1	50,2	59,1
10_A	westgevel	1,50	59,4	58,5	52,7	61,6
10_B	westgevel	4,50	61,6	60,7	54,9	63,7
11_A	noordgevel	1,50	59,1	58,3	52,4	61,3
11_B	noordgevel	4,50	61,3	60,5	54,6	63,5
12_A	oostgevel	1,50	41,9	40,9	35,1	44,0
12_B	oostgevel	4,50	43,4	42,5	36,7	45,6
13_A	zuidgevel	1,50	49,3	48,5	42,5	51,4
13_B	zuidgevel	4,50	50,0	49,2	43,3	52,2
13_C	zuidgevel	7,50	51,3	50,4	44,5	53,4
14_A	oostgevel	1,50	55,9	55,0	49,2	58,1
14_B	oostgevel	4,50	58,9	58,0	52,2	61,1
14_C	oostgevel	7,50	60,1	59,2	53,4	62,3
15_A	noordgevel	1,50	52,9	52,0	46,2	55,0
15_B	noordgevel	4,50	56,6	55,8	49,9	58,8
15_C	noordgevel	7,50	57,9	57,0	51,2	60,0
16_A	oostgevel	1,50	41,0	40,1	34,2	43,1
16_B	oostgevel	4,50	42,3	41,5	35,6	44,5
16_C	oostgevel	7,50	43,5	42,7	36,8	45,7
17_A	zuidgevel	1,50	47,3	46,5	40,6	49,5
17_B	zuidgevel	4,50	48,1	47,3	41,4	50,3
17_C	zuidgevel	7,50	49,4	48,6	42,6	51,5
18_A	noordgevel	1,50	52,8	51,8	46,1	54,9
18_B	noordgevel	4,50	54,9	54,0	48,2	57,1
18_C	noordgevel	7,50	56,1	55,2	49,4	58,2
19_A	oostgevel	1,50	49,0	48,1	42,3	51,1
19_B	oostgevel	4,50	50,2	49,3	43,4	52,3
19_C	oostgevel	7,50	51,5	50,6	44,8	53,6
20_A	zuidgevel	1,50	51,3	50,4	44,5	53,4
20_B	zuidgevel	4,50	52,1	51,3	45,3	54,3
20_C	zuidgevel	7,50	52,9	52,1	46,1	55,1
21_A	westgevel	1,50	51,6	50,7	44,9	53,7
21_B	westgevel	4,50	52,4	51,5	45,7	54,5
21_C	westgevel	7,50	53,4	52,5	46,6	55,5
22_A	noordgevel	1,50	52,9	51,9	46,2	55,0
22_B	noordgevel	4,50	54,3	53,4	47,6	56,5
22_C	noordgevel	7,50	55,0	54,1	48,3	57,2
23_A	oostgevel	1,50	47,8	46,9	41,1	49,9
23_B	oostgevel	4,50	49,2	48,4	42,5	51,4
23_C	oostgevel	7,50	48,6	47,8	41,9	50,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125
29005	47973430 - 48032000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29005	48032000 - 48132000	2,54	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29005	48132000 - 48190000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29009	48031260 - 48049000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29009	48049000 - 48149000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29009	48248000 - 48249000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29005	47732000 - 47790000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29005	47824941 - 47832000	2,53	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29005	47922214 - 47932000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29005	48217000 - 48232000	2,53	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29005	48276124 - 48332000	2,53	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29005	48399769 - 48400000	2,53	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29005	48400000 - 48432000	2,53	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29005	48500345 - 48532000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29005	48532000 - 48590000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29005	48832000 - 48851000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29005	48960000 - 48990000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29009	47749000 - 47849000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29009	47888835 - 47949000	2,53	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29009	48291080 - 48349000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29009	48355070 - 48401000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29009	48401000 - 48449000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29009	48449000 - 48549000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29009	48639069 - 48649000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29009	48649000 - 48749000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29009	48813304 - 48849000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29009	48909795 - 48949000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
29009	49637845 - 49716000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	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
29005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,080	0,120	0,000	-102	-102	-102	0	0,00
29005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,080	0,120	0,000	-97	-97	-97	0	0,00
29005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,080	0,120	0,000	-87	-87	-87	0	0,00
29009	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00
29009	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00
29009	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00
29005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,080	0,120	0,000	91	91	91	0	0,00
29005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,080	0,120	0,000	91	91	91	0	0,00
29005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,080	0,120	0,000	104	104	104	0	0,00
29005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,080	0,120	0,000	-87	-87	-87	0	0,00
29005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,080	0,120	0,000	-76	-76	-76	0	0,00
29005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,080	0,120	0,000	-68	-68	-68	0	0,00
29005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,080	0,120	0,000	-59	-59	-59	0	0,00
29005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,080	0,120	0,000	-45	-45	-45	0	0,00
29005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,080	0,120	0,000	-40	-40	-40	0	0,00
29005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,080	0,120	0,000	-40	-40	-40	0	0,00
29005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,080	0,120	0,000	40	40	40	0	0,00
29009	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00
29009	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00
29009	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00
29009	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00
29009	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00
29009	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00
29009	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00
29009	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00
29009	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00
29009	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00
29009	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00

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

Naam	Trein 2	Profiel2	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
29005	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,040	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,180	1,320
29005	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,040	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,180	1,320
29005	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,040	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,180	1,320
29009	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,320	0,040	0,000	-83	-83	-83	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,000
29009	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,320	0,040	0,000	-90	-90	-90	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,000
29009	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,320	0,040	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,000
29005	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,040	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,180	1,320
29005	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,040	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,180	1,320
29005	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,040	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,180	1,320
29005	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,040	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,180	1,320
29005	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,040	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,180	1,320
29005	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,040	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,180	1,320
29005	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,040	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,180	1,320
29005	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,040	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,180	1,320
29005	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,040	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,180	1,320
29005	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,040	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,180	1,320
29005	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,040	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,180	1,320
29005	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,040	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,180	1,320
29005	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,040	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,180	1,320
29009	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,320	0,040	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,000
29009	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,320	0,040	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,000
29009	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,320	0,040	0,000	-103	-103	-103	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,000
29009	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,320	0,040	0,000	-109	-109	-109	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,000
29009	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,320	0,040	0,000	-112	-112	-112	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,000
29009	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,320	0,040	0,000	-117	-117	-117	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,000
29009	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,320	0,040	0,000	-122	-122	-122	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,000
29009	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,320	0,040	0,000	-126	-126	-126	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,000
29009	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,320	0,040	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,000
29009	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,320	0,040	0,000	-130	-130	-130	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,000
29009	MAT'64-T	Stoppend	0,520	0,320	0,040	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,000

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

Naam	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Corr. 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4
29005	0,400	0,000	-102	-102	-102	0	0,00	DDM-1	Stoppend	1,960	1,590	0,200	0,000	-102	-102	-102
29005	0,400	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	DDM-1	Stoppend	1,960	1,590	0,200	0,000	-97	-97	-97
29005	0,400	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	DDM-1	Stoppend	1,960	1,590	0,200	0,000	-87	-87	-87
29009	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,320	1,440	0,200	0,000	-83	-83	-83
29009	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,320	1,440	0,200	0,000	-90	-90	-90
29009	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,320	1,440	0,200	0,000	-97	-97	-97
29005	0,400	0,000	91	91	91	0	0,00	DDM-1	Stoppend	1,960	1,590	0,200	0,000	91	91	91
29005	0,400	0,000	91	91	91	0	0,00	DDM-1	Stoppend	1,960	1,590	0,200	0,000	91	91	91
29005	0,400	0,000	104	104	104	0	0,00	DDM-1	Stoppend	1,960	1,590	0,200	0,000	104	104	104
29005	0,400	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	DDM-1	Stoppend	1,960	1,590	0,200	0,000	-87	-87	-87
29005	0,400	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	DDM-1	Stoppend	1,960	1,590	0,200	0,000	-76	-76	-76
29005	0,400	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	DDM-1	Stoppend	1,960	1,590	0,200	0,000	-68	-68	-68
29005	0,400	0,000	-59	-59	-59	0	0,00	DDM-1	Stoppend	1,960	1,590	0,200	0,000	-59	-59	-59
29005	0,400	0,000	-45	-45	-45	0	0,00	DDM-1	Stoppend	1,960	1,590	0,200	0,000	-45	-45	-45
29005	0,400	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	DDM-1	Stoppend	1,960	1,590	0,200	0,000	-40	-40	-40
29005	0,400	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	DDM-1	Stoppend	1,960	1,590	0,200	0,000	-40	-40	-40
29005	0,400	0,000	40	40	40	0	0,00	DDM-1	Stoppend	1,960	1,590	0,200	0,000	40	40	40
29009	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,320	1,440	0,200	0,000	-68	-68	-68
29009	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,320	1,440	0,200	0,000	-76	-76	-76
29009	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,320	1,440	0,200	0,000	-103	-103	-103
29009	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,320	1,440	0,200	0,000	-109	-109	-109
29009	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,320	1,440	0,200	0,000	-112	-112	-112
29009	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,320	1,440	0,200	0,000	-117	-117	-117
29009	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,320	1,440	0,200	0,000	-122	-122	-122
29009	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,320	1,440	0,200	0,000	-126	-126	-126
29009	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,320	1,440	0,200	0,000	-129	-129	-129
29009	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,320	1,440	0,200	0,000	-130	-130	-130
29009	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,320	1,440	0,200	0,000	130	130	130

```
Model:      model railverkeer
Groep:      (hoofdgroep)
```

[illegible]

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

Naam	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Corr. 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7
29005	0,740	0,140	0,000	-102	-102	-102	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,010	0,070	0,070	0,000	130
29005	0,740	0,140	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,010	0,070	0,070	0,000	130
29005	0,740	0,140	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,010	0,070	0,070	0,000	130
29009	1,990	0,280	0,000	-83	-83	-83	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,040	0,000	130
29009	1,990	0,280	0,000	-90	-90	-90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,040	0,000	130
29009	1,990	0,280	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,040	0,000	130
29005	0,740	0,140	0,000	91	91	91	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,010	0,070	0,070	0,000	130
29005	0,740	0,140	0,000	91	91	91	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,010	0,070	0,070	0,000	130
29005	0,740	0,140	0,000	104	104	104	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,010	0,070	0,070	0,000	130
29005	0,740	0,140	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,010	0,070	0,070	0,000	130
29005	0,740	0,140	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,010	0,070	0,070	0,000	130
29005	0,740	0,140	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,010	0,070	0,070	0,000	130
29005	0,740	0,140	0,000	-59	-59	-59	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,010	0,070	0,070	0,000	130
29005	0,740	0,140	0,000	-45	-45	-45	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,010	0,070	0,070	0,000	130
29005	0,740	0,140	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,010	0,070	0,070	0,000	130
29005	0,740	0,140	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,010	0,070	0,070	0,000	130
29005	0,740	0,140	0,000	40	40	40	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,010	0,070	0,070	0,000	130
29009	1,990	0,280	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,040	0,000	130
29009	1,990	0,280	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,040	0,000	130
29009	1,990	0,280	0,000	-103	-103	-103	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,040	0,000	130
29009	1,990	0,280	0,000	-109	-109	-109	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,040	0,000	130
29009	1,990	0,280	0,000	-112	-112	-112	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,040	0,000	130
29009	1,990	0,280	0,000	-117	-117	-117	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,040	0,000	130
29009	1,990	0,280	0,000	-122	-122	-122	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,040	0,000	130
29009	1,990	0,280	0,000	-126	-126	-126	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,040	0,000	130
29009	1,990	0,280	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,040	0,000	130
29009	1,990	0,280	0,000	-130	-130	-130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,040	0,000	130
29009	1,990	0,280	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,040	0,000	130

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

Naam	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Corr. 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Corr. 8	Trein 9
29005	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,970	0,740	0,140	0,000	-102	-102	-102	0	0,00	SGM-2
29005	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,970	0,740	0,140	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	SGM-2
29005	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,970	0,740	0,140	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	SGM-2
29009	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,860	0,840	0,230	0,000	-83	-83	-83	0	0,00	MDDM
29009	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,860	0,840	0,230	0,000	-90	-90	-90	0	0,00	MDDM
29009	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,860	0,840	0,230	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	MDDM
29005	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,970	0,740	0,140	0,000	91	91	91	0	0,00	SGM-2
29005	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,970	0,740	0,140	0,000	91	91	91	0	0,00	SGM-2
29005	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,970	0,740	0,140	0,000	104	104	104	0	0,00	SGM-2
29005	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,970	0,740	0,140	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	SGM-2
29005	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,970	0,740	0,140	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	SGM-2
29005	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,970	0,740	0,140	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	SGM-2
29005	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,970	0,740	0,140	0,000	-59	-59	-59	0	0,00	SGM-2
29005	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,970	0,740	0,140	0,000	-45	-45	-45	0	0,00	SGM-2
29005	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,970	0,740	0,140	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	SGM-2
29005	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,970	0,740	0,140	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	SGM-2
29005	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,970	0,740	0,140	0,000	40	40	40	0	0,00	SGM-2
29009	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,860	0,840	0,230	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	MDDM
29009	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,860	0,840	0,230	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	MDDM
29009	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,860	0,840	0,230	0,000	-103	-103	-103	0	0,00	MDDM
29009	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,860	0,840	0,230	0,000	-109	-109	-109	0	0,00	MDDM
29009	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,860	0,840	0,230	0,000	-112	-112	-112	0	0,00	MDDM
29009	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,860	0,840	0,230	0,000	-117	-117	-117	0	0,00	MDDM
29009	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,860	0,840	0,230	0,000	-122	-122	-122	0	0,00	MDDM
29009	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,860	0,840	0,230	0,000	-126	-126	-126	0	0,00	MDDM
29009	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,860	0,840	0,230	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	MDDM
29009	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,860	0,840	0,230	0,000	-130	-130	-130	0	0,00	MDDM
29009	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,860	0,840	0,230	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM

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

Naam	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	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10
29005	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-102	-102	-102	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090
29005	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090
29005	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090
29009	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,930	0,820
29009	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,930	0,820
29009	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,930	0,820
29005	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	91	91	91	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090
29005	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	91	91	91	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090
29005	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	104	104	104	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090
29005	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090
29005	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090
29005	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090
29005	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-59	-59	-59	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090
29005	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-45	-45	-45	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090
29005	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090
29005	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090
29005	Stoppend	0,000	0,040	0,000	0,000	40	40	40	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090
29009	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,930	0,820
29009	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,930	0,820
29009	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,930	0,820
29009	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,930	0,820
29009	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,930	0,820
29009	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,930	0,820
29009	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,930	0,820
29009	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,930	0,820
29009	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,930	0,820
29009	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,930	0,820

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

Naam	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
29005	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	1,290	3,840	2,430	0,000	-102
29005	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	1,290	3,840	2,430	0,000	-97
29005	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	1,290	3,840	2,430	0,000	-87
29009	0,280	0,000	-83	-83	-83	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,060	0,000	0,000	-83
29009	0,280	0,000	-90	-90	-90	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,060	0,000	0,000	-90
29009	0,280	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,060	0,000	0,000	-97
29005	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	1,290	3,840	2,430	0,000	91
29005	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	1,290	3,840	2,430	0,000	91
29005	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	1,290	3,840	2,430	0,000	104
29005	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	1,290	3,840	2,430	0,000	-87
29005	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	1,290	3,840	2,430	0,000	-76
29005	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	1,290	3,840	2,430	0,000	-68
29005	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	1,290	3,840	2,430	0,000	-59
29005	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	1,290	3,840	2,430	0,000	-45
29005	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	1,290	3,840	2,430	0,000	-40
29005	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	1,290	3,840	2,430	0,000	-40
29005	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	1,290	3,840	2,430	0,000	40
29009	0,280	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,060	0,000	0,000	-68
29009	0,280	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,060	0,000	0,000	-76
29009	0,280	0,000	-103	-103	-103	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,060	0,000	0,000	-103
29009	0,280	0,000	-109	-109	-109	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,060	0,000	0,000	-109
29009	0,280	0,000	-112	-112	-112	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,060	0,000	0,000	-112
29009	0,280	0,000	-117	-117	-117	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,060	0,000	0,000	-117
29009	0,280	0,000	-122	-122	-122	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,060	0,000	0,000	-120
29009	0,280	0,000	-126	-126	-126	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,060	0,000	0,000	-120
29009	0,280	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,060	0,000	0,000	-120
29009	0,280	0,000	-130	-130	-130	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,060	0,000	0,000	-120
29009	0,280	0,000	130	130	130	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,060	0,000	0,000	120

Model: model railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaii - 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
29005	-102	-102	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	87	87	87	0	0,00
29005	-97	-97	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	87	87	87	0	0,00
29005	-87	-87	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	87	87	87	0	0,00
29009	-83	-83	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,300	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00
29009	-90	-90	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,300	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00
29009	-97	-97	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,300	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00
29005	91	91	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	85	85	85	0	0,00
29005	91	91	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	87	87	87	0	0,00
29005	104	104	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	87	87	87	0	0,00
29005	-87	-87	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	88	88	88	0	0,00
29005	-76	-76	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	88	88	88	0	0,00
29005	-68	-68	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	88	88	88	0	0,00
29005	-59	-59	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	88	88	88	0	0,00
29005	-45	-45	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	88	88	88	0	0,00
29005	-40	-40	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	88	88	88	0	0,00
29005	-40	-40	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	89	89	89	0	0,00
29005	40	40	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	89	89	89	0	0,00
29009	-68	-68	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,300	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00
29009	-76	-76	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,300	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00
29009	-103	-103	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,300	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00
29009	-109	-109	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,300	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00
29009	-112	-112	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,300	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00
29009	-117	-117	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,300	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00
29009	-120	-120	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,300	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00
29009	-120	-120	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,300	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00
29009	-120	-120	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,300	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00
29009	-120	-120	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,300	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00
29009	120	120	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,300	0,270	0,000	120	120	120	0	0,00

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

Naam	Trein 13	Profiel13	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
29005	DDM-2/3	Doorgaand	0,070	0,310	0,410	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,320
29005	DDM-2/3	Doorgaand	0,070	0,310	0,410	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,320
29005	DDM-2/3	Doorgaand	0,070	0,310	0,410	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,320
29009	SGM-3	Stoppend	1,140	4,800	2,070	0,000	-83	-83	-83	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000
29009	SGM-3	Stoppend	1,140	4,800	2,070	0,000	-90	-90	-90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000
29009	SGM-3	Stoppend	1,140	4,800	2,070	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000
29005	DDM-2/3	Doorgaand	0,070	0,310	0,410	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,320
29005	DDM-2/3	Doorgaand	0,070	0,310	0,410	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,320
29005	DDM-2/3	Doorgaand	0,070	0,310	0,410	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,320
29005	DDM-2/3	Doorgaand	0,070	0,310	0,410	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,320
29005	DDM-2/3	Doorgaand	0,070	0,310	0,410	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,320
29005	DDM-2/3	Doorgaand	0,070	0,310	0,410	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,320
29005	DDM-2/3	Doorgaand	0,070	0,310	0,410	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,320
29005	DDM-2/3	Doorgaand	0,070	0,310	0,410	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,320
29005	DDM-2/3	Doorgaand	0,070	0,310	0,410	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,320
29005	DDM-2/3	Doorgaand	0,070	0,310	0,410	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,320
29005	DDM-2/3	Doorgaand	0,070	0,310	0,410	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,320
29005	DDM-2/3	Doorgaand	0,070	0,310	0,410	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,320
29005	DDM-2/3	Doorgaand	0,070	0,310	0,410	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,320
29009	SGM-3	Stoppend	1,140	4,800	2,070	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000
29009	SGM-3	Stoppend	1,140	4,800	2,070	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000
29009	SGM-3	Stoppend	1,140	4,800	2,070	0,000	-103	-103	-103	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000
29009	SGM-3	Stoppend	1,140	4,800	2,070	0,000	-109	-109	-109	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000
29009	SGM-3	Stoppend	1,140	4,800	2,070	0,000	-112	-112	-112	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000
29009	SGM-3	Stoppend	1,140	4,800	2,070	0,000	-117	-117	-117	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000
29009	SGM-3	Stoppend	1,140	4,800	2,070	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000
29009	SGM-3	Stoppend	1,140	4,800	2,070	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000
29009	SGM-3	Stoppend	1,140	4,800	2,070	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000
29009	SGM-3	Stoppend	1,140	4,800	2,070	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000
29009	SGM-3	Stoppend	1,140	4,800	2,070	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,000

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

Naam	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Corr. 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15
29005	4,130	0,830	0,000	-102	-102	-102	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	13,040	10,240	2,280
29005	4,130	0,830	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	13,040	10,240	2,280
29005	4,130	0,830	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	13,040	10,240	2,280
29009	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050	0,040	0,130
29009	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050	0,040	0,130
29009	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050	0,040	0,130
29005	4,130	0,830	0,000	91	91	91	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	13,040	10,240	2,280
29005	4,130	0,830	0,000	91	91	91	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	13,040	10,240	2,280
29005	4,130	0,830	0,000	104	104	104	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	13,040	10,240	2,280
29005	4,130	0,830	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	13,040	10,240	2,280
29005	4,130	0,830	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	13,040	10,240	2,280
29005	4,130	0,830	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	13,040	10,240	2,280
29005	4,130	0,830	0,000	-59	-59	-59	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	13,040	10,240	2,280
29005	4,130	0,830	0,000	-45	-45	-45	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	13,040	10,240	2,280
29005	4,130	0,830	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	13,040	10,240	2,280
29005	4,130	0,830	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	13,040	10,240	2,280
29005	4,130	0,830	0,000	40	40	40	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	13,040	10,240	2,280
29009	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050	0,040	0,130
29009	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050	0,040	0,130
29009	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050	0,040	0,130
29009	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050	0,040	0,130
29009	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050	0,040	0,130
29009	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050	0,040	0,130
29009	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050	0,040	0,130
29009	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050	0,040	0,130
29009	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050	0,040	0,130
29009	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050	0,040	0,130
29009	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050	0,040	0,130
29009	0,010	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050	0,040	0,130

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

Naam	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Corr. 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16
29005	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	8,040	3,720	1,200	0,000	-102	-102	-102
29005	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	8,040	3,720	1,200	0,000	-97	-97	-97
29005	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	8,040	3,720	1,200	0,000	-87	-87	-87
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,100	4,480	1,580	0,000	-83	-83	-83
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,100	4,480	1,580	0,000	-90	-90	-90
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,100	4,480	1,580	0,000	-97	-97	-97
29005	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	8,040	3,720	1,200	0,000	91	91	91
29005	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	8,040	3,720	1,200	0,000	91	91	91
29005	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	8,040	3,720	1,200	0,000	104	104	104
29005	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	8,040	3,720	1,200	0,000	-87	-87	-87
29005	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	8,040	3,720	1,200	0,000	-76	-76	-76
29005	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	8,040	3,720	1,200	0,000	-68	-68	-68
29005	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	8,040	3,720	1,200	0,000	-59	-59	-59
29005	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	8,040	3,720	1,200	0,000	-45	-45	-45
29005	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	8,040	3,720	1,200	0,000	-40	-40	-40
29005	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	8,040	3,720	1,200	0,000	-40	-40	-40
29005	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	8,040	3,720	1,200	0,000	40	40	40
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,100	4,480	1,580	0,000	-68	-68	-68
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,100	4,480	1,580	0,000	-76	-76	-76
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,100	4,480	1,580	0,000	-103	-103	-103
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,100	4,480	1,580	0,000	-109	-109	-109
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,100	4,480	1,580	0,000	-112	-112	-112
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,100	4,480	1,580	0,000	-117	-117	-117
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,100	4,480	1,580	0,000	-122	-122	-122
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,100	4,480	1,580	0,000	-126	-126	-126
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,100	4,480	1,580	0,000	-129	-129	-129
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,100	4,480	1,580	0,000	-130	-130	-130
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	5,100	4,480	1,580	0,000	130	130	130

```
Model:      model railverkeer
Groep:      (hoofdgroep)
```

[illegible]

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

Naam	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	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19
29005	4,260	1,440	0,420	0,000	-102	-102	-102	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
29005	4,260	1,440	0,420	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
29005	4,260	1,440	0,420	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
29009	7,920	3,720	0,680	0,000	-83	-83	-83	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	3,720	3,480	0,960
29009	7,920	3,720	0,680	0,000	-90	-90	-90	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	3,720	3,480	0,960
29009	7,920	3,720	0,680	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	3,720	3,480	0,960
29005	4,260	1,440	0,420	0,000	91	91	91	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
29005	4,260	1,440	0,420	0,000	91	91	91	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
29005	4,260	1,440	0,420	0,000	104	104	104	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
29005	4,260	1,440	0,420	0,000	-87	-87	-87	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
29005	4,260	1,440	0,420	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
29005	4,260	1,440	0,420	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
29005	4,260	1,440	0,420	0,000	-59	-59	-59	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
29005	4,260	1,440	0,420	0,000	-45	-45	-45	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
29005	4,260	1,440	0,420	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
29005	4,260	1,440	0,420	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
29005	4,260	1,440	0,420	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
29009	7,920	3,720	0,680	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	3,720	3,480	0,960
29009	7,920	3,720	0,680	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	3,720	3,480	0,960
29009	7,920	3,720	0,680	0,000	-103	-103	-103	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	3,720	3,480	0,960
29009	7,920	3,720	0,680	0,000	-109	-109	-109	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	3,720	3,480	0,960
29009	7,920	3,720	0,680	0,000	-112	-112	-112	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	3,720	3,480	0,960
29009	7,920	3,720	0,680	0,000	-117	-117	-117	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	3,720	3,480	0,960
29009	7,920	3,720	0,680	0,000	-122	-122	-122	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	3,720	3,480	0,960
29009	7,920	3,720	0,680	0,000	-126	-126	-126	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	3,720	3,480	0,960
29009	7,920	3,720	0,680	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	3,720	3,480	0,960
29009	7,920	3,720	0,680	0,000	-130	-130	-130	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	3,720	3,480	0,960
29009	7,920	3,720	0,680	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	3,720	3,480	0,960

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

Naam	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	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20
29005	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
29005	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
29005	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	4,140	1,440	0,180	0,000	-83	-83	-83
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	4,140	1,440	0,180	0,000	-90	-90	-90
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	4,140	1,440	0,180	0,000	-97	-97	-97
29005	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
29005	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
29005	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
29005	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
29005	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
29005	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
29005	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
29005	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
29005	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
29005	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
29005	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
29005	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
29005	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	4,140	1,440	0,180	0,000	-68	-68	-68
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	4,140	1,440	0,180	0,000	-76	-76	-76
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	4,140	1,440	0,180	0,000	-103	-103	-103
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	4,140	1,440	0,180	0,000	-109	-109	-109
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	4,140	1,440	0,180	0,000	-112	-112	-112
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	4,140	1,440	0,180	0,000	-117	-117	-117
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	4,140	1,440	0,180	0,000	-122	-122	-122
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	4,140	1,440	0,180	0,000	-126	-126	-126
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	4,140	1,440	0,180	0,000	-129	-129	-129
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	4,140	1,440	0,180	0,000	-130	-130	-130
29009	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	4,140	1,440	0,180	0,000	130	130	130