

Wissing BV

Noldijk 46 in Barendrecht

Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer



Wissing BV

Noldijk 46 in Barendrecht

Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer

Datum	1 februari 2019
Kenmerk	RPT19160771-02

Verklaring en documentatie

Opdrachtgever(s)	Wissing BV
Titel rapport	Noldijk 46 in Barendrecht Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer
Kenmerk	RPT19160771-02
Datum publicatie	1 februari 2019
Projectteam opdrachtgever(s)	mevrouw D. Best
Projectteam BuroDB	de heer T.S. de Boer
Projectomschrijving	Onderzoek naar en toetsing van de te verwachten geluidsbelasting van het weg- en railverkeer op het perceel aan de Noldijk 46 in Barendrecht. Het onderzoek is uitgevoerd ten behoeve van de bestemmingswijziging van het perceel van agrarisch naar wonen.
Advies en rapport	BuroDB
Adres	Eise Eisingastraat 20
Postcode	8801 KG
Plaats	FRANEKER
Telefoon	+31 (0)6 209 57 903
Website	www.burodb.nl
E-mail	info@burodb.nl

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem/haar gebruikt worden voor het doel waarvoor het is opgesteld, met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij BuroDB.

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Het plan en het wettelijk kader	3
2.1	Wegverkeer	4
2.2	Railverkeer	6
3	Uitgangspunten	8
3.1	Rekenmethodiek	8
3.2	Verkeersgegevens	9
3.2.1	Wegverkeer	9
3.2.2	Railverkeer	9
3.3	Omgevingskenmerken	10
4	Resultaten	13
4.1	Wegverkeer	13
4.2	Railverkeer	14
4.3	Geluidsbeperkende maatregelen	15
5	Samenvatting, conclusies en aanbevelingen	18
Bijlagen		
1	Items geluidsmodel	
2	Geluidsbelasting wegverkeer	
3	Geluidsbelasting railverkeer	

1 Inleiding

Het perceel met bebouwing aan de Noldijk 46 in Barendrecht heeft een agrarische bestemming. De bewoners van de woning willen de bestemming van het woonhuis met erf aanpassen naar een woonbestemming. Daarvoor wordt een ruimtelijke procedure doorlopen die wordt begeleid door Wissing BV uit Barendrecht.

In figuur 1.1 is de ligging van de planlocatie op een luchtfoto weergegeven.



Figuur 1.1: Locatie plangebied Hyacintenlaan 5 in Warmond

De planlocatie is gelegen aan de Noldijk in Barendrecht. Deze weg heeft in de huidige situatie een 60 km/uur-regime en is daarmee voor de Wet geluidhinder (Wgh) gezoneerd. De planlocatie ligt binnen de geluidszone van de Noldijk. Ook ligt het perceel binnen het invloedsgebied van de spoorbaan tussen Rotterdam en Dordrecht.

Voor de voorgenomen bestemmingswijziging is het daarom nodig om akoestisch onderzoek uit te voeren naar de te verwachten geluidsbelasting van het weg- en railverkeer op deze weg en spoorbaan. De geluidsbelasting op de gevels van de woning moet daarbij worden getoetst aan de geldende geluidsnormen. Daarnaast dient de te verwachten geluidssituatie van het plan te worden afgewogen binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening. Het plan moet voldoen aan de randvoorwaarden die horen bij een goed woon- en leefklimaat.

Wissing heeft aan BuroDB opdracht verleend voor het uitvoeren van het akoestisch onderzoek weg- en railverkeer voor de Noldijk 46. De uitgangspunten en bevindingen van het onderzoek zijn in dit rapport beschreven.

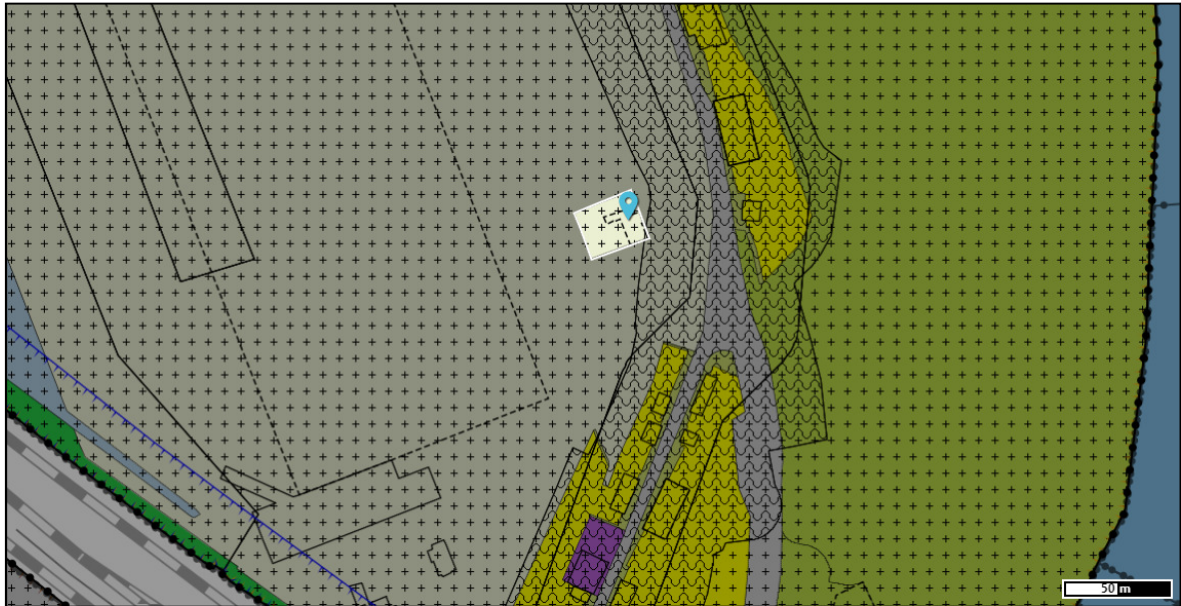
Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit rapport zijn de voor het plan geldende geluidscriteria beschreven. De relatie tussen het plan, de Wet geluidhinder en de randvoorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening zijn hierbij aangegeven. In hoofdstuk 3 zijn de bij het onderzoek gehanteerde uitgangspunten beschreven. De resultaten van het onderzoek en de beoordeling daarvan zijn opgenomen in hoofdstuk 4. Tot slot zijn in hoofdstuk 5 de conclusies van het onderzoek samengevat.

2 Het plan en het wettelijk kader

Het plan Noldijk 46 omvat de bestemmingswijziging van het perceel met de bedrijfsbebouwing van 'agrarisch' naar 'wonen'. De aanwezige (bedrijfs)woning is een vrijstaande woning bestaande uit twee bouwlagen (één laag met een kap). Met het plan wordt de aanwezigheid van de huidige woning mogelijk gemaakt met een formele woonbestemming.

In figuur 2.1 is het bouwvlak van het perceel volgens de plankaart van het vigerende bestemmingsplan 'Zuidrand' weergegeven.



Figuur 2.1: Plankaart Bestemmingsplan 'Zuidrand' met bouwvlak Noldijk 46 in Barendrecht (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Het bouwvlak heeft een omvang van circa 22 bij 28 meter en ligt op een afstand van circa 30 meter vanaf de Noldijk en op circa 210 meter afstand vanaf de spoorbaan. In het kader van de ruimtelijke procedure voor de gewijzigde bestemming moet de geluidsbelasting van het weg- en railverkeer worden onderzocht en getoetst. De te verwachten geluidsbelasting moet voldoen aan de wettelijke vereisten en aan de voorwaarden van een goede ruimtelijke ordening.

Volgens het verkeersmodel van de regio Rotterdam en Den Haag (MRDH-model) wordt de Noldijk in de toekomst ingericht als een 30 km/uur-weg en wordt daarmee de weg aanzienlijk rustiger met verkeer. Ook zal dan geen vrachtverkeer meer gebruik maken van deze weg. Omdat het besluit tot aanpassing van de maximum snelheid nog niet is genomen wordt in dit onderzoek uitgegaan van de weg volgens de huidige situatie met de daarbij behorende hogere verkeersintensiteit. Als doorkijk is ook de geluidssituatie volgens de prognose inzichtelijk gemaakt en beoordeeld.

Het voor het plan Noldijk 46 uitgevoerde akoestisch onderzoek is in deze rapportage beschreven. In de volgende paragrafen zijn de voor het plan relevante wettelijke bepalingen beschreven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de bepalingen voor het wegverkeerslawaaï en het railverkeerslawaaï.

2.1 Wegverkeer

Zonering wegverkeer

De wet- en regelgeving omtrent het geluid in Nederland is vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh). In artikel 74 van de Wgh is bepaald dat zich langs alle wegen een geluidszone bevindt. Uitzonderingen hierop zijn wegen waarvoor een wettelijke maximum snelheid geldt van 30 km/uur en woonerven.

De breedte van de geluidszone hangt af van het aantal rijstroken waaruit de weg bestaat en van de ligging van de weg in stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied. Doel van de geluidszone is het vaststellen van de geluidsgevoelige bestemmingen die deel (moeten) uitmaken van het akoestisch onderzoek. In tabel 2.1 is een overzicht gegeven van de geldende breedtes van de geluidszone per type weg.

Aantal rijstroken	Wegligging binnen stedelijk gebied	Wegligging buiten stedelijk gebied
2	200 m	250 m
3 of 4	350 m	400 m
5 of meer	n.v.t.	600 m

Tabel 2.1: Overzicht breedte wettelijke geluidszones per wegtype

De Noldijk is een 60 km/uur-weg en ligt buiten de bebouwde kom van Barendrecht. De weg bestaat uit één rijloper voor twee richtingen en heeft daarmee een wettelijke geluidszone van 250 meter. Het perceel (bouwvlak) van de Noldijk 46 ligt daar in zijn geheel binnen. Voor de weg is akoestisch onderzoek uitgevoerd voor zowel de randen van het bouwvlak als op de gevels van de (huidige) woning.

Als doorkijk is ook onderzoek verricht naar de geluidsbelasting in geval de Noldijk wordt aangepast naar een 30 km/uur-weg. De weg is in dat geval niet meer wettelijk gezoneerd en de geluidsbelasting die het verkeer op deze weg dan veroorzaakt hoeft niet meer te worden getoetst aan wettelijke normen. In dit onderzoek is de geluidsbelasting van deze mogelijke situatie onderzocht en beoordeeld aan de randvoorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening.

Geluidscriteria wegverkeer

De Wet geluidhinder hanteert verschillende grens- en ontheffingswaarden. Binnen het onderhavige plan gaat het formeel om de situatie: 'nieuwe woning binnen de zone van een bestaande (of geprojecteerde) weg'.

De voorkeursgrenswaarde voor nieuwe woongbestemming langs een weg, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, is 48 dB (artikel 82 lid 1 Wgh). In geval deze norm wordt overschreden, dan dient eerst nader onderzoek plaats te vinden naar de mogelijkheden voor het toepassen van geluidsbeperkende maatregelen. Als het treffen van maatregelen aan de bron en/of in de overdracht niet goed mogelijk is of niet (volledig) leidt tot het kunnen voldoen aan de norm, dan is ontheffing voor een hogere grenswaarde een vereiste en mogelijk ook het stellen van (extra) randvoorwaarden aan de geluidswering van de gevels noodzaak. De maximale ontheffingswaarde in deze buitenstedelijke situatie is 53 dB (artikel 83 lid 1 Wgh).

Het verlenen van ontheffing voor een hogere grenswaarde, zoals dat aan de orde kan zijn bij situaties langs gezoneerde wegen, is langs 30 km/uur-wegen niet mogelijk. Omdat 30 km/uur-wegen volgens de Wgh niet gezoneerd zijn, is hiervoor formeel (juridisch) gezien geen aanleiding/mogelijkheid. De

geluidsbelasting van deze wegen kan worden beoordeeld aan de hand van randvoorwaarden voor een 'goede ruimtelijke ordening'. In dit plan is dit aan de orde als potentiële situatie, in geval de Noldijk wordt heringericht als 30 km/uur-weg.

Goede ruimtelijke ordening

Voor de 30 km/uur-wegen, waarbij de geluidsbelasting niet wordt getoetst aan wettelijke normen, wordt onderzocht en beoordeeld of de te verwachten geluidsbelasting zal voldoen aan de voorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening. Bij de beoordeling daarvan is in dit onderzoek aangesloten op de geluidsclassificatie volgens de methode Miedema. Hierin is een beoordeling van het leefklimaat opgenomen waarbij wordt gewerkt met een Milieu Kwaliteits Maat (MKM). Deze MKM is gebaseerd op de classificatie van de berekende gecumuleerde geluidsbelasting en geeft een beoordeling van 'goed' tot 'zeer slecht' in zes klassen. Bij het vaststellen van de gecumuleerde geluidsbelasting wordt de in het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder voorgeschreven berekeningsmethodiek aangehouden.

De beoordeling van het verkregen gecumuleerde geluidsniveau gaat volgens de in tabel 2.2 opgenomen classificatie.

Gecumuleerde geluidsbelasting (L_{den})	Classificering milieukwaliteit
< 51 dB	Goed
51 - 55 dB	Redelijk
56 - 60 dB	Matig
61 - 65 dB	Tamelijk slecht
66 - 70 dB	Slecht
> 70 dB	Zeer slecht

Tabel 2.2: Kwaliteitsniveau geluidsclassificatie MKM

De beoordeling vindt plaats op basis van de totale, gecumuleerde geluidsbelasting, zonder toepassing van correctie(s) op de berekende waarde. Bij een geluidsbelasting tot en met 55 dB is er sprake van een redelijke tot goede milieukwaliteit. Gesteld kan worden dat bij het realiseren van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (woningen, scholen, etc.) binnen deze geluidsklasse er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Geluidsbeperkende maatregelen

Bij geconstateerde overschrijding van de geluidsnormen (of de streefwaarden) dient het akoestisch onderzoek tevens in te gaan op de mogelijkheden en effecten van geluidsbeperkende maatregelen. Hierbij geldt de volgende prioriteitsvolgorde:

- bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen;
- overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen;
- ontvangermaatregelen, zoals toepassing van 'dove gevels'. Dit zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte;
- het aanvragen van ontheffing (in combinatie met geluidwering gevels).

Zoals al eerder beschreven is de laatste optie niet aan de orde langs 30 km/uur-wegen. Omdat 30 km/uur-wegen niet gezoneerd zijn is er geen juridische basis voor het verlenen van ontheffing.

Maximale geluidsbelasting binnen de bestemming

In het Bouwbesluit zijn eisen gesteld ten aanzien van de maximaal toegestane geluidsniveaus binnen woningen. De (geluidsbelaste) gevels van woningen moeten voldoende geluidsisolerend werken om hieraan te kunnen voldoen. In het Bouwbesluit is gesteld dat de karakteristieke gevelwering van nieuwe woningen minimaal 20 dB moet bedragen. Voor de maximale binnenwaarde van verblijfsgebieden in woningen geldt de norm van 33 dB. De gevelbelasting (geluidsbelasting buiten op de gevel) en de karakteristieke gevelwering (geluidsisolatie van de gevel) bepalen samen de binnenwaarde.

Om de binnenwaarde te kunnen bepalen moet de geluidsbelasting op de gevel(s) dus altijd bekend zijn. Bij wegverkeerslawaai dient daarbij te worden uitgegaan van de totale geluidsbelasting (de belasting ten gevolge van alle aanwezige wegen samen), *zonder* toepassing van de correctie volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder; de zogenaamde gecumuleerde geluidsbelasting.

Voor de bepaling of er al dan niet nader onderzoek naar de karakteristieke geluidwering van de gevels nodig is kan voor de gecumuleerde geluidsbelasting de grenswaarde van $(33+20=) 53$ dB worden aangehouden als grenswaarde.

2.2 Railverkeer

Zonering railverkeer

Het perceel aan de Noldijk 46 ligt op een afstand van circa 210 meter vanaf de rand van de spoorbaan tussen Rotterdam en Dordrecht. Deze spoorbaan maakt onderdeel uit van het hoofdspoorwegennet en staat op de geluidplafondkaart Spoor bedoeld in artikel 11.17 van de Wet Milieubeheer.

Voor de spoorlijn zijn zogenaamde geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld en de spoorbaan heeft een wettelijk aandachtsgebied (geluidszone). Wanneer een nieuwe geluidsgevoelige bestemming binnen dit aandachtsgebied mogelijk wordt gemaakt, moet hiervoor akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

De breedte van de wettelijke geluidszone is afhankelijk van de geluidsproductiewaarde van de spoorbaan ter plaatse van de bouwlocatie. In artikel 1.4 van het Besluit Geluidhinder is een tabel opgenomen met de geldende zonebreedtes. In figuur 2.2 is deze tabel overgenomen.

1. Een spoorweg die is aangegeven op de geluidplafondkaart, heeft een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de spoorweg tot de breedte naast de spoorweg, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, als aangegeven in onderstaande tabel, afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond op het betrokken referentiepunt.

Hoogte geluidproductieplafond	Breedte zone (in meters)
Kleiner dan 56 dB	100
Gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200
Gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300
Gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600
Gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900
Gelijk aan of groter dan 74 dB	1200

Figuur 2.2: Tabel geluidszones spoorwegen (bron: Besluit geluidhinder)

Referentiepunt:	30508
Ingangsdatum:	1-7-2012
Einddatum:	n.v.t.
Heersende waarde bij de eerste vaststelling:	60.9 dB
Wetsartikel op basis waarvan het eerste Gpp is vastgesteld:	Art. 11.45 Lid 2
Geluidproductieplafond (Gpp):	65.9 dB
Ingangsdatum Gpp:	24-6-2014
Geluidwaarde (Gw):	65.9 dB
Correctiefactor dunnelijn (CdL):	0.0 dB
Plafondstatus:	Vigerend
Meest recente realisatie	
Jaar:	2016
Geluidwaarde:	57.2 dB

Geluidscriteria railverkeer

Indien maatregelen niet doelmatig blijken te zijn, of in onvoldoende mate effect bieden, dan is ontheffing voor een hogere grenswaarde mogelijk. Ten gevolge van het railverkeer is volgens de Wgh een maximale ontheffing mogelijk van 68 dB.

3 Uitgangspunten

3.1 Rekenmethodiek

Het akoestisch onderzoek heeft betrekking op weg- en railverkeer. Het onderzoek is gebaseerd op Standaardrekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012). De berekeningen zijn uitgevoerd met het programma GeoMilieu versie 4.50. Een overzicht van de in het rekenmodel opgenomen (relevante) items voor zowel weg- als railverkeer is gepresenteerd in bijlage 1 van dit rapport.

Artikel 3.4 van het RMG2012 (wegverkeer)

In artikel 110g van de Wet geluidhinder is bepaald dat er voor toetsing aan de normen een correctie op de berekende geluidbelasting mag worden toegepast voor het in de toekomst stiller worden van het wagenpark. De hoogte van de correctie is vastgelegd in artikel 3.4 van het RMG2012. Hierbij geldt voor wegen met een representatieve snelheid van 70 km/uur of meer een correctie van -2 dB. Voor overige wegen geldt een correctie van -5 dB op de berekende geluidsbelasting.

De geluidsbelasting van 30 km/uur-wegen wordt niet getoetst aan normen, maar (in dit onderzoek) beoordeeld op basis de MKM geluidsclassificatie voor een goed woon- en leefklimaat. Deze classificatie gaat uit van de ongecorrigeerde (gecumuleerde) geluidsbelasting. In dit onderzoek is een correctie op de geluidsbelasting van de 30 km/uur-wegen dan ook niet van toepassing.

Op 20 mei 2014 is het RMG2012 gewijzigd (Staatscourant jaargang 2014, nr. 10330). De belangrijkste wijziging betreft de aanpassing van artikel 3.4 waarbij er een tijdelijke verruiming van de aftrek bij geluidberekeningen voor wegen met een maximum snelheid van 70 km/u of meer is ingevoerd. Voor deze wegen wijzigt de aftrek op basis van artikel 110g Wgh in:

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

Deze tijdelijke verruiming geldt tot de inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet.

Binnen het onderzoeksgebied zijn geen wegen met een maximum snelheid van 70 km/uur of hoger aanwezig. De tijdelijke verruimde aftrek is hier dan ook niet van toepassing.

Artikel 3.5 van het RMG2012 (wegverkeer)

Conform artikel 3.5 van het RMG2012 is er een aanpassing van de wegdekcorrectie van toepassing, vooruitlopend op de effecten van invoering van stillere banden en strengere geluidseisen aan wegvoertuigen. De correctie is van toepassing op wegen met een representatieve snelheid van 70 km/uur of hoger. Binnen dit onderzoek komen deze wegen niet voor en derhalve is deze correctie niet aan de orde.

3.2 Verkeersgegevens

3.2.1 Wegverkeer

Bron van de gegevens

De bij het onderzoek gehanteerde verkeersgegevens zijn ontleend aan het regionale verkeersmodel (MRDH versie 2.0) en aan een in 2016 uitgevoerd akoestisch onderzoek voor een nabijgelegen locatie aan de Noldijk. Bij het onderzoek is zowel uitgegaan van de prognoses voor het planjaar 2030 als van de verkeerssituatie volgens het verkeersmodel voor de huidige situatie.

Verkeersgegevens

In tabel 3.1 zijn de verkeersintensiteiten van de Noldijk in de beide beschouwde situaties samengevat weergegeven. Het betreft de gegevens voor een gemiddelde werkdag. Bij akoestisch onderzoek en toetsing van geluid dient te worden uitgegaan van de verkeerssituatie volgens een gemiddelde weekdag. Bij dit onderzoek is één op één uitgegaan van de beschikbare en hogere verkeerscijfers uit het verkeersmodel (werkdag) waarmee wordt uitgegaan van een worst case-situatie.

Weg(vak)	Situatie	Etmaalintensiteit [mvt/etm]
Noldijk	Huidig, 60 km/uur	2.200
Noldijk	Toekomst, 30 km/uur	1.000

Tabel 3.1: Overzicht verkeersintensiteiten planjaar 2028

Naast de verkeersintensiteit is de verdeling van het verkeer over de etmaalperioden (dag, avond en nacht) en over de voertuigcategorieën (aandeel vrachtverkeer) van belang. In tabel 3.2 is de gehanteerde verkeersverdeling van de Noldijk in de beide beschouwde situaties weergegeven.

Noldijk, 60 km/uur (huidig)				Noldijk, 30 km/uur (toekomst)			
Categorie	Dag	Avond	Nacht	Categorie	Dag	Avond	Nacht
Uurintensiteit	6,90	3,10	0,60	Uurintensiteit	6,90	3,10	0,60
Motorfietsen	--	--	--	Motorfietsen	--	--	--
Lichte mvtg	93,10	97,10	91,00	Lichte mvtg	100,00	100,00	100,00
Middelzware mvtg	6,70	2,90	9,00	Middelzware mvtg	--	--	--
Zware mvtg	0,20	--	--	Zware mvtg	--	--	--

Tabel 3.2: Verkeersverdeling Noldijk in bestaande en (mogelijk) toekomstige situatie

Snelheid

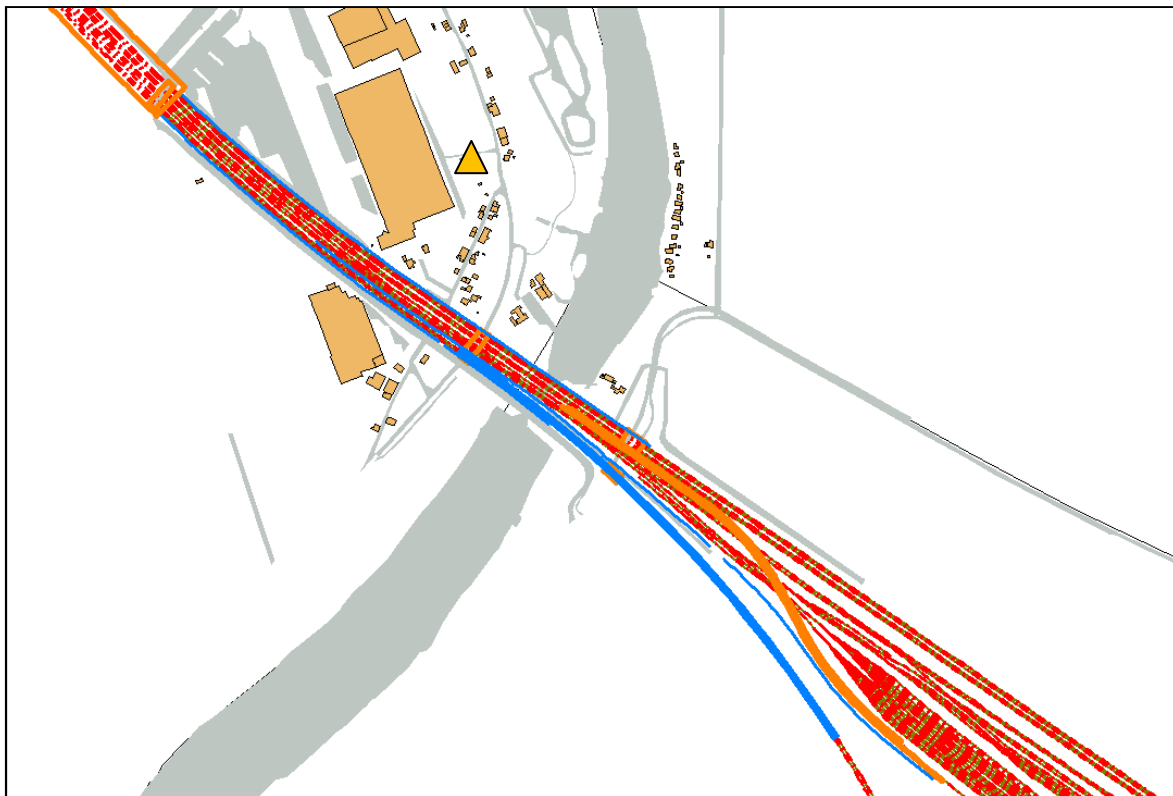
Voor het verkeer op de in het onderzoek beschouwde Noldijk is in beginsel uitgegaan van de wettelijke maximum snelheid van 60 km/uur. Als doorkijk is tevens onderzoek verricht naar de situatie bij een maximum snelheid van 30 km/uur op de weg.

3.2.2 Railverkeer

De bij het onderzoek railverkeerslawaaai gehanteerde verkeerscijfers zijn afkomstig van het Geluidregister Spoor van het ministerie van I&W. Ter hoogte van het plangebied zijn er aan in totaal negen spoorbanen verkeersgegevens toegekend. De verkeersgegevens van deze spoorbanen

(doorsnede 9 lijnen) zijn opgenomen in bijlage 1 van dit rapport. Naast de hoeveelheid treinstellen zijn hier ook de overige gegevens, zoals de bovenbouw, de railonderbreking en de wissellengte per spoor opgenomen.

Ten zuiden van de planlocatie, op een afstand van ruim een kilometer, is het rangeerterrein De Kijfhoek gelegen. De sporen van dit rangeerterrein maken onderdeel uit van het Geluidregister Spoor en zijn meegenomen in het onderzoek. Ditzelfde geldt voor de aanwezige spoortunnel ten westen van de planlocatie ('De kap van Barendrecht'). Ter illustratie is een weergave van het geluidsmodel voor het railverkeer weergegeven in figuur 3.1. De planlocatie Noldijk 46 is hierin met een oranje driehoek aangegeven.



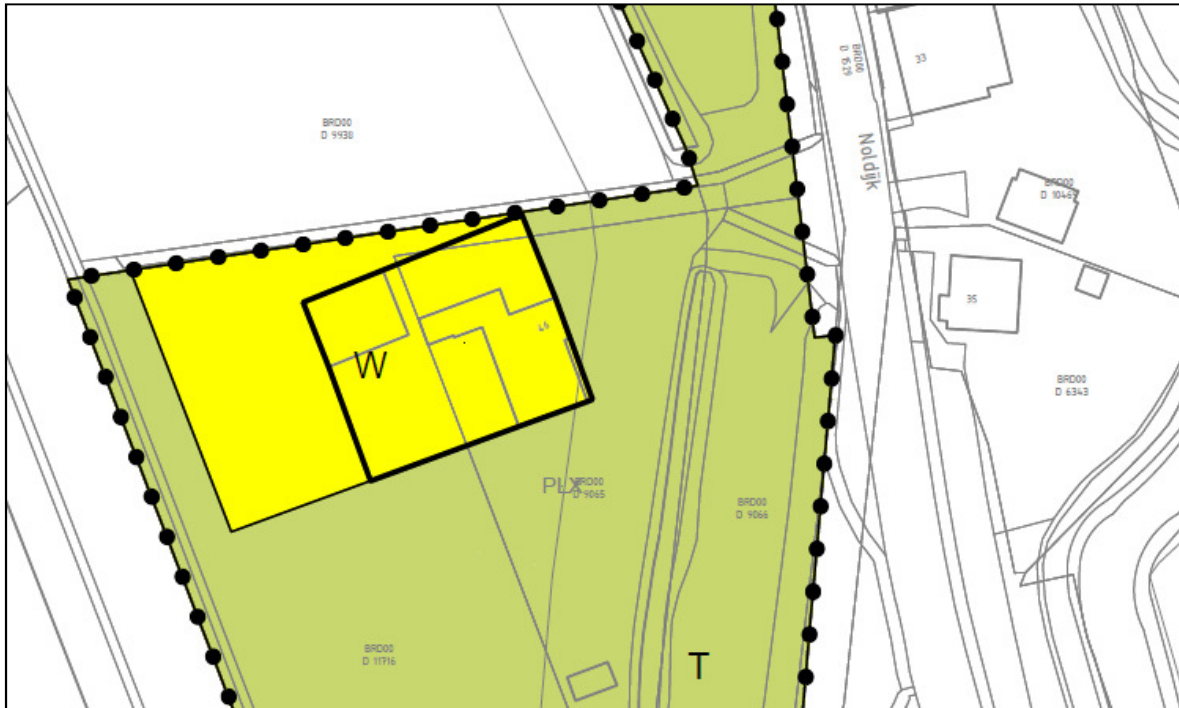
Figuur 3.1: Weergave geluidsmodel railverkeer t.h.v. Noldijk 46

3.3 Omgevingskenmerken

Verkaveling

Ten aanzien van de planlocatie Noldijk 46 in Barendrecht is uitgegaan van zowel de locatie van de bestaande woning als van het bouwvlak van het perceel. In figuur 3.2 is het bouwvlak binnen het gele vlak (woonbestemming) met een doorgetrokken zwarte lijn aangegeven. Ten aanzien van de verkaveling van de omliggende, bestaande gebouwen is uitgegaan van het BAG¹.

¹ Basisregistraties Adressen en Gebouwen



Figuur 3.2: Plantekening Noldijk 46 in Barendrecht

Hoogteligging

Het plangebied (maaiveld omgeving) ligt op een hoogte van 0 tot 1,0 meter boven NAP. De spoorbaan ligt hoger dan het omliggende maaiveld en ter plaatse van de planlocatie op circa 1,7 meter boven NAP. De hoogteligging van de spoorbaan is ontleend aan de informatie uit het Geluidregister Spoor en het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN).

Bodemfactor

De bij de berekeningen gehanteerde standaard bodemfactor is 1,0. Daarmee is uitgegaan van een overwegend geluidsabsorberende omgeving. De oppervlaktes van wegen en water zijn als akoestisch reflecterende bodemgebieden ingevoerd. Daarbij is een bodemfactor van 0,0 gehanteerd.

Afscherming, reflectie en overdrachtsdemping

De gevels van de binnen het onderzoeksgebied aanwezige en nieuwe bebouwing en andere objecten hebben een geluidsreflecterende werking. Reflecties, lucht- en bodemdemping zijn volgens de in het Reken- en Meetvoorschrift aangegeven wijze doorgerekend.

Langs beide zijden van de spoorbaan is een geluidsscherm aanwezig. De informatie over de aanwezige geluidsschermen is ontleend aan het Geluidregister Spoor. De schermen aan weerszijden van de spoorbaan hebben een hoogte van circa 3 meter ten opzichte van het plaatselijke maaiveld. De schermen uit het Geluidregister Spoor zijn meegenomen in het onderzoek.

Kruispunten en rotondes

Binnen de invloedsfeer van het plangebied zijn er geen met VRI geregelde kruispunten en/of rotondes aanwezig. Een toeslag van geluid voor het optrekken en afremmen van het wegverkeer is dan ook niet aan de orde.

Wegdekverharding wegen

De beschouwde Noldijk heeft een wegdek dat bestaat uit normaal asfalt (Dicht Asfaltbeton). Dit is bij akoestisch onderzoek het referentiewegdek (type W0). Bij het onderzoek is hier vanuit gegaan.

Bovenbouw spoorbaan

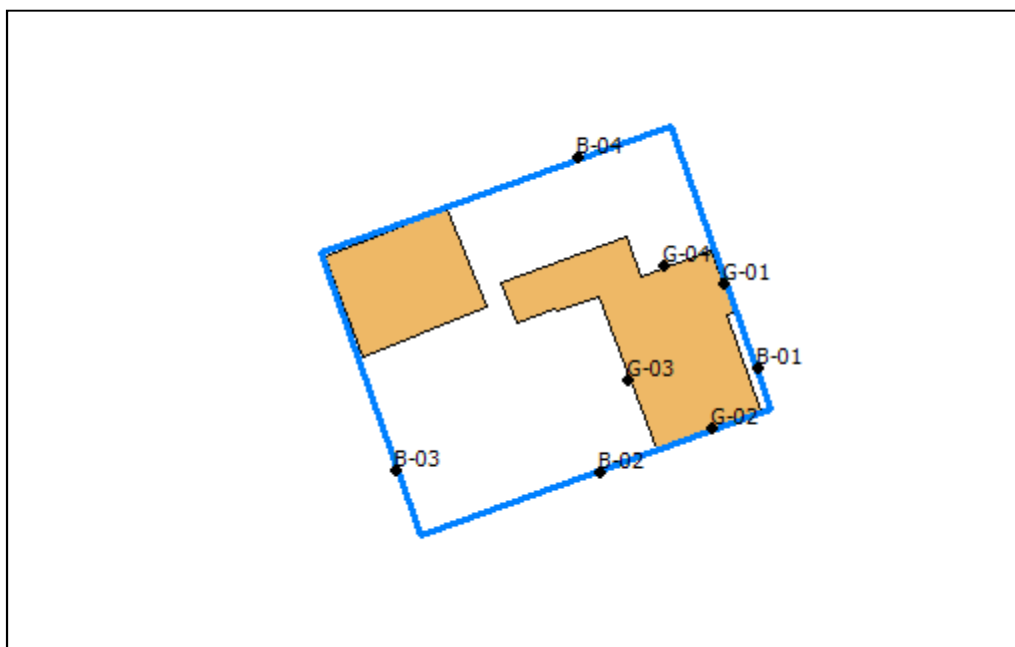
Ter hoogte van het plangebied bestaat de bovenbouw van de spoorbaan uit betonnen dwarsliggers. Bij de geluidsberekeningen is uitgegaan van de informatie die volgt uit het Geluidregister Spoor. Voor een overzicht van de gehanteerde uitgangspunten ten aanzien van de spoorbaan en het railverkeer wordt verwezen naar bijlage 1 van dit rapport.

Toetspunten

Voor het behoud van flexibiliteit in het plan is gekozen voor het positioneren van toetspunten op zowel de woning als op de randen van het bouwvlak. In figuur 3.2 is het overzicht van de bij het onderzoek gehanteerde toetspunten weergegeven. De toetspunten G-01 t/m G-04 zijn gesitueerd op de gevels van de woning. De toetspunten B-01 t/m B-04 zijn gesitueerd op de randen van het bouwvlak. Dit zijn de uiterste bouwgrenzen in de nieuwe (plan)situatie.

Per toetspunt is rekening gehouden met de relevante toetshoogtes. De woning bestaat uit twee bouwlagen met geluidsgevoelige ruimten (één laag met een kap). De geluidsberekeningen op de gevels van de woning zijn uitgevoerd voor de twee bouwlagen. Daarbij is uitgegaan van een toetshoogte van 1,5 meter en 4,5 meter boven maaiveld welke representatief zijn voor respectievelijk de begane grond en eerste verdieping van de woning.

De geluidsberekeningen voor de toetspunten op de rand van het bouwvlak zijn ook uitgevoerd voor de toetshoogtes van 1,5 en 4,5 meter. Hierbij is uitgegaan van de in het plan opgenomen maximale bouwhoogte van 7 meter en een maximale goothoogte van 2,8 meter (afgerond 3 meter).



Figuur 3.2: Situering toetspunten Noldijk 46

4 Resultaten

Op basis van de in hoofdstuk 3 beschreven uitgangspunten zijn de geluidsberekeningen voor weg- en railverkeer uitgevoerd. De berekeningen zijn gericht op het planjaar 2030. In dit hoofdstuk zijn de resultaten per geluidsbron beschreven. De met het geluidsmodel gegenereerde berekeningsresultaten zijn voor de beschouwde situaties opgenomen in bijlage 2 (wegverkeer) en in bijlage 3 (railverkeer).

4.1 Wegverkeer

Noldijk als 60 km/uur-weg

De berekende geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Noldijk met het snelheidsregime volgens de huidige situatie is voor alle gehanteerde toetspunten weergegeven in tabel 4.1. Op deze berekeningsresultaten is een correctie van -5 dB toegepast volgens artikel 110g van de Wgh. Deze resultaten zijn eveneens opgenomen in de eerste tabel van bijlage 2 van dit rapport.

Toetspunt	Situering	Oriëntatie	Toetshoogte [m]	Geluidsbelasting Lden [dB]
G-01_A	gevel woning	oost	1,5	46
G-01_B	gevel woning	oost	4,5	47
G-02_A	gevel woning	zuid	1,5	43
G-02_B	gevel woning	zuid	4,5	45
G-03_A	gevel woning	west	1,5	32
G-03_B	gevel woning	west	4,5	33
G-04_A	gevel woning	noord	1,5	43
G-04_B	gevel woning	noord	4,5	45
B-01_A	rand bouwvlak	oost	1,5	46
B-01_B	rand bouwvlak	oost	4,5	48
B-02_A	rand bouwvlak	zuid	1,5	33
B-02_B	rand bouwvlak	zuid	4,5	34
B-03_A	rand bouwvlak	west	1,5	39
B-03_B	rand bouwvlak	west	4,5	41
B-04_A	rand bouwvlak	noord	1,5	45
B-04_B	rand bouwvlak	noord	4,5	46

Tabel 4.1: Geluidsbelasting ten gevolge van de Noldijk als 60 km/uur-weg, inclusief correctie artikel 110g Wgh

Uit tabel 4.1 volgt dat de hoogste geluidsbelasting ten gevolge van de Noldijk op de gevels van de woning 47 dB bedraagt. Daarmee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De geluidsbelasting op de rand van het bouwvlak is maximaal 48 dB. Ook deze geluidsbelasting voldoet aan de norm.

Er is geen sprake van normoverschrijding. Nader onderzoek naar de mogelijkheid en effecten van geluidsbeperkende maatregelen is niet nodig. Ook is voor dit plan geen ontheffing voor een hogere grenswaarde ten gevolge van het wegverkeer nodig.

Noldijk als 30 km/uur-weg

Als doorkijk is tevens de situatie onderzoek waarbij de Noldijk in de toekomst wordt heringericht naar een 30 km/uur-weg. De resultaten van deze situatie zijn weergegeven in tabel 4.2. Op de opgenomen geluidswaarden is geen correctie toegepast. De resultaten uit het geluidsmodel zijn tevens opgenomen in de tweede tabel van bijlage 2 van dit rapport.

Toetspunt	Situering	Oriëntatie	Toetshoogte [m]	Geluidsbelasting Lden [dB]
G-01_A	gevel woning	oost	1,5	41
G-01_B	gevel woning	oost	4,5	43
G-02_A	gevel woning	zuid	1,5	38
G-02_B	gevel woning	zuid	4,5	40
G-03_A	gevel woning	west	1,5	<30
G-03_B	gevel woning	west	4,5	<30
G-04_A	gevel woning	noord	1,5	38
G-04_B	gevel woning	noord	4,5	40
B-01_A	rand bouwvlak	oost	1,5	41
B-01_B	rand bouwvlak	oost	4,5	43
B-02_A	rand bouwvlak	zuid	1,5	<30
B-02_B	rand bouwvlak	zuid	4,5	<30
B-03_A	rand bouwvlak	west	1,5	35
B-03_B	rand bouwvlak	west	4,5	36
B-04_A	rand bouwvlak	noord	1,5	40
B-04_B	rand bouwvlak	noord	4,5	41

Tabel 4.2: Geluidsbelasting ten gevolge van de Noldijk als 30 km/uur-weg, inclusief correctie artikel 110g Wgh

Uit tabel 4.2 volgt dat de maximale geluidsbelasting in deze situatie 43 dB bedraagt. Met een maximale geluidsbelasting van 43 dB wordt ruim voldaan aan de milieuclassificatie 'goed' van de MKM.

Voldaan wordt aan de grenswaarde van 55 dB. Bij deze maximale waarde kan dan ook worden gesteld dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat ten gevolge van het geluid van wegverkeer.

Wanneer de Noldijk in de toekomst wordt heringericht tot een 30 km/uur-weg dan voldoet het plan Noldijk 46 aan de randvoorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening. Onderzoek naar geluidsbeperkende maatregelen is voor deze situatie dan ook niet nodig.

4.2 Railverkeer

De te verwachten geluidsbelasting van het railverkeer op de gevels van de woning en de randen van het bouwvlak zijn weergegeven in de tabel van bijlage 3. In tabel 4.3 zijn deze resultaten samengevat.

Toetspunt	Situering	Oriëntatie	Toetshoogte [m]	Geluidsbelasting Lden [dB]
G-01_A	gevel woning	oost	1,5	44
G-01_B	gevel woning	oost	4,5	45
G-02_A	gevel woning	zuid	1,5	53
G-02_B	gevel woning	zuid	4,5	58
G-03_A	gevel woning	west	1,5	55
G-03_B	gevel woning	west	4,5	59
G-04_A	gevel woning	noord	1,5	37
G-04_B	gevel woning	noord	4,5	53
B-01_A	rand bouwvlak	oost	1,5	43
B-01_B	rand bouwvlak	oost	4,5	45
B-02_A	rand bouwvlak	zuid	1,5	54
B-02_B	rand bouwvlak	zuid	4,5	59
B-03_A	rand bouwvlak	west	1,5	56
B-03_B	rand bouwvlak	west	4,5	60
B-04_A	rand bouwvlak	noord	1,5	54
B-04_B	rand bouwvlak	noord	4,5	59

Tabel 4.3: Geluidsbelasting ten gevolge van de spoorbaan Rotterdam-Dordrecht

In tabel 4.3 zijn de geconstateerde normoverschrijdingen met een oranje kleur gearceerd. Uit de resultaten volgt dat de hoogste geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer op de gevels van de woning 59 dB bedraagt. Dit is het geval op de westgevel van de woning (toetspunt G-03), op de verdieping. Op het niveau van de begane grond is de maximale geluidsbelasting 55 dB.

Op de verdieping van de woning is de geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Op de begane grond wordt voldaan aan de norm.

Aan de oostzijde van de woning wordt in alle gevallen voldaan aan de norm. Hier is sprake van een geluidsluwe gevel.

De geluidsbelasting op de rand van het bouwvlak van het plan is maximaal 60 dB. Ook hier gaat het om de westzijde van het perceel. De hoogste geluidsbelasting op het niveau van de begane grond is in dit geval 56 dB en kent een kleine normoverschrijding.

Uit de resultaten volgt dat er voor het plan sprake is van normoverschrijding ten gevolge van het railverkeer. Een nadere beschouwing van geluidsbeperkende maatregelen is daarom nodig en uitgevoerd. In paragraaf 4.3 wordt hier nader op ingegaan.

4.3 Geluidsbeperkende maatregelen

In verband met de geconstateerde normoverschrijding ten gevolge van het railverkeer is de mogelijkheid van het toepassen van geluidsbeperkende maatregelen onderzocht. Het gaat daarbij om maatregelen

buiten de woning/het bouwvlak. De beschouwing is uitgevoerd in volgorde van prioriteit zoals omschreven in hoofdstuk 2.

Bronmaatregelen

Bij de toepassing van bronmaatregelen voor geluid van railverkeer kan worden gedacht aan het toepassen van raildempers op het tracé. Het aanbrengen van raildempers is echter een zeer kostbare aangelegenheid en is eigenlijk alleen doelmatig bij benodigde geluidsreductie voor een groot aantal woningen (> 100).

Het geluidsreducerend effect van raildempers kan oplopen tot circa 3 dB. In deze situatie is dat onvoldoende om te kunnen voldoen aan de norm. Het toepassen van raildempers biedt onvoldoende effect en is niet doelmatig. Deze maatregel wordt voor onderhavig plan daarom als niet realistisch beschouwd.

Overdrachtsmaatregelen

Bij de toepassing van overdrachtsmaatregelen kan binnen het onderzoeksgebied worden gedacht aan het verhogen van de afschermdende voorzieningen (geluidsschermen) langs de spoorbaan, dan wel het plaatsen van een nieuw geluidsscherm in de buurt van de woning/het bouwvlak. Het verhogen van de langs het spoor aanwezige geluidsscherm is echter op voorhand als niet doelmatig aan te merken. De te maken kosten daarvan zijn te hoog voor afscherming van slechts één woning.

Ook kan zonder het uitvoeren van nadere geluidsberekeningen worden gesteld dat het plaatsen van een geluidsscherm dichtbij de woning niet zal leiden tot een gewenst resultaat. De normoverschrijding vindt met name plaats op de verdieping van de woning (toetshoogte 4,5 meter). Om het geluid op deze hoogte te kunnen afschermen is een scherm nodig dat nog hoger is dan die hoogte. En een dergelijk is om financiële en stedenbouwkundige redenen niet wenselijk.

Het realiseren van een geluidsscherm en/of het verhogen van de bestaande geluidsschermen is voor de initiatiefnemer van het plan een niet realistische maatregel. Er wordt dan ook geen verdere toepassing gegeven aan geluidsafscherming tussen de spoorbaan en het plangebied.

Maatregelen bij de woning

Nu is gebleken dat bron- en overdrachtsmaatregelen onvoldoende effect opleveren en/of als niet doelmatig kunnen worden aangemerkt, resteren er nog een beperkt aantal mogelijkheden. Gedacht kan nog worden aan:

- aanpassen stedenbouwkundig plan;
- toepassen dove gevel(s).

Aanpassen situatie woning

Het aanpassen, verschuiven of zelfs slopen van de woning is geen optie. Ook het verlagen van de woning (maximaal één bouwlaag) is geen realistisch alternatief.

Dove gevel

Een dove gevel is een gevel zonder te openen delen (deuren of ramen). De geluidsbelasting op dergelijke gevels hoeft volgens de Wet geluidhinder niet te worden getoetst aan geluidsnormen. Dove gevels dienen wel te voldoen aan het Bouwbesluit als het gaat om de minimale karakteristieke gevelwering en de eis te voldoen aan het maximaal toelaatbare geluidsniveau binnen de woning.

Het toepassen van een dove gevel is eigenlijk alleen aan de orde bij de bouw van een nieuwe woning. Echter, indien bij de huidige woning op de verdieping de gevels aan de west- en zuidzijde doof zouden zijn uitgevoerd, dan werd daarmee voldaan aan de geluidsnorm. In beide gevelzijden zijn echter te openen delen aanwezig. Het dichtmaken van deze ramen en deuren is geen realistische maatregel.

De toepassing van dove gevels wordt in dit geval dan ook alleen geadviseerd in de situatie van de bouw van een nieuwe woning binnen het bouwvlak van het perceel.

Ontheffing hogere grenswaarde

Omdat het toepassen van de hiervoor beschreven geluidsbeperkende maatregelen niet realistisch en/of doelmatig is, is voor de realisatie van het plan (de bestemmingswijziging van het perceel) ontheffing van een hogere grenswaarde nodig ten gevolge van geluid van het railverkeer. Voor zover bekend is er in het verleden voor deze woning nog geen hogere waarde vastgesteld. Het gaat dus om de aanvraag van een nieuwe ontheffing.

De benodigde ontheffing van de hogere waarde bedraagt maximaal 60 dB, uitgaande van de berekende maximale waarde op de rand van het bouwvlak. De ontheffing moet worden aangevraagd bij en verleend door het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Barendrecht. De conceptbeschikking met de ontheffing kan tegelijk met het besluit op de omgevingsvergunning in procedure (ter inzage gelegd, etc.) worden gebracht.

Bij de aanvraag ontheffing hogere grenswaarde dient, conform het gemeentelijke geluidsbeleid, rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van een geluidsluwe zijde bij de woning. In deze situatie is er een geluidsluwe zijde aanwezig en wel aan de oostzijde van de woning.

Het verlenen van ontheffing is dus mogelijk omdat:

- de maximale ontheffingswaarde van 68 dB niet wordt overschreden;
- de woning beschikt over een geluidsluwe zijde.

Maximale binnenwaarde

Indien voor het plan ontheffing wordt aangevraagd/verleend dient in beginsel ook rekening te worden gehouden met het maximaal toelaatbare binnenniveau van de woning. Voldaan moet worden aan de eisen van het Bouwbesluit 2012.

Echter, omdat het in deze situatie gaat om een reeds bestaande woning (bouwjaar 1987) kan worden uitgegaan van het 'van rechts verkregen niveau'. Aan de gevel(s) van de woning worden geen aanpassingen verricht en daarom kan worden gesteld dat wordt voldaan aan dat 'van rechts verkregen niveau'. De geluidssituatie na de bestemmingswijziging is niet slechter dan de situatie voor de bestemmingswijziging. Het onderzoeken c.q. treffen van geluidsisolerende maatregelen aan de gevels van de woning is daarom niet nodig.

Resumé

Met het vaststellen van de ontheffing hogere grenswaarde van maximaal 60 dB ten gevolge van het railverkeer op de spoorbaan Rotterdam-Dordrecht kan, vanuit het oogpunt van geluid, de voorgenomen bestemmingswijziging zonder verdere maatregelen plaatsvinden.

5 Samenvatting, conclusies en aanbevelingen

De bewoners van de woning willen de bestemming van het woonhuis met erf aanpassen van 'agrarisch' naar 'wonen'. Daarvoor wordt een ruimtelijke procedure doorlopen die wordt begeleid door Wissing BV uit Barendrecht.

Ten behoeve van het plan en de gewenste bestemmingswijziging is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het aanwezige geluid van weg- en railverkeer. De te verwachten geluidsbelasting is getoetst aan de wettelijke normen en de te verwachten geluidssituatie van het plan is beoordeeld binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening.

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat met de te verwachten geluidsbelasting van het wegverkeer op de Noldijk wordt voldaan aan de wettelijke norm. Wanneer de weg wordt heringericht als een 30 km/uur-weg zal de geluidsbelasting van de weg voldoen aan de randvoorwaarden voor een goed woon- en leefklimaat. Het treffen van geluidsbeperkende maatregelen is voor deze situatie dan ook niet nodig.

Uit het onderzoek volgt verder dat de te verwachten geluidsbelasting van het railverkeer wel de norm overschrijdt. Zowel op de gevels van de woning als op de randen van het bouwvlak is sprake van een geluidsbelasting hoger dan 55 dB. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.

Het treffen van geluidsbeperkende maatregelen om de geluidsbelasting van het railverkeer op de planlocatie te verminderen is niet doelmatig en/of realistisch. Om het plan te kunnen realiseren is daarom voor het geluid van het railverkeer ontheffing van een hogere grenswaarde nodig. De benodigde hogere grenswaarde is 60 dB. Het verlenen van ontheffing is mogelijk omdat:

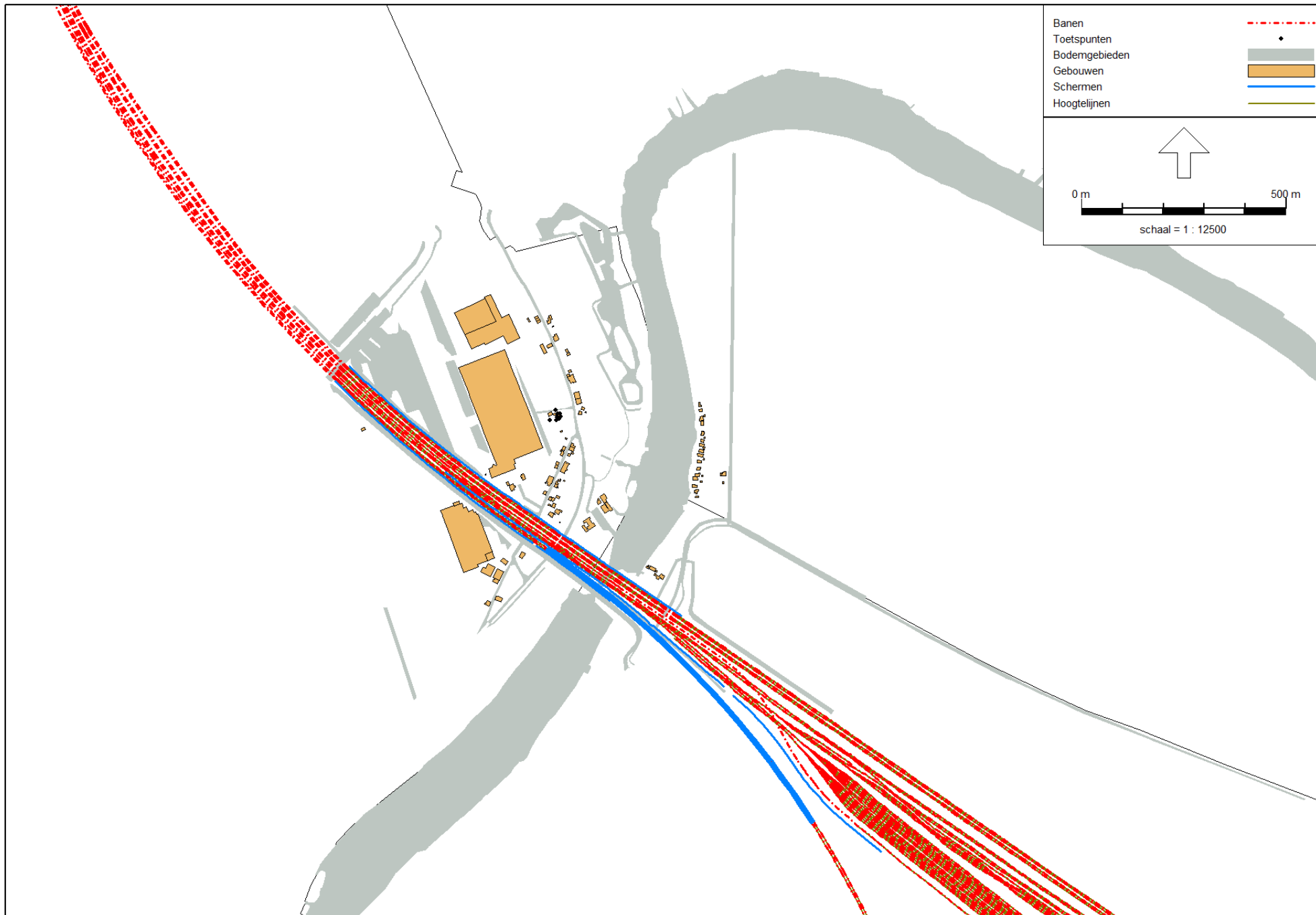
- de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden;
- de woning beschikt over een geluidsluwe zijde.

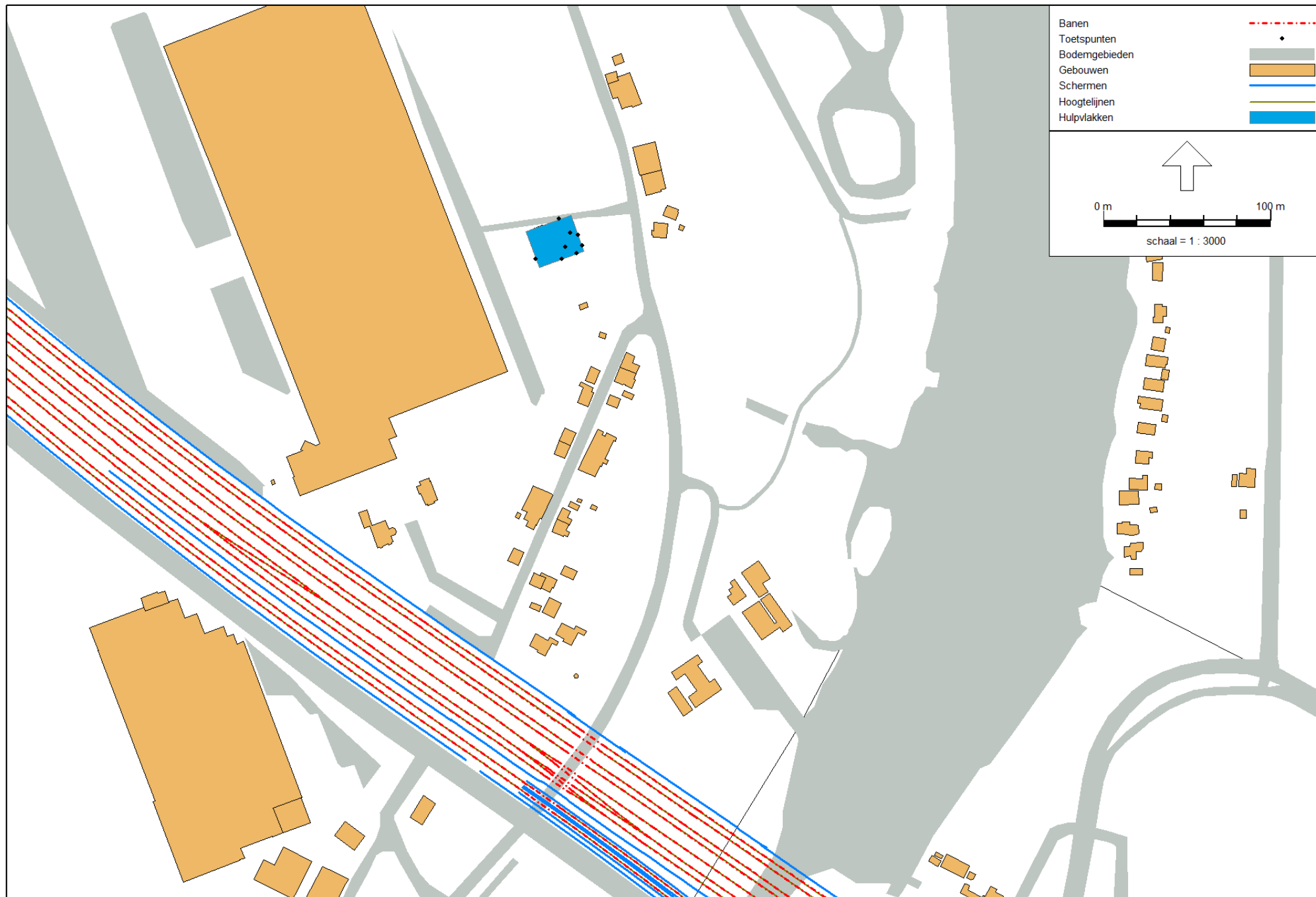
Omdat de woning reeds (sinds 1987) bestaat kan voor de geluidssituatie binnen de woning worden uitgegaan van het 'van rechts verkregen niveau'. Aan de gevel(s) van de woning worden geen aanpassingen verricht en daarmee wordt hieraan voldaan. De geluidssituatie na de bestemmingswijziging is niet slechter dan de situatie voor de bestemmingswijziging. Het onderzoeken c.q. treffen van geluidsisolerende maatregelen aan de gevels van de woning is daarom niet nodig.

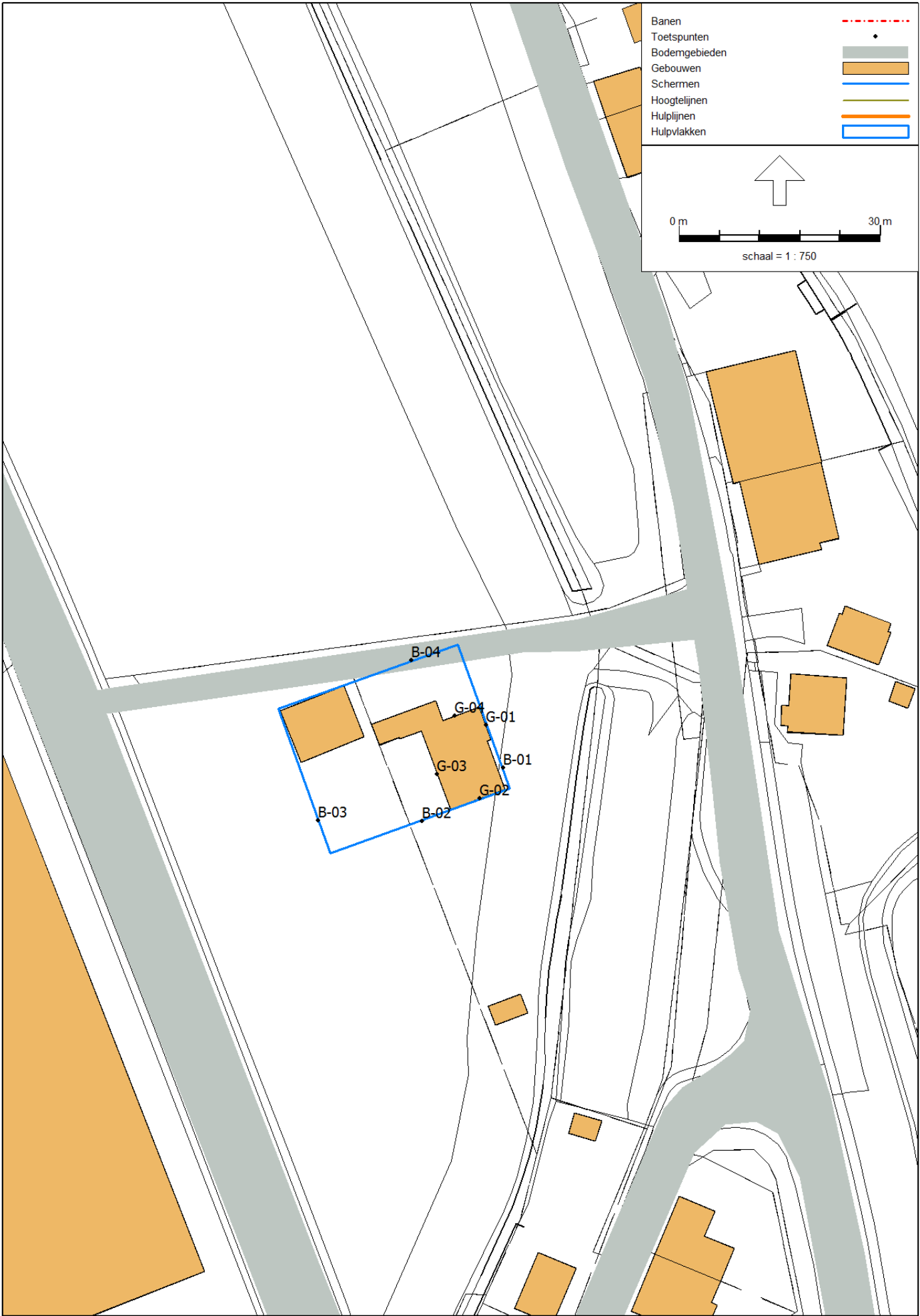
Met het vaststellen van de ontheffing hogere grenswaarde van maximaal 60 dB ten gevolge van het railverkeer op de spoorbaan Rotterdam-Dordrecht kan, vanuit het oogpunt van geluid, de voorgenomen bestemmingswijziging zonder verdere maatregelen plaatsvinden.

Bijlage 1:

Items geluidsmodel







Model: Rekenmodel wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
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))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))
	Noldijk	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60
	Noldijk	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60

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

Naam	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)
	60	60	--	2200,00	6,90	3,10	0,60	--	--	--	--	--	93,10	97,10	91,00	--	6,70	2,90	9,00	--	0,20	--
	60	60	--	2200,00	6,90	3,10	0,60	--	--	--	--	--	93,10	97,10	91,00	--	6,70	2,90	9,00	--	0,20	--

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

Naam	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	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)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
	--	--	--	--	--	--	141,33	66,22	12,01	--	10,17	1,98	1,19	--	0,30	--	--	--	76,66	85,34	91,38	96,69	103,43
	--	--	--	--	--	--	141,33	66,22	12,01	--	10,17	1,98	1,19	--	0,30	--	--	--	76,66	85,34	91,38	96,69	103,43

Model: Rekenmodel wegverkeer
 versie van Gebied - Gebied
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	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63
	99,93	93,14	83,00	72,22	80,46	86,03	92,53	99,80	96,22	89,39	78,75	66,41	75,31	81,49	86,31	92,88	89,43	82,65	72,73	--
	99,93	93,14	83,00	72,22	80,46	86,03	92,53	99,80	96,22	89,39	78,75	66,41	75,31	81,49	86,31	92,88	89,43	82,65	72,73	--

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

Naam	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--

Model: Rekenmodel wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
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))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))
	Noldijk	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60
	Noldijk	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60

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

Naam	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)
	60	60	--	2200,00	6,90	3,10	0,60	--	--	--	--	--	93,10	97,10	91,00	--	6,70	2,90	9,00	--	0,20	--
	60	60	--	2200,00	6,90	3,10	0,60	--	--	--	--	--	93,10	97,10	91,00	--	6,70	2,90	9,00	--	0,20	--

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

Naam	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	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)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
	--	--	--	--	--	--	141,33	66,22	12,01	--	10,17	1,98	1,19	--	0,30	--	--	--	76,66	85,34	91,38	96,69	103,43
	--	--	--	--	--	--	141,33	66,22	12,01	--	10,17	1,98	1,19	--	0,30	--	--	--	76,66	85,34	91,38	96,69	103,43

Model: Rekenmodel wegverkeer
 versie van Gebied - Gebied
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	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63
	99,93	93,14	83,00	72,22	80,46	86,03	92,53	99,80	96,22	89,39	78,75	66,41	75,31	81,49	86,31	92,88	89,43	82,65	72,73	--
	99,93	93,14	83,00	72,22	80,46	86,03	92,53	99,80	96,22	89,39	78,75	66,41	75,31	81,49	86,31	92,88	89,43	82,65	72,73	--

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

Naam	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k
30139	37746318 - 37750000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
30215	37704082 - 37707000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5451	37693598 - 37713000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5434	37670153 - 37713000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
30128	37660356 - 37707000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
30228	37797528 - 37825000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5431	37689800 - 37713000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
30199	37686566 - 37707000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
30120	37701083 - 37707000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2
30139	THALYS	Doorgaand	3,710	3,630	0,560	0,000	-145	-145	-145	0	0,00	HSL-SHUTTLE	Doorgaand	20,000	14,000	3,500	0,000	-145	-145	-145
30215	MAT'64-V	Doorgaand	3,300	2,560	0,740	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	1,420	1,100	0,320	0,000	107	107	107
5451	E-LOC	Doorgaand	2,760	3,490	2,070	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,760	3,490	2,070	0,000	40	40	40
5434	E-LOC	Doorgaand	2,760	3,490	2,070	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,760	3,490	2,070	0,000	40	40	40
30128	MAT'64-V	Doorgaand	3,300	2,560	0,740	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	1,420	1,100	0,320	0,000	107	107	107
30228	THALYS	Doorgaand	3,710	3,630	0,560	0,000	140	140	140	0	0,00	HSL-SHUTTLE	Doorgaand	20,000	14,000	3,500	0,000	140	140	140
5431	E-LOC	Doorgaand	2,760	3,490	2,070	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,760	3,490	2,070	0,000	40	40	40
30199	MAT'64-V	Doorgaand	3,300	2,560	0,740	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	1,420	1,100	0,320	0,000	107	107	107
30120	MAT'64-V	Doorgaand	3,300	2,560	0,740	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	1,420	1,100	0,320	0,000	107	107	107

Model: Items
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	V(P4) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	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
30139	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
30215	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	3,300	2,560	0,740	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	1,420	1,100	0,320	0,000	-135
5451	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	82,330	104,930	62,000	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	82,330	104,930	62,000	0,000	40
5434	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	82,330	104,930	62,000	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	82,330	104,930	62,000	0,000	40
30128	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	3,300	2,560	0,740	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	1,420	1,100	0,320	0,000	-135
30228	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
5431	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	82,330	104,930	62,000	0,000	-68	-68	-68	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	82,330	104,930	62,000	0,000	40
30199	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	3,300	2,560	0,740	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	1,420	1,100	0,320	0,000	-135
30120	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	3,300	2,560	0,740	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	1,420	1,100	0,320	0,000	-135

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Corr. 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Corr. 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6
30139	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
30215	-135	-135	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,310	3,930	1,230	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stappend	0,600	0,450	0,150	0,000
5451	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
5434	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
30128	-135	-135	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,310	3,930	1,230	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stappend	0,600	0,450	0,150	0,000
30228	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
5431	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
30199	-135	-135	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,310	3,930	1,230	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stappend	0,600	0,450	0,150	0,000
30120	-135	-135	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,310	3,930	1,230	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stappend	0,600	0,450	0,150	0,000

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	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	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Corr. 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8
30139	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
30215	107	107	107	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,310	3,930	1,230	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,600	0,450	0,150
5451	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
5434	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
30128	107	107	107	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,310	3,930	1,230	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,600	0,450	0,150
30228	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
5431	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
30199	107	107	107	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,310	3,930	1,230	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,600	0,450	0,150
30120	107	107	107	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	5,310	3,930	1,230	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,600	0,450	0,150

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Corr. 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Corr. 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10
30139	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
30215	0,000	-135	-135	-135	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	2,840	1,760	0,400	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,320	0,200
5451	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
5434	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
30128	0,000	-135	-135	-135	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	2,840	1,760	0,400	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,320	0,200
30228	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
5431	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
30199	0,000	-135	-135	-135	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	2,840	1,760	0,400	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,320	0,200
30120	0,000	-135	-135	-135	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	2,840	1,760	0,400	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,320	0,200

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - 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	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11	Corr. 11	Trein 12	Profiel12
30139	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
30215	0,040	0,000	107	107	107	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	2,840	1,760	0,400	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-4	Stoppend
5451	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
5434	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
30128	0,040	0,000	107	107	107	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	2,840	1,760	0,400	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-4	Stoppend
30228	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
5431	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
30199	0,040	0,000	107	107	107	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	2,840	1,760	0,400	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-4	Stoppend
30120	0,040	0,000	107	107	107	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	2,840	1,760	0,400	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-4	Stoppend

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Corr. 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13
30139	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
30215	0,320	0,200	0,040	0,000	-135	-135	-135	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5451	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5434	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
30128	0,320	0,200	0,040	0,000	-135	-135	-135	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
30228	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5431	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
30199	0,320	0,200	0,040	0,000	-135	-135	-135	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
30120	0,320	0,200	0,040	0,000	-135	-135	-135	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Corr. 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	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	Aantal(P4) 15	V(D) 15
30139	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
30215	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
5451	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
5434	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
30128	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
30228	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
5431	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
30199	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
30120	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Model: Items
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	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	V(P4) 16	Corr. 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17
30139	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
30215	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
5451	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
5434	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
30128	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
30228	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
5431	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
30199	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
30120	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 17	Corr. 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18	V(N) 18	V(P4) 18	Corr. 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19
30139	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
30215	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
5451	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
5434	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
30128	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
30228	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
5431	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
30199	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
30120	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Corr. 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Corr. 20	Trein 21
30139	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
30215	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
5451	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
5434	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
30128	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
30228	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
5431	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
30199	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
30120	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Corr. 21	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22
30139	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
30215	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
5451	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
5434	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
30128	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
30228	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
5431	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
30199	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
30120	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	V(P4) 22	Corr. 22	Trein 23	Profiel23	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Corr. 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24
30139	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
30215	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
5451	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
5434	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
30128	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
30228	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
5431	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
30199	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
30120	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24	Corr. 24	Trein 25	Profiel25	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25	V(N) 25	V(P4) 25	Corr. 25	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26
30139	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
30215	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
5451	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
5434	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
30128	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
30228	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
5431	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
30199	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
30120	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Items
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Corr. 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Corr. 27	Trein 28	Profiel28
30139	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
30215	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
5451	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
5434	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
30128	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
30228	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
5431	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
30199	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
30120	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28	V(N) 28	V(P4) 28	Corr. 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29
30139	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
30215	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5451	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5434	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
30128	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
30228	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5431	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
30199	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
30120	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Corr. 29	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	Corr. 30	RRgebr	Lrtr;feit[1]	Lrtr;feit[2]	Lrtr;feit[3]	Lrtr;feit[4]	Lrtr;feit[5]	Lrtr;feit[6]	Lrtr;feit[7]
30139	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13
30215	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13
5451	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13
5434	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13
30128	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13
30228	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13
5431	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13
30199	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13
30120	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13

Model: Items
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[8]	Lrtr;feit[9]	Lrtr;feit[10]	Lrtr;feit[11]	Lrtr;feit[12]	Lrtr;feit[13]	Lrtr;feit[14]	Lrtr;feit[15]	Lrtr;feit[16]	Lrtr;feit[17]	Lrtr;feit[18]	Lrtr;feit[19]	Lrtr;feit[20]	Lrtr;feit[21]	Lrtr;feit[22]	Lrtr;feit[23]	Lrtr;feit[24]	Lrtr;feit[25]	Lrtr;feit[26]
30139	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
30215	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
5451	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
5434	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
30128	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
30228	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
5431	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
30199	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
30120	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[27]	Lrtr;feit[28]	Lrtr;feit[29]	Lrtr;feit[30]	Lrtr;feit[31]	Lrtr;feit[32]	Lrtr;feit[33]	Lrtr;feit[34]	Lrtr;feit[35]	Lrtr;feit[36]	Brugcorrectie	ΔLe;brug,63	ΔLe;brug,125	ΔLe;brug,250	ΔLe;brug,500	ΔLe;brug,1k	ΔLe;brug,2k
30139	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30215	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5451	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5434	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30128	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30228	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5431	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30199	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30120	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	ΔLe;brug,4k	ΔLe;brug,8k	Schaal,63	Schaal,125	Schaal,250	Schaal,500	Schaal,1k	Schaal,2k	Schaal,4k	Schaal,8k	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k
30139	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	78,26	87,64	100,99	108,35	110,90	110,86	104,62
30215	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	75,12	87,68	102,39	109,97	114,14	114,68	106,69
5451	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	75,41	93,23	110,21	112,04	112,04	109,81	106,14
5434	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	75,41	93,23	110,21	112,04	112,04	109,81	106,14
30128	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	75,12	87,68	102,39	109,97	114,14	114,68	106,69
30228	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,65	87,19	100,71	107,93	110,24	110,01	103,80
5431	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	75,41	93,23	110,21	112,04	112,04	109,81	106,14
30199	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	75,12	87,68	102,39	109,97	114,14	114,68	106,69
30120	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	75,12	87,68	102,39	109,97	114,14	114,68	106,69

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k
30139	93,27	74,15	83,72	95,92	102,91	105,39	105,39	99,46	89,22	69,27	80,20	88,86	92,26	91,84	91,74	91,27
30215	92,23	69,13	81,70	96,40	104,94	110,28	111,05	105,54	92,35	--	--	--	--	--	--	--
5451	93,95	75,57	93,40	110,31	114,63	117,44	116,14	116,25	104,38	--	--	--	--	--	--	--
5434	93,95	75,57	93,40	110,31	114,63	117,44	116,14	116,25	104,38	--	--	--	--	--	--	--
30128	92,23	69,13	81,70	96,40	104,94	110,28	111,05	105,54	92,35	--	--	--	--	--	--	--
30228	92,42	74,52	84,16	96,50	103,63	106,06	106,04	100,21	89,88	68,60	79,66	88,41	91,94	91,56	91,37	90,86
5431	93,95	75,57	93,40	110,31	114,63	117,44	116,14	116,25	104,38	--	--	--	--	--	--	--
30199	92,23	69,13	81,70	96,40	104,94	110,28	111,05	105,54	92,35	--	--	--	--	--	--	--
30120	92,23	69,13	81,70	96,40	104,94	110,28	111,05	105,54	92,35	--	--	--	--	--	--	--

Model: Items
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k	LE(D)5.0 63	LE(D)5.0 125	LE(D)5.0 250	LE(D)5.0 500	LE(D)5.0 1k	LE(D)5.0 2k	LE(D)5.0 4k
30139	86,74	66,27	77,20	85,86	89,26	88,84	88,74	88,27	83,74	65,76	75,76	83,76	85,76	84,76	85,76	85,76
30215	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5451	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5434	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30128	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30228	86,37	65,60	76,66	85,41	88,94	88,56	88,37	87,86	83,37	65,00	75,00	83,00	85,00	84,00	85,00	85,00
5431	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30199	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30120	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500	LE(A)0.0 1k	LE(A)0.0 2k	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k
30139	80,76	--	--	--	--	--	--	--	--	77,46	86,85	100,04	107,48	110,11	110,15	103,99	92,78
30215	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,64	86,31	101,02	108,61	112,87	113,41	105,41	90,94
5451	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,46	94,28	111,26	113,09	113,09	110,87	107,20	95,00
5434	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,46	94,28	111,26	113,09	113,09	110,87	107,20	95,00
30128	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,64	86,31	101,02	108,61	112,87	113,41	105,41	90,94
30228	80,00	--	--	--	--	--	--	--	--	76,79	86,33	99,68	106,99	109,38	109,23	103,10	91,87
5431	--	--	--	--	--	--	--	--	--	76,46	94,28	111,26	113,09	113,09	110,87	107,20	95,00
30199	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,64	86,31	101,02	108,61	112,87	113,41	105,41	90,94
30120	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,64	86,31	101,02	108,61	112,87	113,41	105,41	90,94

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125	LE(A)1.0 250	LE(A)1.0 500	LE(A)1.0 1k	LE(A)1.0 2k	LE(A)1.0 4k	LE(A)1.0 8k	LE(A)2.0 63
30139	73,59	83,18	95,10	102,10	104,64	104,72	98,90	88,86	69,17	80,10	88,77	92,17	91,75	91,64	91,18	86,64	66,17
30215	67,66	80,33	95,03	103,61	109,06	109,83	104,36	91,19	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5451	76,62	94,45	111,36	115,68	118,49	117,20	117,31	105,43	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5434	76,62	94,45	111,36	115,68	118,49	117,20	117,31	105,43	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30128	67,66	80,33	95,03	103,61	109,06	109,83	104,36	91,19	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30228	74,04	83,70	95,82	102,98	105,48	105,53	99,78	89,59	68,50	79,57	88,31	91,84	91,47	91,28	90,77	86,28	65,50
5431	76,62	94,45	111,36	115,68	118,49	117,20	117,31	105,43	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30199	67,66	80,33	95,03	103,61	109,06	109,83	104,36	91,19	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30120	67,66	80,33	95,03	103,61	109,06	109,83	104,36	91,19	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Items
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250	LE(A)2.0 500	LE(A)2.0 1k	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)5.0 63	LE(A)5.0 125	LE(A)5.0 250	LE(A)5.0 500	LE(A)5.0 1k	LE(A)5.0 2k	LE(A)5.0 4k	LE(A)5.0 8k	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125
30139	77,10	85,77	89,17	88,75	88,64	88,18	83,64	65,67	75,67	83,67	85,67	84,67	85,67	85,67	80,67	--	--
30215	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5451	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5434	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30128	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30228	76,57	85,31	88,84	88,47	88,28	87,77	83,28	64,91	74,91	82,91	84,91	83,91	84,91	84,91	79,91	--	--
5431	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30199	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30120	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 2k	LE(A)Br 4k	LE(A)Br 8k	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250
30139	--	--	--	--	--	--	70,39	79,78	93,20	100,53	103,04	102,96	96,68	85,26	66,17	75,74	88,06
30215	--	--	--	--	--	--	68,16	81,04	95,78	103,41	107,63	108,20	100,18	85,63	62,18	75,06	89,79
5451	--	--	--	--	--	--	74,17	92,00	108,97	110,81	110,81	108,58	104,91	92,72	74,34	92,16	109,07
5434	--	--	--	--	--	--	74,17	92,00	108,97	110,81	110,81	108,58	104,91	92,72	74,34	92,16	109,07
30128	--	--	--	--	--	--	68,16	81,04	95,78	103,41	107,63	108,20	100,18	85,63	62,18	75,06	89,79
30228	--	--	--	--	--	--	69,82	79,36	92,94	100,13	102,40	102,14	95,89	84,44	66,50	76,14	88,59
5431	--	--	--	--	--	--	74,17	92,00	108,97	110,81	110,81	108,58	104,91	92,72	74,34	92,16	109,07
30199	--	--	--	--	--	--	68,16	81,04	95,78	103,41	107,63	108,20	100,18	85,63	62,18	75,06	89,79
30120	--	--	--	--	--	--	68,16	81,04	95,78	103,41	107,63	108,20	100,18	85,63	62,18	75,06	89,79

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250	LE(N)1.0 500	LE(N)1.0 1k	LE(N)1.0 2k	LE(N)1.0 4k	LE(N)1.0 8k	LE(N)2.0 63	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250
30139	95,05	97,50	97,46	91,48	81,14	61,06	71,99	80,65	84,05	83,63	83,53	83,06	78,53	58,06	68,99	77,65
30215	98,47	103,83	104,63	99,12	85,89	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5451	113,40	116,21	114,91	115,02	103,15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5434	113,40	116,21	114,91	115,02	103,15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30128	98,47	103,83	104,63	99,12	85,89	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30228	95,70	98,10	98,04	92,17	81,77	60,39	71,45	80,19	83,73	83,35	83,16	82,65	78,16	57,39	68,45	77,19
5431	113,40	116,21	114,91	115,02	103,15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30199	98,47	103,83	104,63	99,12	85,89	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30120	98,47	103,83	104,63	99,12	85,89	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500	LE(N)5.0 1k	LE(N)5.0 2k	LE(N)5.0 4k	LE(N)5.0 8k	LE(N)Br 63	LE(N)Br 125	LE(N)Br 250	LE(N)Br 500
30139	81,05	80,63	80,53	80,06	75,53	57,55	67,55	75,55	77,55	76,55	77,55	77,55	72,55	--	--	--	--
30215	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5451	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5434	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30128	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30228	80,73	80,35	80,16	79,65	75,16	56,79	66,79	74,79	76,79	75,79	76,79	76,79	71,79	--	--	--	--
5431	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30199	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30120	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Items
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(N)Br 1k	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250	LE(P4)0.0 500	LE(P4)0.0 1k	LE(P4)0.0 2k	LE(P4)0.0 4k	LE(P4)0.0 8k	LE(P4)0.5 63	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500
30139	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30215	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5451	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5434	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30128	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30228	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5431	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30199	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30120	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125	LE(P4)1.0 250	LE(P4)1.0 500	LE(P4)1.0 1k	LE(P4)1.0 2k	LE(P4)1.0 4k	LE(P4)1.0 8k	LE(P4)2.0 63	LE(P4)2.0 125	LE(P4)2.0 250
30139	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30215	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5451	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5434	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30128	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30228	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5431	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30199	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30120	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)5.0 63	LE(P4)5.0 125	LE(P4)5.0 250	LE(P4)5.0 500	LE(P4)5.0 1k	LE(P4)5.0 2k	LE(P4)5.0 4k	LE(P4)5.0 8k	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125
30139	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30215	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5451	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5434	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30128	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30228	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5431	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30199	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30120	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Items
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k	LE(P4)Br 8k
30139	--	--	--	--	--	--
30215	--	--	--	--	--	--
5451	--	--	--	--	--	--
5434	--	--	--	--	--	--
30128	--	--	--	--	--	--
30228	--	--	--	--	--	--
5431	--	--	--	--	--	--
30199	--	--	--	--	--	--
30120	--	--	--	--	--	--

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
G-01	toetspunt gevel	1,65	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
G-02	toetspunt gevel	1,68	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
G-03	toetspunt gevel	1,61	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
G-04	toetspunt gevel	1,61	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
B-01	toetspunt bouwvlak	1,69	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
B-02	toetspunt bouwvlak	1,62	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
B-03	toetspunt bouwvlak	1,49	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
B-04	toetspunt bouwvlak	1,53	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Model: Items
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	Bf
verbinding	overig	0,00
verbinding	lokale weg	0,00
verbinding	overig	0,00
verbinding	straat	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
verbinding	overig	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
verbinding	straat	0,00
kruising	regionale weg lokale weg	0,00
verbinding	overig	0,00
kruising	straat	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
kruising	regionale weg straat	0,00
verbinding	overig	0,00
verbinding	straat	0,00
verbinding	overig	0,00
kruising	overig	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
verbinding	overig	0,00
verbinding	overig	0,00
kruising	regionale weg	0,00
kruising	regionale weg overig	0,00
verbinding	overig	0,00
verbinding	straat	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
verbinding	overig	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
verbinding	straat	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
verbinding	overig	0,00
verbinding	straat	0,00
verbinding	overig	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
verbinding	overig	0,00
kruising	overig	0,00
kruising	lokale weg overig	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
kruising	overig	0,00
kruising	regionale weg straat	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
verbinding	straat	0,00
kruising	regionale weg straat	0,00

Model: Items
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	Bf
verbinding	overig	0,00
verbinding	overig	0,00
kruising	overig	0,00
verbinding	lokale weg	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
verbinding	straat	0,00
verbinding	straat	0,00
verbinding	overig	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
verbinding	overig	0,00
kruising	regionale weg overig	0,00
verbinding	overig	0,00
verbinding	overig	0,00
kruising	straat overig	0,00
verbinding	overig	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
kruising	regionale weg	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
verbinding	overig	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
verbinding	regionale weg	0,00
kruising	regionale weg overig	0,00
verbinding	straat	0,00
	meer, plas, ven, vijver	0,00
	waterloop	0,00
	waterloop	0,00
	waterloop	0,00
	waterloop	0,00
	meer, plas, ven, vijver	0,00
Waal	waterloop	0,00
Waal	waterloop	0,00
	waterloop	0,00
	waterloop	0,00
Waal	waterloop	0,00
	waterloop	0,00
	waterloop	0,00

Model: Items
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
59	Noldijk	3,74	0,91	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,62	0,06	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
140	Stationsweg	5,57	-0,92	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,63	-0,01	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34	Noldijk	5,20	-0,05	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,86	0,33	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
94 - 96	Noldijk	6,79	0,55	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27	Noldijk	5,56	0,41	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
100	Noldijk	5,47	0,92	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
73	Noldijk	3,33	-0,34	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
63	Noldijk	3,74	0,91	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62	Noldijk	7,25	0,01	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
35	Noldijk	6,34	0,65	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
49	Noldijk	5,81	0,83	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,33	-0,34	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,27	-0,78	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58	Noldijk	6,32	0,01	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,80	-0,49	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
85	Noldijk	2,85	2,56	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
45	Noldijk	4,27	1,45	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,16	-1,26	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
67	Noldijk	1,17	3,64	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
65	Noldijk	5,86	0,33	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	Noldijk	6,99	0,51	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56	Noldijk	6,20	0,08	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,52	-0,17	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,14	-2,07	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,26	-2,42	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
60	Noldijk	7,25	0,01	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	Noldijk	4,19	-0,90	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
68	Noldijk	6,98	-0,31	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46	Noldijk	5,48	0,05	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Items
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
47	Noldijk	0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		1,61	1,20	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,04	-1,08	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,14	-2,07	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
29	Noldijk	5,56	0,41	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,16	-1,26	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,19	-0,90	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
84	Noldijk	4,68	-0,77	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19	Noldijk	6,35	0,69	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
77	Noldijk	4,46	1,89	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
73	Noldijk	3,63	-0,01	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
94	Noldijk	6,79	0,55	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
82	Noldijk	7,21	-0,51	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	Noldijk	6,99	0,51	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
134	Stationsweg	3,02	-1,01	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
69	Noldijk	3,99	0,40	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
55	Noldijk	4,58	1,31	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
66	Noldijk	6,46	0,65	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Noldijk	6,99	0,51	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31	Noldijk	0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,12	-0,46	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
33	Noldijk	1,39	-0,01	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	Waalweg	2,73	-0,75	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	Waalweg	4,32	-0,74	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	Waalweg	4,15	-0,42	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32	Waalweg	2,39	-0,32	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	Waalweg	3,31	-0,48	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26	Waalweg	1,94	-0,47	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	Waalweg	3,23	-1,03	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	Waalweg	2,88	-0,66	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Waalweg	0,59	1,95	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	Waalweg	3,09	-0,49	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	Waalweg	2,07	-0,19	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34	Waalweg	2,65	-0,63	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30	Waalweg	2,35	-0,44	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	Waalweg	3,09	-0,50	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	Waalweg	4,62	-0,75	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
24	Waalweg	3,06	-0,46	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	Waalweg	0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		1,55	1,89	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,40	-0,30	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1	Langeweg	3,67	-0,26	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,40	-0,30	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Items
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Zwevend	RefL.L 63	RefL.L 125	RefL.L 250	RefL.L 500	RefL.L 1k	RefL.L 2k	RefL.L 4k	RefL.L 8k	RefL.R 63	RefL.R 125	RefL.R 250	RefL.R 500	RefL.R 1k	RefL.R 2k
GS1348028	s:1039231299	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348023	s:1039231293	--	--	Eigen waarde	0 dB	Ja	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348025	s:1039231295	--	--	Eigen waarde	0 dB	Ja	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348027	s:1039231297	--	--	Eigen waarde	0 dB	Ja	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
GS1349073	s:2100000515	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348026	s:1039231296	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348031	s:1039231302	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349074	s:2100000516	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347901	s:1035841555	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348035	s:1039231314	--	--	Eigen waarde	0 dB	Ja	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348029	s:1039231300	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
GS1347907	s:1035841561	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347900	s:1035841554	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347077	s:1034907878	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
GS1348036	s:1039231315	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347906	s:1035841560	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348024	s:1039231294	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348030	s:1039231301	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
PE1352436	p: 166_36680000	0,75	--	Eigen waarde	5 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PE1352437	p: 166_36679000	0,95	--	Eigen waarde	5 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PE1352434	p: 166_36679000	0,75	--	Eigen waarde	5 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PE1352435	p: 166_36681000	0,95	--	Eigen waarde	5 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: Items
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Refl.R 4k	Refl.R 8k
GS1348028	0,00	0,00
GS1348023	0,00	0,00
GS1348025	0,00	0,00
GS1348027	1,00	1,00
GS1349073	0,00	0,00
GS1348026	0,00	0,00
GS1348031	0,00	0,00
GS1349074	0,00	0,00
GS1347901	0,00	0,00
GS1348035	0,00	0,00
GS1348029	1,00	1,00
GS1347907	0,00	0,00
GS1347900	0,00	0,00
GS1347077	1,00	1,00
GS1348036	0,00	0,00
GS1347906	0,00	0,00
GS1348024	0,00	0,00
GS1348030	1,00	1,00
PE1352436	0,00	0,00
PE1352437	0,00	0,00
PE1352434	0,00	0,00
PE1352435	0,00	0,00

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Railverkeerslawaii - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
32618		--
32561		--
33173		--
32813		--
30230		0,30
32565		-0,41
33194		--
5445		--
32553		-0,42
32795		--
32772		--
30238		-1,14
32632		--
33251		--
32600		--
33082		0,22
33150		--
32614		--
5452		--
32655		--
32816		--
32607		--
32575		--
33209		--
32802		--
33228		--
32631		0,20
33178		--
32634		--
33146		3,47
33256		--
33216		--
5446		--
33139		--
30165		--
32789		--
32627		--
30149		-1,14
33162		--
32809		--
33193		--
5425		2,55
33229		--
5418		2,55
32585		--

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Railverkeerslawaii - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
32773		--
5447		--
32567		-0,40
33172		3,24
32598		--
33170		--
30121		--
32624		--
30139		--
30139		--
30139		--
32555		--
33192		--
33145		--
32656		--
32811		--
32788		--
32630		0,20
32588		--
32571		--
32626		0,20
32797		--
33200		--
33235		--
33165		--
33111		--
32817		2,55
33215		--
33248		--
32801		--
32794		--
30239		-1,02
30239		-1,02
33208		--
33244		--
32592		--
32769		--
33138		--
33221		2,62
33185		--
32657		--
32653		--
32608		--
30216		--
30200		--

Model: Items
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Railverkeerslawaii - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
30215		--
30215		--
30215		--
5419		2,55
33133		--
33237		--
32604		--
33171		--
33246		--
32595		--
33230		--
5432		--
32579		--
32780		--
32783		--
33254		--
5433		2,55
32658		--
33223		2,61
32661		--
33147		3,47
33160		--
33153		--
32591		--
33195		--
30129		--
32818		--
5448		0,30
32597		--
32765		--
5451		--
33191		0,22
32625		--
33207		--
33204		--
33247		--
30148		-1,02
32569		--
30141		--
33190		2,62
33188		--
33243		--
32629		0,20
33073		--
32583		--

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Railverkeerslawaii - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
33236		--
32774		--
33238		--
32586		--
32762		-0,25
33231		--
33163		--
5428		--
32563		--
32810		2,55
32804		--
33249		--
5435		0,30
32573		--
5427		--
33112		--
29934		--
32566		--
32557		-0,40
5450		2,55
5434		--
33154		--
33161		--
33255		--
32781		--
33141		--
32761		--
32768		-0,25
33222		--
32796		--
33224		--
33206		--
32628		--
32777		--
33155		--
33183		--
33205		--
33187		--
33142		--
5429		--
33219		--
32606		--
32659		--
32803		--
33250		--

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
32576		--
5422		2,55
33148		--
32782		--
33203		--
32570		--
32564		-0,40
32805		--
32622		--
32611		--
32577		--
32767		--
5421		2,55
33242		--
32819		--
33197		--
32556		-0,40
33180		--
32589		--
33168		--
30140		0,30
32593		--
30229		--
33182		3,29
32806		--
33081		--
32552		--
33151		--
33156		--
32786		--
29936		0,30
33075		--
5430		2,55
32779		--
32792		--
5442		2,55
33175		3,09
32581		--
33220		2,62
32814		--
33152		--
32660		--
32776		-0,21
32619		--
32785		--

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Railverkeerslawaii - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
32558		--
32775		--
33202		--
33241		--
5420		2,55
32800		--
33181		--
32621		--
32601		--
30128		--
30128		--
30128		--
32612		--
32574		--
30150		-1,02
30150		-1,02
32615		0,03
32596		--
33217		--
32587		--
33225		2,60
32764		--
33245		--
32798		--
33157		2,62
33076		0,22
33176		--
30228		--
30228		--
30228		--
32613		--
5440		2,55
32784		0,20
33201		--
33189		--
33212		2,74
32580		--
33199		--
32603		--
33210		--
32620		--
32791		--
33240		--
5443		--
33164		--

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
33169		2,61
33196		--
32551		--
29935		--
5431		--
30254		--
33213		--
32616		--
32559		--
33130		--
30199		--
30199		--
30199		--
33253		--
32787		--
32807		--
32808		--
33158		--
5424		--
33233		--
33226		--
33166		--
32602		--
32770		--
32568		--
33144		--
32572		--
32793		--
32584		--
32623		--
5423		2,55
32812		--
33186		--
5444		--
32590		--
32790		--
32554		-0,42
33184		--
32617		--
33218		--
32609		--
32605		--
30237		-1,02
33211		--
33149		--

Model: Items
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
32654		--
33239		--
33214		--
32560		-0,39
33177		--
32610		--
32815		--
32771		--
33252		--
32799		--
32582		--
33227		--
33234		--
33232		0,32
32633		--
32635		0,19
33167		--
33174		--
33198		--
32599		--
32578		--
33159		--
33179		3,29
32594		--
30120		--
30120		--
30120		--

Bijlage 2:

Geluidsbelasting wegverkeer

Rapport: Resultatentabel
Model: Rekenmodel wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Noldijk
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
B-01_A	toetspunt bouwvlak	1,50	45,73	42,02	35,22	45,82
B-01_B	toetspunt bouwvlak	4,50	47,49	43,76	36,98	47,57
B-02_A	toetspunt bouwvlak	1,50	32,46	28,75	21,95	32,55
B-02_B	toetspunt bouwvlak	4,50	33,65	29,93	23,13	33,73
B-03_A	toetspunt bouwvlak	1,50	39,39	35,68	28,87	39,48
B-03_B	toetspunt bouwvlak	4,50	40,94	37,22	30,44	41,03
B-04_A	toetspunt bouwvlak	1,50	44,42	40,69	33,91	44,50
B-04_B	toetspunt bouwvlak	4,50	46,07	42,34	35,57	46,16
G-01_A	toetspunt gevel	1,50	45,52	41,81	35,01	45,61
G-01_B	toetspunt gevel	4,50	47,31	43,58	36,80	47,39
G-02_A	toetspunt gevel	1,50	42,64	38,92	32,12	42,72
G-02_B	toetspunt gevel	4,50	44,48	40,75	33,97	44,56
G-03_A	toetspunt gevel	1,50	31,71	27,99	21,20	31,80
G-03_B	toetspunt gevel	4,50	33,28	29,57	22,77	33,37
G-04_A	toetspunt gevel	1,50	43,17	39,46	32,66	43,26
G-04_B	toetspunt gevel	4,50	45,08	41,36	34,58	45,17

Rapport: Resultatentabel
Model: Rekenmodel wegverkeer bij 30 km/uur
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Noldijk
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
B-01_A	toetspunt bouwvlak	1,50	40,91	37,43	30,30	41,02
B-01_B	toetspunt bouwvlak	4,50	42,66	39,19	32,06	42,78
B-02_A	toetspunt bouwvlak	1,50	27,72	24,24	17,11	27,83
B-02_B	toetspunt bouwvlak	4,50	28,85	25,37	18,24	28,96
B-03_A	toetspunt bouwvlak	1,50	34,61	31,13	24,00	34,72
B-03_B	toetspunt bouwvlak	4,50	36,13	32,66	25,53	36,25
B-04_A	toetspunt bouwvlak	1,50	39,60	36,12	28,99	39,71
B-04_B	toetspunt bouwvlak	4,50	41,25	37,77	30,64	41,36
G-01_A	toetspunt gevel	1,50	40,70	37,22	30,09	40,81
G-01_B	toetspunt gevel	4,50	42,48	39,01	31,88	42,60
G-02_A	toetspunt gevel	1,50	37,82	34,34	27,21	37,93
G-02_B	toetspunt gevel	4,50	39,65	36,18	29,05	39,77
G-03_A	toetspunt gevel	1,50	26,97	23,50	16,37	27,09
G-03_B	toetspunt gevel	4,50	28,49	25,01	17,88	28,60
G-04_A	toetspunt gevel	1,50	38,35	34,87	27,74	38,46
G-04_B	toetspunt gevel	4,50	40,26	36,78	29,65	40,37

Bijlage 3:

Geluidsbelasting railverkeer

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
B-01_A	toetspunt bouwvlak	1,50	39,23	39,16	35,78	43,25
B-01_B	toetspunt bouwvlak	4,50	40,36	40,46	37,28	44,64
B-02_A	toetspunt bouwvlak	1,50	49,70	50,12	47,25	54,44
B-02_B	toetspunt bouwvlak	4,50	54,18	54,68	51,90	59,04
B-03_A	toetspunt bouwvlak	1,50	50,92	51,30	48,40	55,61
B-03_B	toetspunt bouwvlak	4,50	55,14	55,66	52,89	60,02
B-04_A	toetspunt bouwvlak	1,50	49,33	49,58	46,54	53,82
B-04_B	toetspunt bouwvlak	4,50	54,49	54,98	52,18	59,33
G-01_A	toetspunt gevel	1,50	40,24	40,14	36,68	44,19
G-01_B	toetspunt gevel	4,50	41,27	41,28	37,98	45,40
G-02_A	toetspunt gevel	1,50	48,28	48,81	46,08	53,20
G-02_B	toetspunt gevel	4,50	52,38	53,05	50,45	57,50
G-03_A	toetspunt gevel	1,50	50,03	50,48	47,66	54,82
G-03_B	toetspunt gevel	4,50	54,03	54,54	51,76	58,90
G-04_A	toetspunt gevel	1,50	32,69	32,72	29,43	36,85
G-04_B	toetspunt gevel	4,50	49,01	49,07	45,77	53,19

