BESTEMMINGPSLAN

Stationsstraat 5 Berghem - 2022

Bijlagen bij toelichting



GEMEENTE Oss

Gemeente Oss | Raadhuislaan 2 | 5341 GM | Oss |
T: 14 0412 | F: 0412 642605 | www.oss.nl |

Indexpagina bijlagen bij de toelichting

Bestemmingsplan Stationstraat 5 Berghem - 2022

Bijlage 1 - Cultuurhistorische analyse met waardenstelling

Bijlage 2 - AERIUS berekening

Bijlage 3 - Watertoets

Bijlage 4 -Geurberekening voorgrondbelasting

Bijlage 5 - Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai en railverkeerlawaai

Bijlage 6 - Flora en Fauna inspectie

Bijlage 7 - LIR berekening (kwaliteitsverbetering)

Bijlage 8 - Verkennend bodemonderzoek

Besluit hogere waarde Stationstraat 5 Berghem

Bijlage 1 **- Cultuurhistorische analyse met waardenstelling**

CULTUURHISTORISCHE ANALYSE MET WAARDENSTELLING

STATIONSSTRAAT 5
TE BERGHEM, GEMEENTE OSS

Onderzoek i.o.v. Beheermaatschappij F.C. Boeijen bv, Berghem





MONUMENTEN ADVIES BUREAU

COLOFON

Onderzoeksobject
Stationsstraat 5
5351 NM BERGHEM

Status
geen

Opdrachtgever
Beheermaatschappij F.C. Boeijen bv,
De heer H. Boeijen, Berghem

Veldwerk
mw. drs. M.E.D. Lemmens

Rapportage
mw. drs. M.E.D. Lemmens

Dit is een uitgave van het Monumenten Advies Bureau, Nijmegen,
november 2016, copyright MAB Nijmegen 2016

MONUMENTEN ADVIES BUREAU
drs. C.J.B.P. Frank
drs. F.A.C. Haans
mw. drs. C.H.J.M. van den Broek
drs. J. de Jong
ing. G. Korenberg
mw. drs. M.E.D. Lemmens
drs. D. Schaars
mw. drs. L. Valckx

Bredestraat 1
6542 SN NIJMEGEN
tel: 024-3786742
fax:024-3792477
Info@monumentenadviesbureau.nl/ www.monumentenadviesbureau.nl

Foto's voorblad
Links: oktober 2016 (MAB), rechts: historische foto ca. 1940 (Hkv Berch-Heem)
Grote foto's
Luchtfoto ca. 1953 (Hkv Berch-Heem)
Foto ca. 1940 (Hkv Berch-Heem)
Stationsstraat 5 gezien vanaf de kruising (oktober 2016 MAB)

INHOUD

1 INLEIDING 5

2 BEKNOPTE RUIMTELIJKE EN HISTORISCHE CONTEXT 7

2.1 DUURENDSEIND 7

2.2 NOORDBRABANTSE CHRISTELIJKE BOERENBOND 7

2.3 HET PAKHUIS VAN DE NCB AAN DE STATIONSSTRAAT IN BERGHEM 9

2.4 NIEUWE EIGENAAR IN 1968 10

3 BEKNOPTE BESCHRIJVING 13

3.1 SITUERING 13

3.2 PLATTEGROND EN OPBOUW, DAK 13

3.3 DETAILLERING VAN DE GEVELS 14

3.4 INTERIEUR 24

4 WAARDENBEPALING 28

4.1 BOUWHISTORISCHE WAARDEN 28

4.2 ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDEN 28

4.3 CULTUURHISTORISCHE WAARDE 28

4.4 GAAFHEID EN HERKENBAARHEID 28

4.5 ZELDZAAMHEIDSWAARDE 28

4.6 SITUERINGS- EN ENSEMBLEWAARDE 28

5 CONCLUSIES 29

6 BIJLAGE: QUICKSCANFORMULIER 30

7 BRONNEN EN LITERATUUR 32


Hkv Berchs-Heem

1 INLEIDING

Ten oosten van de bebouwde kom van het dorp Berghem, op de noordwestelijke hoek van de Stationsstraat en de Deursenseweg, ligt een voormalig bedrijfsgebouw. Thans is voor het gebouw een herbestemmings- en wijzigingsplan in voorbereiding, waarvoor een cultuurhistorische analyse met waardenstelling is vereist. In opdracht van de eigenaar van het pand, de heer H. Boeijen heeft het Monumenten Advies Bureau dan ook een cultuurhistorische analyse met waardenstelling uitgevoerd.

Input planvorming

De cultuurhistorische analyse met waardenstelling van het gebouw dient als input voor en ter toetsing van de planvorming. Het betreft een verkennende analyse en waardering van het totale gebouw, interieur en exterieur en de directe omgeving van het pand.

Onderzoeksbeperking

Het onderzoek heeft de diepgang van een cultuurhistorische analyse. Dat betekent dat de huidige toestand van het exterieur en interieur is onderzocht. Er heeft geen destructief onderzoek plaats gevonden.

Wat betreft het archiefonderzoek is kennisgenomen van de beschikbare informatie in het Brabants Historisch Informatie Centrum (BHIC) in 's-Hertogenbosch en de bouwdossiers van de gemeente Oss. Het veldwerk is uitgevoerd op dinsdag 25 oktober.

Opzet rapportage

In deze rapportage vindt u in hoofdstuk 2 een beschrijving van de ruimtelijke en historische context. Vervolgens in hoofdstuk 3 een korte karakteristiek (beschrijving) van het object, met in hoofdstuk 4 een cultuurhistorische waardering en hoofdstuk 5 een conclusie. Als bijlage is tot slot een quickscanformulier toegevoegd.

Miranda Lemmens, Monumenten Advies Bureau,
Nijmegen, november 2016

2 BEKNOPTE RUIMTELIJKE EN HISTORISCHE CONTEXT

2.1 DUURENDSEIND[1]

Het onderzoeksobject is gelegen in het buurtschap Duurendseind, een buurtschap in de gemeente Oss in de Nederlandse provincie Noord-Brabant. In de volksmond wordt Duurendseind ook wel Tuureind genoemd. De buurtschap behoort bij het dorp Berghem. Het ligt ten oosten van Oss even voorbij het dorp Berghem. De naam van het buurtschap is mogelijk afgeleid uit het Keltisch, en betekent 'land aan het water' of 'verhoogd land'. De bevolking van Duurendseind bestond oorspronkelijk vooral uit boerenbedrijfjes. Tegenwoordig zijn er nog enkele koeienboeren actief. Met name naar de Tweede Wereldoorlog heeft het buurtschap zich vooral ontwikkeld als tuindersgebied.

In 1881 werd er in Duurendseind een station opgericht voor reizigersverkeer aan de nieuwe railverbinding Den Bosch – Nijmegen. In 1906-1907 werd dit station uitgebreid met een laad- en losplaats voor goederen. Nadat in 1938 werd gestopt met het personenvervoer, bleef het station nog enkele tientallen jaren (tot 1965) in gebruik voor goederenvervoer. Zo werden er kolen aangevoerd naar station te Duurendseind en tuinproducten uit de omgeving gingen via dit station naar de veiling. Het stationsgebouw is inmiddels verdwenen, alleen de naam Stationsstraat verwijst hier nog naar het station.

2.2 NOORDBRABANTSE CHRISTELIJKE BOERENBOND[2]

Het onderhavige pand aan de Stationsstraat 5 werd omstreeks 1920 gebouwd door de te Berghem gevestigde Coöperatieve Aan- en Verkoopvereniging van de afdeling van de NCB "Berghem". De Noordbrabantse Christelijke Boerenbond (NCB) werd op 17 augustus 1896 opgericht als een organisatie die de belangen van de boerenstand behartigde. Deze vereniging heeft in de decennia die volgden een grote rol gespeeld in de ontwikkeling van de provincie Noord-Brabant.

Eind negentiende eeuw was Noord-Brabant een vrij arme en overwegend agrarische provincie met veel kleine keuterboertjes met grote gezinnen. De Brabantse steden waren klein. Hier woonde de gegoede middenstand en een opperklasse die aan het roer stond van nieuwe industrieën als Philips en DAF, en de traditionele industrieën in de garens, confectie en schoenproducenten. Het personeel was afkomstig uit de arme boerengezinnen, die hun producten goedkoop verkochten aan deze rijkere middenstand.

Aan het einde van de negentiende eeuw predikte pater Gerlacus van den Elsen (1853-1925) uit Gemert voor samenwerking tussen de boeren. Hij probeerde hen duidelijk te maken dat de boeren de handen ineen moesten slaan om te kunnen concurreren met de opkomende industrie. Op 24 januari 1892 publiceerde hij het artikel 'De geduldige landman' in het Noordbrabantsch Dagblad. De strekking van dit artikel was: boeren, organiseert u! Zijn boodschap werd gretig overgenomen en verspreid. Als emancipator van de boerenstand kreeg pater Van den Elsen de bijnaam "De Boerenapostel". Zijn inspanningen resulteerden op 17 augustus 1896 in de oprichting van de Noordbrabantse Christelijke Boerenbond (NCB) door circa dertig recent opgerichte plaatselijke boerenbonden. De samenwerking leidde onder andere tot de oprichting van melkfabrieken, onderlinge verzekeringen, verkoop- en aankoop combinaties en vleesverwerking, maar ook accountancy en zelfs banken. Hoewel deze coöperaties lokaal en kleinschalig werden opgezet, groeiden een aantal door fusies uit tot bijvoorbeeld Campina, Interpolis, de Boerenbond en de Boerenleenbank.

[1] Bron: wikipedia

[2] Bron: wikipedia

De NCB hanteerde twee belangrijke uitgangspunten: als eerste het ondersteunen van de vooruitgang in het boerenbedrijf. De tweede was het stimuleren van de katholieke moraal. De boerenstad werd namelijk niet alleen gezien als leverancier van voedsel, maar ook als steunpilaar van de Christelijke samenleving.

Op economisch gebied functioneerde de NCB als intermediair tussen de boeren en de overheid. Tevens zorgde de coöperatie voor scholing van de boeren. Dit leidde tot een grote groei van de boerenbedrijven in het begin van de twintigste eeuw, en tot een grote uitbreiding van de veestapel. Tevens was de opbrengst van gewassen aanzienlijk hoger dan in de periode daarvoor.

De verschillende stadia die de NCB doormaakte kunnen als volgt gecategoriseerd worden:

1896 - 1926 Periode van opkomst en bloei van lokale afdelingen.

1926 - 1946 Periode van samenwerking tussen lokale afdelingen.

1946 - 1966 Periode van schaalvergroting op provinciaal niveau.

1966 - 1986 Periode van vervlechting coöperatief en kapitalistisch systeem.

1986 - 2006 Periode van opgang coöperatief systeem in kapitalistisch systeem.

Sinds 2009 is de NCB is opgegaan in de nieuwe zuidelijke belangenorganisatie ZLTO (Zuidelijke Land- en tuinbouw Organisatie). Deze organisatie telt 17.000 leden in Noord-Brabant en delen van Zeeland en Gelderland. ZLTO werkt met het noordelijke LTO Noord en Limburgse LLTB samen in LTO Nederland. De naam NCB wordt nog wel gebruikt voor specifieke onderdelen van de ZLTO, zoals NCB-participaties en NCB-ontwikkeling.

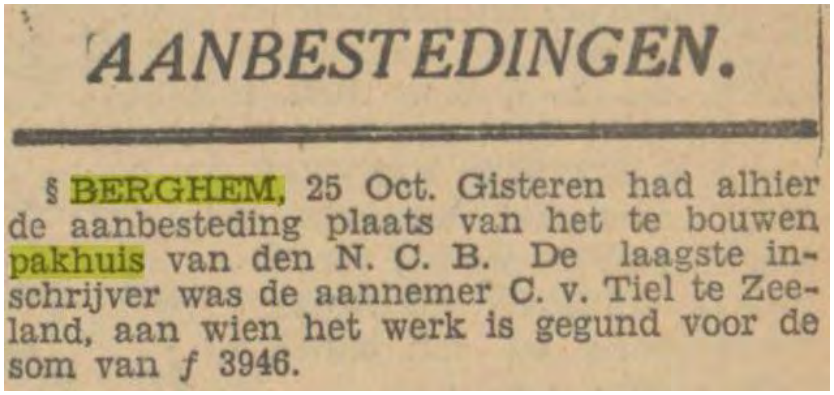


De “boerenapostel” pater Gerlacus van den Elsen (bron: www.premontre.org)

2.3 HET PAKHUIS VAN DE NCB AAN DE STATIONSSTRAAT IN BERGHEM

Het pakhuis aan de Stationsstraat te Berghem werd vermoedelijk gebouwd omstreeks 1920 in opdracht van de NCB te Berghem. Het werd opgericht op een open terrein direct ten zuiden van het boerenerf van Deursenseweg 1, aan de T-splitsing van de Stationsstraat met de Deursenseweg. Het pand bevond zich daarmee in de directe omgeving van het station. Documentatie omtrent de functie van het gebouw ontbreekt, maar het is zeer waarschijnlijk dat het pakhuis fungeerde als opslag en overslag van de landbouwgoederen die hier via het nabijgelegen station sinds 1907 naar de veiling werden getransporteerd. Het gebouw was in de oorspronkelijke opzet dan ook voorzien van een laadperron aan de zuidelijke gevel. Zowel boven de zuidelijke als boven de noordelijke gevel was een hijsinstallatie, ondergebracht in een door de goot stekend dakhuis met zadeldak.

In 1928 werd een tweede pakhuis opgericht aan de Kerkstraat in Berghem. Dit gebouw is begin jaren negentig gesloopt.



AANBESTEDINGEN.

§ BERGHEM, 25 Oct. Gisteren had alhier de aanbesteding plaats van het te bouwen pakhuis van den N. C. B. De laagste inschrijver was de aannemer C. v. Tiel te Zeeland, aan wien het werk is gegund voor de som van ƒ 3946.

Vermelding van de aanbesteding van de bouw van het pakhuis aan de Kerkstraat in de Provinciale Noordbrabantsche en 's-Hertogenbossche Courant, 27-10-1928. (bron: Delpher.nl)



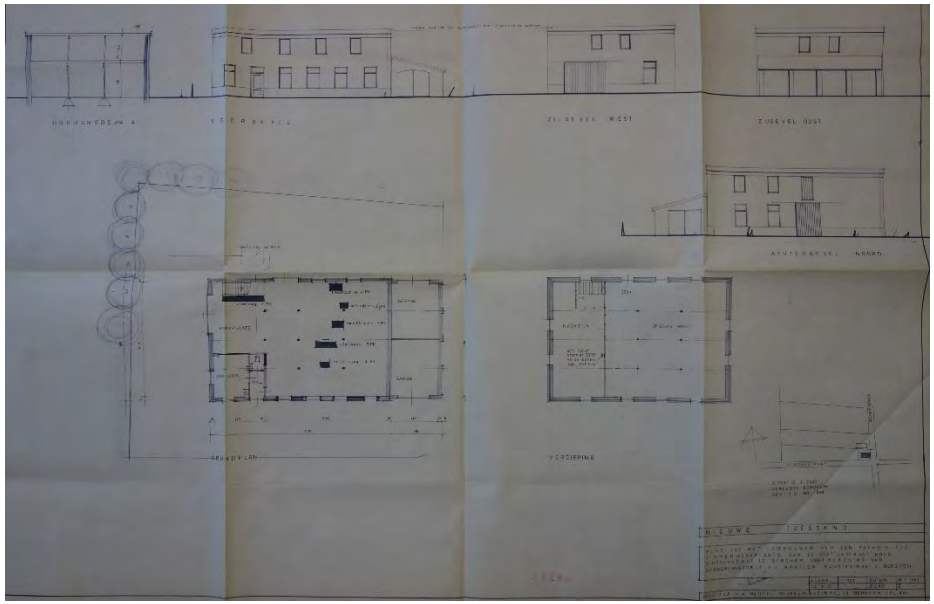
Het pakhuis aan de Stationsstraat te Berghem, omstreeks 1940 (bron: Hkv Berch-Heem)



Het pakhuis aan de Stationsstraat vanuit de lucht, ca. 1953. (bron: Hkv Berch-Heem)

2.4 NIEUWE EIGENAAR IN 1968

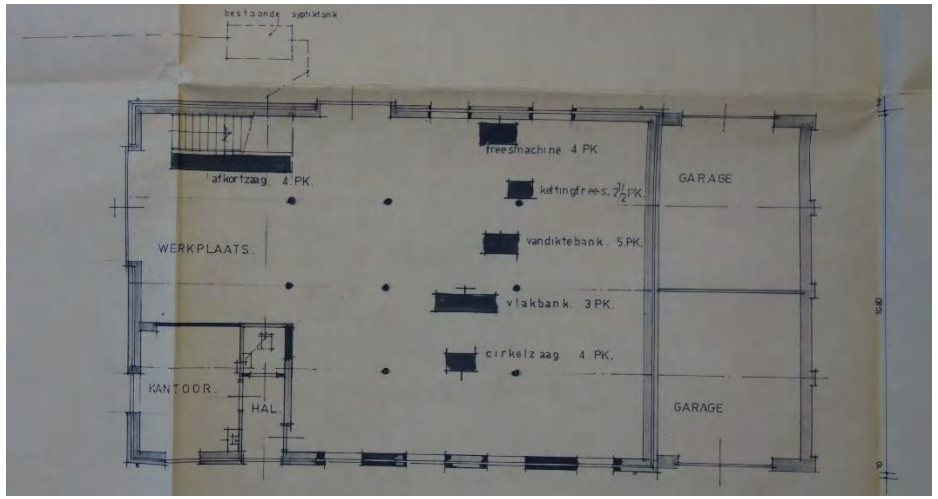
Het pakhuis aan de Stationsstraat bleef tot december 1968 in bezit van de Coöperatieve aan- en verkoopvereniging van de afdeling van de N.B.C. te Berghem. Op 22 december dat jaar wordt het pand verkocht aan de heer F.C. Boeijen te Berghem voor de som van 15.000 gulden. Met het buiten gebruik raken van het goederenstation in 1965 was het onderhavige pakhuis overbodig geworden. De heer F.C. Boeijen was aannemer te Berghem en voornemens in het pakhuis een werkplaats met magazijn op te richten. In mei 1969 dient hij dan ook een aanvraag in voor de verbouwing van het pand. Aan de hand van de bijbehorende verbouwingstekening wordt duidelijk dat het laadperron voor de zuidgevel verwijderd werd, net als de twee gevelopeningen met schuifdeuren aan deze zijde. De begane grond vloer was oorspronkelijk net zo hoog als het laadperron. Deze verhoogde begane grond werd met de verbouwing verlaagd tot maaiveld en voorzien van betontegels. Ter ondersteuning van de verdiepingsvloer werden nieuwe stalen kolommen geplaatst. In de zuidwestelijke hoek van het pand werden enkele nieuwe binnenwandjes geplaatst ten behoeve van een kantoortje en toilet, aansluitend op het halletje. Ook de gevelopeningen in de noordgevel (begane grond) werden gewijzigd. De begane grond zou gaan functioneren als werkplaats, de verdieping als magazijn. De hijskapjes met de daarin aanwezige hijsinstallaties werden verwijderd.



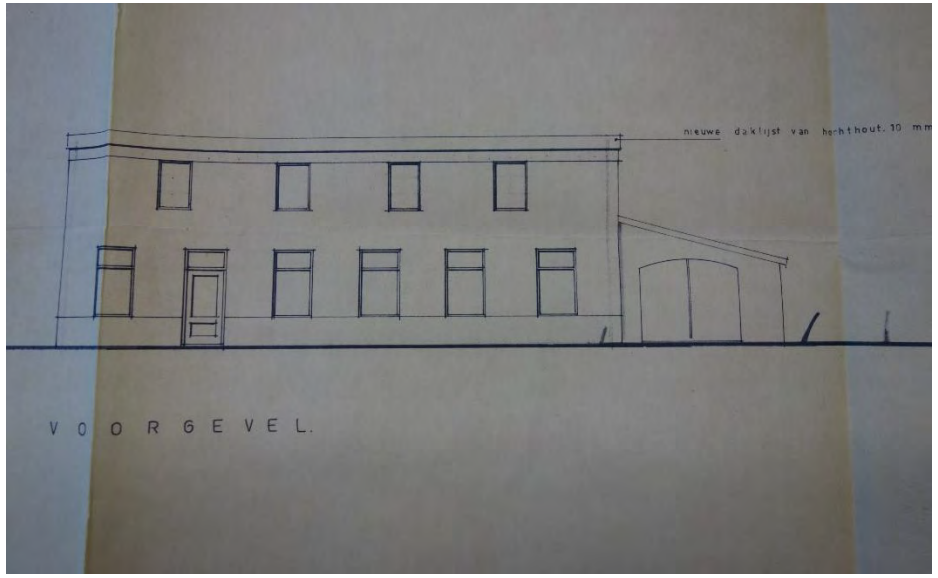
Verbouwingstekening uit 1969. (bron: BHIC)

Op dit moment is het pand nog steeds in bezit van bouwbedrijf Boeijen, maar al enige jaren niet meer in gebruik als werkplaats en magazijn. De laatste decennia zijn er intern nog diverse wijzigingen en moderniseringen uitgevoerd. Zo werd het kantoor op de begane grond verbouwd tot trappenhuis. De verdieping werd opgedeeld in diverse ruimtes, waarbij vrijwel overal verlaagde (systeem)plafonds werden aangebracht. In de noordelijke gevel werden bovendien nog enkele nieuwe gevelopeningen gerealiseerd.

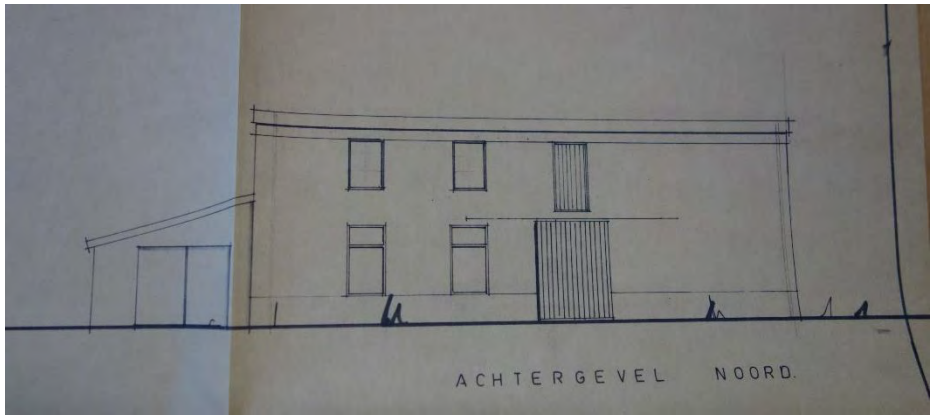
De garage aan de oostelijke zijde van het pakhuis is in de loop der tijd geheel vernieuwd en voorzien van een plat dak.



Detail verbouwingstekening uit 1969, begane grond. (bron: BHIC)



Detail verbouwingstekening uit 1969, de nieuwe zuidgevel. (bron: BHIC)



Detail verbouwingstekening uit 1969, de nieuwe noordgevel. (bron: BHIC)


BOUWBEDRIJF
F.C. BOEIJEN B.V.

3 BEKNOPTE BESCHRIJVING

In dit hoofdstuk wordt de huidige bouwsubstantie van het voormalige pakhuis aan de Stationsstraat 5 te Berghem beschreven. De eerste paragrafen gaan in op de situering, de plattegrond en opbouw, daarna wordt ingezoomd op de afzonderlijke bouwdelen en gevels en de constructies. De bijzonderheden van het interieur worden behandeld in vanaf paragraaf 3.6.

3.1 SITUERING

Het voormalige pakhuis ligt op een ruim perceel aan de noordelijke zijde van de Stationsstraat, aan de noordelijke zijde van de T-splitsing met de Deursenseweg. Aan de oostelijke zijde wordt het perceel begrensd door de Deursenseweg. Aan de noordzijde sluit het perceel aan op het perceel van het buurpand (voormalig boerenerf) Deursenseweg 1. Op het terrein aan de westelijke zijde van het onderhavige pand worden enkele nieuwbouw woningen gerealiseerd.

3.2 PLATTEGROND EN OPBOUW, DAK

Het pand heeft een rechthoekige plattegrond en omvat twee bouwlagen onder een plat dak. Tegen de oostelijke zijgevel staat een éénlaags uitbouw onder plat dak. De gevels zijn opgetrokken in baksteen in halfsteens verband met een plint (trasraam) in kruisverband. Deze wordt door een rollaag van het bovenliggende metselwerk gescheiden. De gevels van het pakhuis worden aan de bovenzijde afgesloten door een bescheiden houten overstek, voorzien van een niet oorspronkelijke daklijst met daktrim. Dit overstek wordt op de plaats waar in de oorspronkelijke situatie het dakhuis met hijsinstallatie zat (in zowel de noord- als zuidgevel) onderbroken. Alle gevels, van zowel het pakhuis als van de éénlaags uitbouw, zijn in de huidige situatie overschilderd (wit boven een grijze plint).



Situatie (luchtfoto Google) met in de rode cirkel het voormalige pakhuis aan de Stationsstraat.

3.3 DETAILLERING VAN DE GEVELS

3.3.1 Zuidgevel

De zuidgevel is gericht naar de Stationsstraat en kijkt uit over de T-splitsing met de Deursenseweg. Op historische foto's is voor deze gevel een smal laadperron uitgevoerd, aansluitend op twee grote gevelopeningen voorzien van schuifdeuren. Links van het laadperron twee smallere gevelopeningen, een venster en een ingang.

Deze oorspronkelijke gevelindeling is in de huidige situatie slechts nog gedeeltelijk aanwezig. Uiterst links op de begane grond is een dichtgezet venster herkenbaar in het metselwerk. De oorspronkelijke entree rechts hiervan is nog aanwezig, weliswaar met een gewijzigde invulling. Boven zowel het dichtgezette vensters als de entree is een anderhalf steens strek uitgevoerd. Het eerder genoemde laadperron rechts van deze entree is verwijderd. De twee oorspronkelijke brede toegangen met schuifdeuren zijn eveneens verdwenen. Hier herinneren alleen de bouwsporen in het gevelwerk nog aan de oorspronkelijke situatie. Rechts van de hiervoor genoemde oorspronkelijke entree zitten nu vier vensters (1969) in de gevel. Op de verdieping bevat deze gevel vier oorspronkelijke gevelopeningen, waarvan de tweede van links (voormalig hijsluik) gewijzigd is. Deze gevelopening wordt aan de bovenzijde afgesloten door een steens segmentboog. Al deze gevelopeningen op de verdieping bevatten gewijzigde invullingen. Deze vensters sluiten aan de bovenzijde aan op een gepleisterde band, die over de volle breedte van de gevel doorloopt en alleen boven het voormalige hijsluik onderbroken wordt. Aan de onderzijde zijn de gevelopeningen op de verdieping voorzien van een bakstenen lekdorpel. Deze is bij het tweede venster van links tijdens de wijziging van hijsluik naar venster aangebracht (1969).

Uiterst rechts en uiterst links in de gevel een (vernieuwde) zinken regenpijp. Daarnaast een niet oorspronkelijke vlaggenmast.

Geheel rechts gaat de zuidelijke gevel van het voormalige pakhuis over in de zijgevel van de (in het verleden geheel gewijzigde en vernieuwde) éénlaags aanbouw. Deze bevat een opening met dubbele houten deuren met ruiten. Rechts een zinken regenpijp met vergaarbak.



Zicht op de westelijke en zuidelijke gevel.



Zuidgevel.



Zuidgevel: dichtgezet venster links op de begane grond.



Zuidgevel: tot venster gewijzigd hijsluik op de verdieping.



Zuidgevel: bouwsporen in het metselwerk van de begane grond.



Zuidgevel: bouwsporen in het metselwerk van de begane grond.



Zuigevel van de éénlaags aanbouw tegen de oostgevel.



Zicht op de zuidgevel en de oostelijke gevel.

3.3.2 Noordgevel

De noordgevel bevat op de begane grond vier vensters, waarvan de linker twee tijdens de verbouwing in 1969 tot stand zijn gekomen. De twee rechter vensters hebben dezelfde invulling en detaillering, maar staan niet op de verbouwtekening uit 1969. Deze zijn dus in de periode daarna tot stand gekomen. Hetzelfde geldt voor de ingang geheel rechts in de gevel. Ook deze staat niet op de verbouwtekening uit 1969 en is dus onderdeel van een jonger wijzigingsplan. De vensters zijn aan de onderzijde voorzien van een lekdorpel in tegels, boven de vensters is een rollaag uitgevoerd, net als bij de eerder genoemde niet oorspronkelijke ingang. In de oorspronkelijke opzet zal deze gevel ter plaatse van de begane grond enkel een brede toegang hebben gehad. Deze was op de verbouwtekening uit 1969 nog zichtbaar en bleef tijdens die verbouwing gehandhaafd naast de twee nieuw te maken vensters.

Op de verdieping bevat deze gevel in de huidige toestand vier vensters met geheel vernieuwde invullingen. Het tweede venster van rechts was in de oorspronkelijke opzet een hijsluik. Deze gevelopening wordt aan de bovenzijde afgesloten door een steens segmentboog. Alle vier de gevelopeningen zijn aan de onderzijde voorzien van een bakstenen lekdorpel (deze is bij het voormalige hijsluik tijdens de wijziging naar venster aangebracht). Net als in de zuidgevel sluiten de vensters aan de bovenzijde aan op een gepleisterde band, die over de volle breedte van de gevel doorloopt. Deze wordt alleen ter plaatse van het voormalige hijsluik onderbroken. Tussen het voormalige hijsluik en het rechter venster op de verdieping zit nog een (niet oorspronkelijke) kleine gevelopening met een rollaag aan de bovenzijde.

Uiterst rechts en uiterst links in de gevel een (vernieuwde) zinken regenpijp.

Geheel links gaat de noordelijke gevel van het voormalige pakhuis over in de zijgevel van de (in het verleden geheel gewijzigde en vernieuwde) éénlaags aanbouw. Deze bevat een opening met een betonnen latei en dubbele deuren met een ventilatierooster en ijzeren gehengen. Links en rechts hiervan een zinken regenpijp met vergaarbak. Aan deze noordzijde verspringt de aanbouw iets ten opzichte van de bouwmassa van het voormalige pakhuis.



Zicht op de oostelijke gevel (links) en de noordgevel.



De éénlaags aanbouw gezien vanaf de noordoostelijke zijde.



Noordgevel.



Noordgevel: begane grond.



Noordgevel: het tot venster gewijzigde hijsluik.



Zicht op de noordgevel (links) en de westgevel.



Het voormalige pakhuis gezien vanaf de Deursenseweg.

3.3.3 Oostelijke gevel

Tegen de oostelijke gevel van het voormalige pakhuis staat de (vernieuwde en gewijzigde) éénlaags aanbouw. De naar het oosten gerichte gevel van deze aanbouw is geheel blind uitgevoerd. Hierboven is de verdieping van de oostelijke gevel van het voormalige pakhuis zichtbaar. Deze bevat twee oorspronkelijke gevelopeningen met gewijzigde invulling. De vensters sluiten aan de bovenzijde aan op een gevelbrede gepleisterde band en zijn aan de onderzijde voorzien van een bakstenen lekdorpel.



Zicht op de oostgevel.



Zicht op de oostgevel.

3.3.4 Westelijke gevel

De westelijke gevel bevat links op de begane grond een brede toegang met twee houten schuifdeuren met ruiten boven een dicht onderpaneel. Boven deze toegang zijn in het metselwerk twee anderhalf steens strekken zichtbaar, wat duidt op de oorspronkelijke aanwezigheid van twee andere gevelopeningen op deze plek. Op de verbouwtekening wordt deze ingang als bestaand aangegeven. De twee oorspronkelijke gevelopeningen zijn dus al voor 1969 gewijzigd naar één grote toegang.

Rechts van deze ingang op de begane grond een oorspronkelijke vensteropening met een gewijzigde (aan onderzijde ingekorte) invulling. Boven dit venster een anderhalf steens strek.

Op de verdieping bevat deze gevel twee oorspronkelijke vensters met gewijzigde invulling. Onder deze vensters een bakstenen dorpel. Aan de bovenzijde sluiten ze aan op een gevelbrede gepleisterde band.



Westgevel.



Westgevel.



Westgevel: de niet oorspronkelijke maar vóór 1969 gerealiseerde toegang.



Westgevel: boven de toegang zijn twee anderhalf steens strekken zichtbaar.



Westgevel: het gewijzigde venster rechts in de gevel.

3.4 INTERIEUR

De begane grond van het pand is tijdens de verbouwing in 1969 gewijzigd tot werkplaats. De verhoogde vloer werd, net als het laadperron aan de zuidgevel, verwijderd. De nieuwe vloer werd voorzien van betontegels, die in de huidige situatie nog aanwezig zijn. Hetzelfde geldt voor de in 1969 aangebrachte ronde stalen pilaren / staanders ter ondersteuning van de oorspronkelijke stalen I-profielen van de verdiepingsvloer. Met uitzondering van het tijdens de verbouwing in 1969 tot stand gekomen kantoortje met entree (nu trappenhuis) in de zuidwestelijke hoek en de later ingebrachte toiletruimte in de noordwestelijke hoek, vormt de begane grond één open ruimte. Hier stonden in het verleden diverse houtbewerkingsmachines.

Via het eerder genoemde niet oorspronkelijke trappenhuis bereikt men de verdieping. Deze is geheel gemoderniseerd en voorzien van diverse niet oorspronkelijke scheidingswanden en een verlaagd systeemplafond.



Interieur begane grond gezien naar het westen.



In 1969 vernieuwde ronde stalen staanders onder de bestaande stalen I-profielen.



Zicht op de brede ingang in de westgevel. Uiterst rechts en links de later ingebrachte muurtjes van het trappenhuis (links) en het toilet (rechts).



Begane grond gezien richting het oosten.



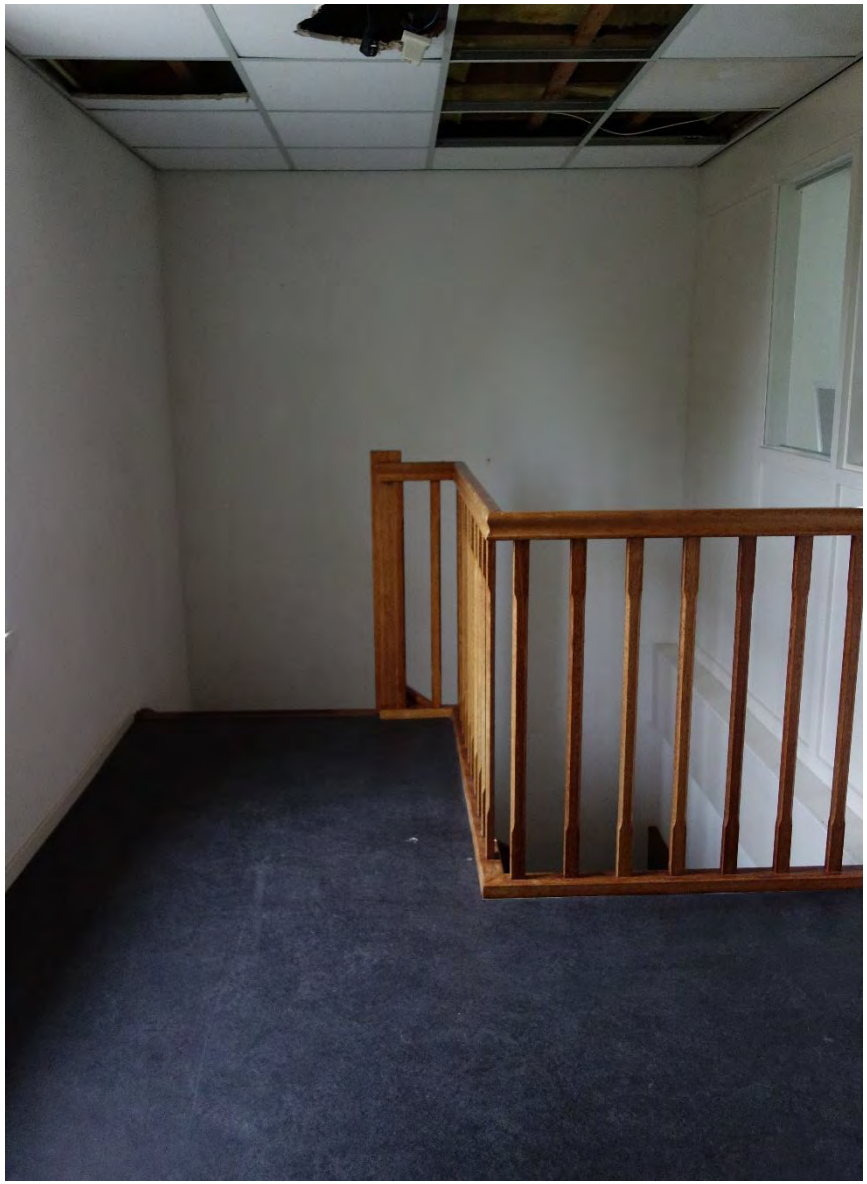
Interieur van de éénlaags aanbouw.



Nieuw afgewerkt interieur van één van de ruimtes op de verdieping, gezien naar het westen.



Nieuw afgewerkt interieur van één van de ruimtes op de verdieping, gezien naar het noorden.



Verdieping, trappenhuis.



Trappenhuis met trap op de begane grond.

4 WAARDENBEPALING

4.1 BOUWHISTORISCHE WAARDEN

Als in hoofdvorm redelijk bewaard gebleven pakhuis uit omstreeks 1920 heeft het pand enige bouwhistorische waarde. De bouwgeschiedenis is leesbaar gebleven in het exterieur en interieur van het pand. De oorspronkelijke bouwmassa uit het eerste kwart van de twintigste eeuw is in hoofdvorm en opzet nog grotendeels aanwezig wat betreft casco. De wijzigingen getuigen van de veranderingen in de gebruiksgeschiedenis van het pand. Enige bouwhistorische waarde kan bovendien worden toegekend aan de voor die periode karakteristieke geveldetailleringen en materiaalgebruik.

4.2 ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDEN

Het pand aan de Stationsstraat 5 te Berghem is een in opzet en hoofdvorm een redelijk bewaard gebleven en kenmerkend voorbeeld van een sober uitgevoerd pakhuis uit het eerste kwart van de twintigste eeuw. Hoewel het gebouw in de loop der tijd diverse (soms ingrijpende) wijzigingen heeft ondergaan, is de karakteristieke pakhuis architectuur met sobere bakstenen gevels herkenbaar gebleven. Ook inwendig heeft het gebouw diverse wijzigingen ondergaan, waarbij de kenmerkende open pakhuisplattegrond van de begane grond grotendeels behouden is gebleven.

4.3 CULTUURHISTORISCHE WAARDE

Het voormalige pakhuis heeft belangrijke cultuurhistorische waarde als een tastbare herinnering aan de sociaaleconomische geschiedenis van de provincie Noord-Brabant. Het getuigt van de emancipatie van de katholieke Brabantse boer, het ontstaan van de standsorganisatie Noordbrabantse Christelijke Boerenbond (NCB) en de ontwikkeling van een doelmatiger agrarische bedrijfsvoering.

4.4 GAAFHEID EN HERKENBAARHEID

Hoewel het pand in de loop der tijd diverse wijzigingen heeft ondergaan, is het industriële pakhuis karakter van het gebouw herkenbaar gebleven. Het vormt, ondanks de sterk gewijzigde en aangetaste detaillering, een markant onderdeel van de bebouwing aan de Stationsstraat en de Deursenseweg.

4.5 ZELDZAAMHEIDSWAARDE

Als voormalige pakhuis van de Noordbrabantse Christelijke Boerenbond heeft het object een hoge zeldzaamheidswaarde binnen de context van de gemeente Oss in het algemeen, en Berghem in het bijzonder: er bestaat voor zover bekend geen vergelijkbaar object meer in Berghem.

4.6 SITUERINGS- EN ENSEMBLEWAARDE

Vanwege de prominente ligging aan de T-splitsing van de Stationsstraat met de Deursenseweg is er sprake van situeringswaarde. Het pand neemt bovendien door zijn industriële uitstraling een bijzondere plek in binnen dit verder agrarische gebied.

5 CONCLUSIES

Op basis van deze analyse kan worden geconcludeerd dat het pand aan de Stationsstraat 5 te Berghem van cultuurhistorisch belang is. Met name de herinneringswaarde speelt een belangrijke rol. Ook in de huidige aangetaste vorm herinnert het gebouw nog duidelijk aan de oorspronkelijke industriële bestemming en aan de sociaaleconomische geschiedenis van de provincie Noord-Brabant. Het is een nog tastbaar relict van de emancipatie van de katholieke Brabantse boer, het ontstaan van de standsorganisatie Noordbrabantse Christelijke Boerenbond (NCB) en de ontwikkeling van een doelmatiger agrarische bedrijfsvoering. Zoals gezegd is er geen vergelijkbaar voorbeeld van een dergelijk object meer aanwezig in Berghem.
Deze waarden zullen bij herontwikkeling zoveel mogelijk gerespecteerd moeten worden.

6 BIJLAGE: QUICKSCANFORMULIER

Waardering quickscan

Het object Stationsstraat 5 te Berghem is gewaardeerd aan de hand van een set van 21 cultuurhistorische en ruimtelijke criteria, waarop gescoord kan worden: een indifferente waarde levert 0 punten, een positieve waarde 1 en een hoge waarde 2 punten op. De totaalscore geeft een indicatie van de totale cultuurhistorische waarde.

De scores:

00-10 punten: indifferente cultuurhistorische waarde.

11-26 punten: positieve cultuurhistorische waarde.

27-42 punten: hoge cultuurhistorische waarde.

	WAARDERING BEBOUWING STATIONSSTRAAT 5 BERGHEM			
	Adres	**Stationsstraat 5**		
	Bouwtype	**Pakhuis**		
	Bouwjaar	**Ca. 1920**		
	Architect	**onbekend**		
	Bouwstijl	**traditioneel**		
	Oorspronkelijke functie	**pakhuis**		
	Huidige functie	**Werkplaats met magazijn**		
	Korte omschrijving	**Vm. pakhuis, ca. 1920 opgericht door de Noordbrabantse Christelijke Boerenbond (NCB). Oorspronkelijk voorzien van een laadperron en twee door de goot stekende dakhuisjes met hijsinstallaties. Markant gelegen op de hoek van de Stationsstraat en de Deursenseweg.**		

	WAARDERINGSCRITERIA		WAARDE
I	**Cultuurhistorische waarden**		
1	Belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) culturele, sociaaleconomische en/of bestuurlijke/beleidsmatige en/of geestelijke ontwikkeling(en);		2
2	Belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) geografische, landschappelijke en/of historisch-ruimtelijke ontwikkeling;		0
3	Belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) technische en/of typologische ontwikkeling(en);		1
4	Belang van het object/complex wegens innovatieve waarde of pionierskarakter;		1
5	Belang van het object/complex wegens bijzondere herinneringswaarde;		2
II	**Architectuur- en kunsthistorische waarden**		
1	Bijzonder belang van het object/complex voor de geschiedenis van de architectuur en/of bouwtechniek;		1
2	Bijzonder belang van het object/complex voor het oeuvre van een bouwmeester, architect, ingenieur of kunstenaar;		0
3	Belang van het object/complex wegens de hoogwaardige esthetische kwaliteiten van het ontwerp;		0
4	Belang van het object/complex wegens het bijzondere materiaalgebruik, de ornamentiek en/of monumentale kunst;		0
5	Belang van het object/complex wegens de bijzondere samenhang tussen exterieur en interieur(onderdelen);		0
III	**Situationele en ensemblewaarden**		
1	Betekenis van het object als essentieel (cultuurhistorisch, functioneel en/of architectuurhistorisch en visueel) onderdeel van een complex;		0
2	a. Bijzondere, beeldbepalende betekenis van het object voor het aanzien van zijn omgeving; b. Bijzondere betekenis van het complex voor het aanzien van zijn omgeving, wijk, stad of streek;		1
3	a. Bijzondere betekenis van het complex wegens de hoogwaardige kwaliteit van de bebouwing in relatie tot de onderlinge historisch-ruimtelijke context en in relatie tot de daarbij behorende groenvoorzieningen, wegen, wateren, bodemgesteldheid en/of archeologie; b. Bijzondere betekenis van het object wegens de wijze van verkaveling/inrichting/voorzieningen;		1
IV	**Gaafheid en herkenbaarheid**		
1	Belang van het object/complex wegens de architectonische gaafheid en/of herkenbaarheid van ex- en/of interieur;		0,5
2	Belang van het object/complex wegens de materiële, technische en/of constructieve gaafheid;		0,5
3	Belang van het object/complex als nog goed herkenbare uitdrukking van de oorspronkelijke of en een belangrijke historische functie;		1
4	Belang van het object/complex wegens de waardevolle accumulatie van belangwekkende historische bouw- en/of gebruiksfasen;		0
5	Belang van het object/complex wegens de gaafheid en herkenbaarheid van het gehele ensemble van de samenstellende onderdelen (hoofd- en bijgebouwen, hekwerken, tuinaanleg, e.d.);		0
6	Belang van het object/complex in relatie tot de structurele en/of visuele gaafheid van de stedelijke, dorpse of landschappelijke omgeving;		1
V	**Zeldzaamheid**		
1	Belang van het object/complex wegens absolute zeldzaamheid in architectuurhistorisch, bouwtechnisch, typologisch of functioneel opzicht;		1
2	Uitzonderlijk belang van het object/complex wegens relatieve zeldzaamheid in relatie tot één of meer van de onder I t/m III genoemde kwaliteiten;		1
	CONCLUSIE WAARDERING		**14 POSITIEF**

7 BRONNEN EN LITERATUUR

www.topotijdreis.nl

www.beeldbank-berghem.nl

www.delpher.nl (historische kranten online)

www.wikipedia.nl

Archieven van het Brabants Historisch Informatie Centrum (BHIC)

Bouwarchief van de gemeente Oss

Bijlage 2 - AERIUS berekening

AERIUS CALCULATOR

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	Bureau Leefomgeving
Inrichtingslocatie	Schoolstraat 7, 5961EE Horst

Activiteit

Omschrijving	Stationsstraat 5 Berghem
Toelichting	Renoveren en verbouwen van een cultuurhistorisch waardevol pand tot twee woningen

Berekening

AERIUS kenmerk	RkKxTd1toTQ6
Datum berekening	18 februari 2022, 16:21
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH3	Emissie NOx
Situatie 1 - Referentie	2021	0,1 kg/j	3,4 kg/j
Situatie 2 - Beoogd	2021	0,1 kg/j	5,1 kg/j

Resultaten

	Hoogste depositie	Hexagon	Gebied
Situatie 1 - Referentie	-		
Situatie 2 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	0,00 ha		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha		
Grootste toename van depositie	0,00 mol/ha/j		
Grootste afname van depositie	0,00 mol/ha/j		

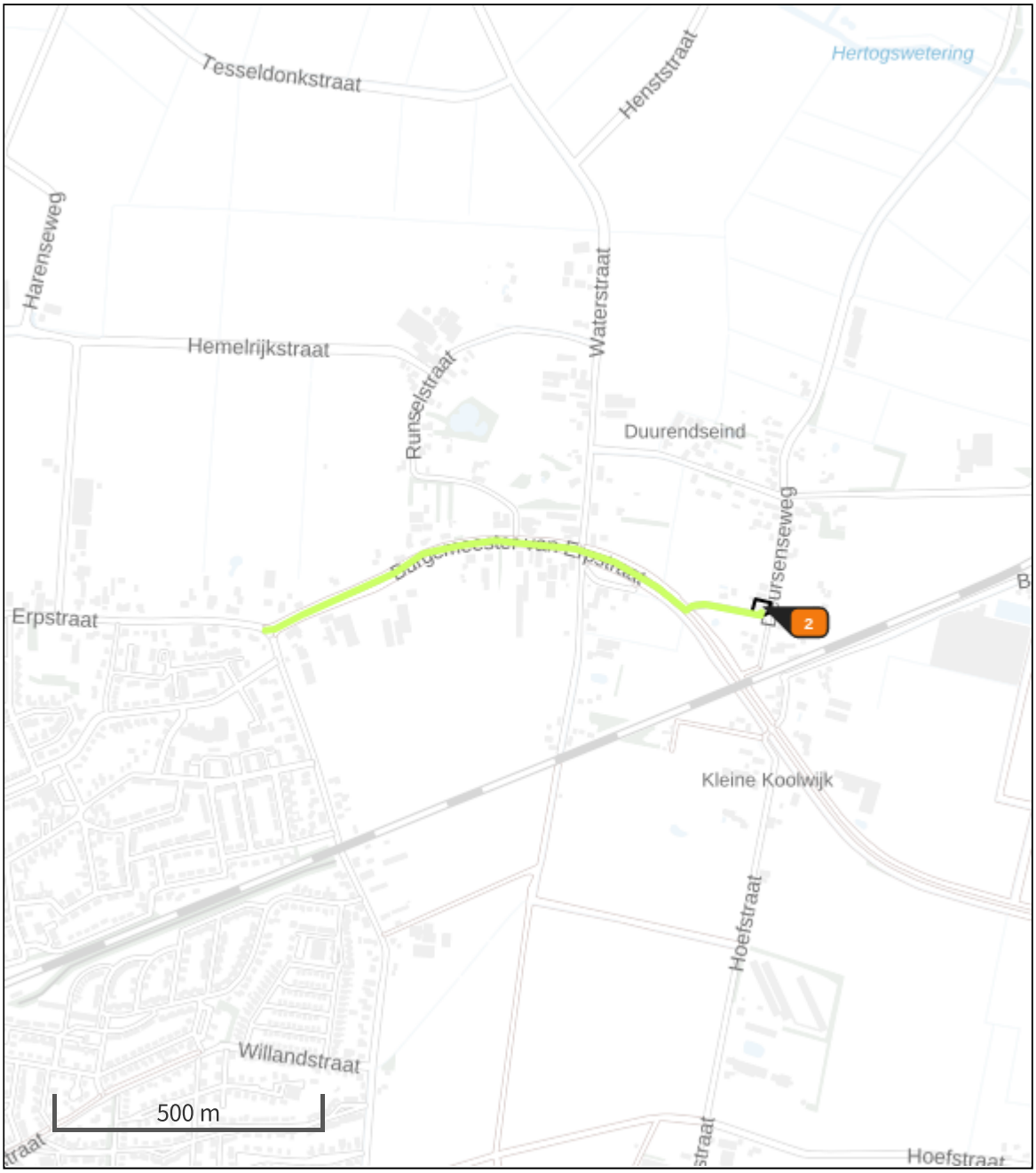
Situatie 2 (Beoogd), rekenjaar 2021

Emissiebronnen	Emissie NH3	Emissie NOx
2 Wonen en Werken | Woningen | twee-aaneengebouwde woningen	-	4,3 kg/j
Verkeersnetwerk	0,1 kg/j	0,8 kg/j

Situatie 1 (Referentie), rekenjaar 2021

Emissiebronnen	Emissie NH3	Emissie NOx
1 Wonen en Werken | Kantoren en winkels | Bedrijf	-	2,6 kg/j
Verkeersnetwerk	0,1 kg/j	0,8 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



Habitatrichtlijn
Vogelrichtlijn
Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
Niet bepaald
Grootste afname van depositie
Grootste toename van depositie
Hoogste totale depositie

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 2" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol/ha/jr)
Totaal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Situatie 2, Rekenjaar 2021

2 Wonen en Werken | Woningen

Naam	twee-aaneengebouwde woningen	Uittreedhoogte	1,0 m	NOx	4,3 kg/j
		Warmteinhoud	0,000 MW		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele Variatie	Continue Emissie				

Situatie 1, Rekenjaar 2021

1 Wonen en Werken | Kantoren en winkels

Naam	Bedrijf	Uittreedhoogte	11,0 m	NOx	2,6 kg/j
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd	Warmteinhoud	0,014 MW		
Temporele Variatie	Standaard Profiel Industrie				

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie	2021.0.4_20220217_5a8b67b7c6
Database versie	2021.0.4_5a8b67b7c6

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	Bureau Leefomgeving
Inrichtingslocatie	Schoolstraat 7, 5961EE Horst

Activiteit

Omschrijving	Stationsstraat 5 Berghem
Toelichting	Renoveren en verbouwen van een cultuurhistorisch waardevol pand tot twee woningen

Berekening

AERIUS kenmerk	RvamB9o99tVf
Datum berekening	04 november 2022, 11:45
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verbouwfase - Beoogd	2022	0,4 kg/j	24,0 kg/j

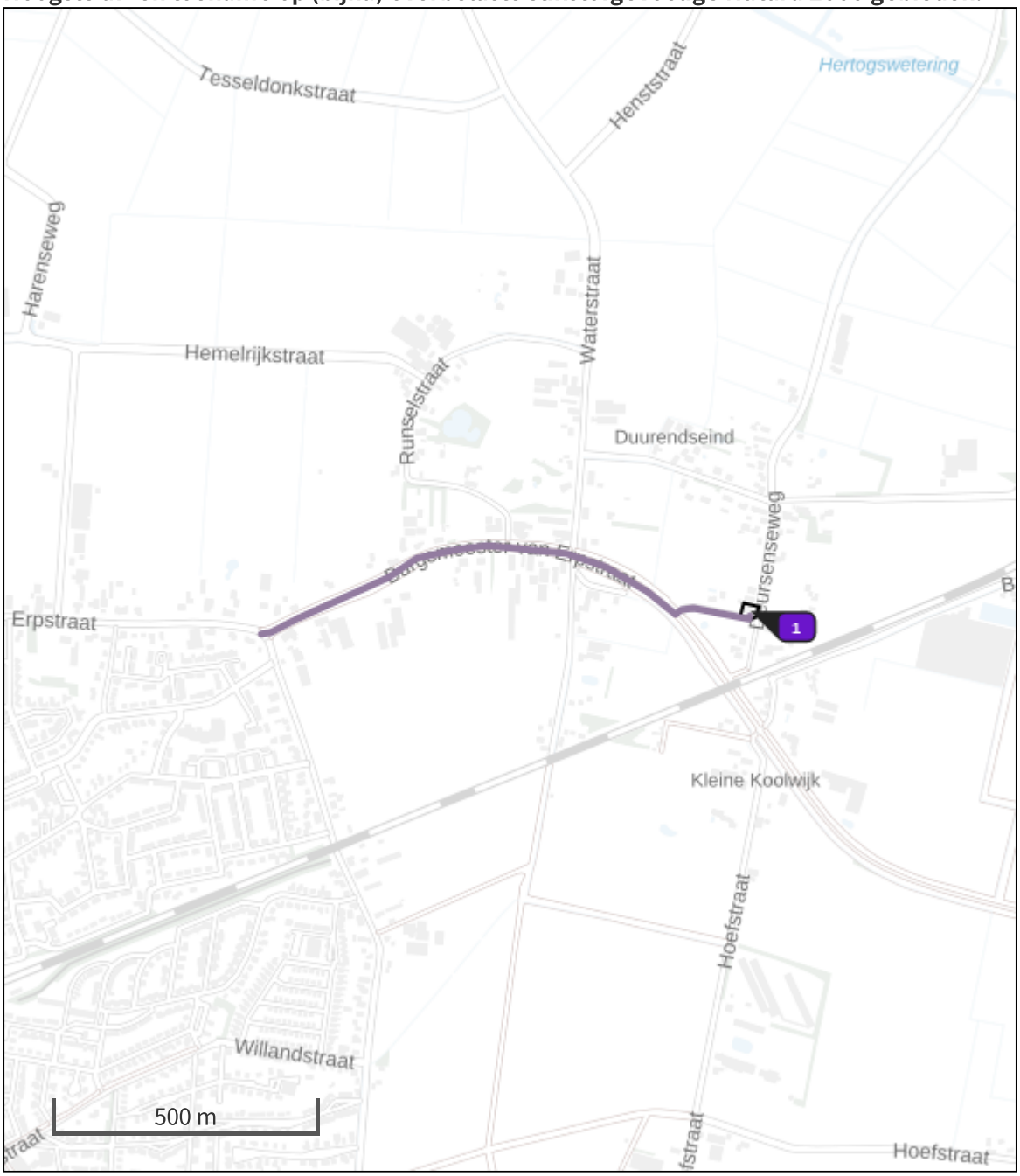
Resultaten

	Hoogste depositie	Hexagon	Gebied
Verbouwfase - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename van depositie	-		
Grootste afname van depositie	-		

Verbouwfase (Beoogd), rekenjaar 2022

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Industrie | Bouwmaterialen | Verbouwen tot twee woningen	-	5,1 kg/j
Verkeersnetwerk	0,4 kg/j	18,9 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste afname van depositie
- Grootste toename van depositie
- Hoogste totale depositie

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Verbouwfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Verbouwfase, Rekenjaar 2022

1 Industrie | Bouwmaterialen

Naam	Verbouwen tot twee woningen	Uittreedhoogte	17,0 m	NO_x	5,1 kg/j
		Warmteinhoud	0,440 MW		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel Industrie				

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Verkeer bedrijf				NO_x	18,9 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO_2	0,9 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH_3	0,4 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-		
Type hoogte ligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	0 p/etmaal	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	4 p/etmaal	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	10 p/etmaal	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2021.2_20221004_3d4bf05159
Database versie	2021.2_3d4bf05159

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Bijlage 3 - Watertoets

Resultaat van de check gedaan op 10-11-2021

Digitale watertoets in

De watertoets helpt u om aan de hand van de locatie van uw ruimtelijke plan en een aantal vragen te toetsen of u de belangen van het Waterschap raakt. Indien dit het geval is krijgt u tekst en uitleg over het vervolg proces.

VOOR DE ACTIVITEIT DIGITALE WATERTOETS IN DE GEMEENTE IS OP BASIS VAN DE GEGEVEN ANTWOORDEN NODIG:

1. Geen belang procedure

OP BASIS VAN ONDERSTAANDE LOCATIE



VRAGEN EN ANTWOORDEN UIT DE CHECK

1. Houdt het plan uitsluitend een interne functieverandering voor een gebouw in? Hierbij is ook geen sprake van een verhardingstoename en/of afkoppeling van hemelwater.
   - ja

2. Is er sprake van een directe lozing van afvalwater op oppervlaktewater?
   - nee

3. Ligt het plangebied nabij een A-watergang?
   - nee

4. Ligt het plangebied in een beschermd gebied Keur?
   - nee

5. Ligt het plangebied in een profiel van vrije ruimte?
   - nee

6. Ligt het plangebied in een gebied dat is aangewezen als regionale waterberging?
   - nee

7. Ligt het plangebied nabij een waterkering?
   - nee

8. Ligt het plangebied in een zone die is aangewezen als rivierbed?
   - nee

9. Ligt het plangebied in een ecologische verbindingszone?
   - nee

10. Ligt het plangebied in een attentiegebied Keur?
    - nee

11. Ligt het plangebied in een reserveringsgebied waterberging?
    - nee

12. Ligt het plangebied in een grondwaterbeschermingsgebieden?
    - nee

13. Ligt het plangebied nabij een RWZI?
    - nee

14. Ligt het plangebied nabij een rioolgemaal?
    - nee

15. Ligt het plangebied nabij een riooltransportleiding?
    - nee

16. Ligt het plangebied in een wijstgebied?
    - nee

DETAILS

1. Geen belang procedure

Er is geen waterschapsbelang bij u ruimtelijke activiteit.

Wat moet ik doen?

"Bedankt voor het invullen van de Digitale Watertoets!

Uit de door u ingevoerde gegevens blijkt dat uw planvoornemen een functiewijziging betreft, de verhardingstoename en/of -afkoppeling maximaal 500 m2 is en het plangebied buiten de ruimtelijk begrensde waterbelangen valt. Onze verwachting is dat wij daarom geen of weinig inhoudelijke opmerkingen zullen hebben.

Hoewel het waterbelang in dit project klein lijkt kunnen we altijd meedenken over de wateraspecten in het plan. U kunt contact met ons opnemen via planadvies@aaenmaas.nl Hier kunt u ook terecht met eventuele vragen of opmerkingen.

Met vriendelijke groet, Team Planadvies van Waterschap Aa en Maas

Let op! De Digitale Watertoets is een hulpmiddel om inzichtelijk te maken welke waterbelangen mogelijk spelen in het plangebied. Vandaar dat dit automatisch gegenereerde toetsresultaat niet gezien kan worden als vervanging van het watertoetsproces of vrijstelling van een eventuele vergunnings- of meldingsplicht op basis van de Keur. Voor meer informatie m.b.t het vergunningverleningsproces kunt u contact opnemen met ons Waterwetloket via 073 – 615 83 33 of info@aaenmaas.nl

Waterschap Aa en Maas streeft ernaar om correcte en actuele informatie in deze applicatie aan te bieden. Aan het beschikbaar gestelde kaartinformatie kunnen geen rechten worden ontleend. Waterschap Aa en Maas aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enige vorm van schade naar aanleiding van het gebruik of de informatie die via deze applicatie beschikbaar wordt gesteld."

Waar moet ik op letten?

Eventueel vereiste (water)vergunningen worden niet geregeld met deze Digitale Watertoets en zullen via de daarvoor bedoelde procedures verkregen moeten worden. Wij willen u ook wijzen op de verwerking van afvalwater. Omdat in de meeste gevallen de gemeente bevoegd gezag is, dient u hiervoor contact op te nemen met uw gemeente.

Achtergrondinformatie

Bijlage 4 – Geurberekening voorgrondbelasting

Naam van de berekening: Stationsstraat 5 Berghem 3

Gemaakt op: 2021-11-11 9:48:36

Rekentijd: 0:00:22

Naam van het bedrijf: Stationsstraat 5 Berghem

Berekende ruwheid: 0,265 m

Brongegevens:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	EP Hoogte	EP Diam.	EP Uittr. snelh.	E-Aanvraag	Geb. Hoogte
1	HalveMorgenstraat15	169 014	420 740	6,0	6,0	4,00	6 978	6,0

Geur gevoelige locaties:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	Geurnorm	Geurbelasting
2	1	169 304	420 826	8,0	0,8
3	2	169 298	420 804	8,0	0,8
4	3	169 322	420 799	8,0	0,7
5	4	169 326	420 803	8,0	0,7
6	5	169 330	420 819	8,0	0,7
7	6	169 315	420 812	8,0	0,7

Naam van de berekening: Stationsstraat 5 Berghem 2

Gemaakt op: 2021-11-11 9:46:27

Rekentijd: 0:00:21

Naam van het bedrijf: Stationsstraat 5 Berghem

Berekende ruwheid: 0,126 m

Brongegevens:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	EP Hoogte	EP Diam.	EP Uittr. snelh.	E-Aanvraag	Geb. Hoogte
1	Bredestraat 29	169 488	421 304	6,0	6,0	4,00	4 668	6,0

Geur gevoelige locaties:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	Geurnorm	Geurbelasting
2	1	169 304	420 826	8,0	0,2
3	2	169 298	420 804	8,0	0,2
4	3	169 322	420 799	8,0	0,2
5	4	169 326	420 803	8,0	0,2
6	5	169 330	420 819	8,0	0,2
7	6	169 315	420 812	8,0	0,2

Naam van de berekening: Stationsstraat 5 Berghem 4

Gemaakt op: 2021-11-11 9:56:25

Rekentijd: 0:00:22

Naam van het bedrijf: Stationsstraat 5 Berghem

Berekende ruwheid: 0,265 m

Brongegevens:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	EP Hoogte	EP Diam.	EP Uittr. snelh.	E-Aanvraag	Geb. Hoogte
1	Hoefstraat 7	169 358	420 075	6,0	6,0	4,00	42 455	6,0

Geur gevoelige locaties:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	Geurnorm	Geurbelasting
2	1	169 304	420 826	8,0	1,1
3	2	169 298	420 804	8,0	1,1
4	3	169 322	420 799	8,0	1,2
5	4	169 326	420 803	8,0	1,2
6	5	169 330	420 819	8,0	1,2
7	6	169 315	420 812	8,0	1,1

Naam van de berekening: Stationsstraat 5 Berghem 1

Gemaakt op: 2021-11-11 9:45:00

Rekentijd: 0:00:21

Naam van het bedrijf: Stationsstraat 5 Berghem

Berekende ruwheid: 0,234 m

Brongegevens:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	EP Hoogte	EP Diam.	EP Uittr. snelh.	E-Aanvraag	Geb. Hoogte
1	Waterstraat 9	168 950	421 448	6,0	6,0	4,00	270	6,0

Geur gevoelige locaties:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	Geurnorm	Geurbelasting
2	1	169 304	420 826	8,0	0,0
3	2	169 298	420 804	8,0	0,0
4	3	169 322	420 799	8,0	0,0
5	4	169 326	420 803	8,0	0,0
6	5	169 330	420 819	8,0	0,0
7	6	169 315	420 812	8,0	0,0

Naam van de berekening: Stationsstraat 5 Berghem 5

Gemaakt op: 2021-11-11 9:52:02

Rekentijd: 0:00:21

Naam van het bedrijf: Stationsstraat 5 Berghem

Berekende ruwheid: 0,302 m

Brongegevens:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	EP Hoogte	EP Diam.	EP Uittr. snelh.	E-Aanvraag	Geb. Hoogte
1	Berghemseweg 21	170 146	419 977	6,0	6,0	4,00	38 935	6,0

Geur gevoelige locaties:

Volgnr.	BronID	X-coord.	Y-coord.	Geurnorm	Geurbelasting
2	1	169 304	420 826	8,0	0,4
3	2	169 298	420 804	8,0	0,4
4	3	169 322	420 799	8,0	0,4
5	4	169 326	420 803	8,0	0,4
6	5	169 330	420 819	8,0	0,4
7	6	169 315	420 812	8,0	0,4

Bijlage 5 – Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai en railverkeerlawaai

Stationsstraat

Berghem

Akoestisch onderzoek - Geluidbelasting spoor – en verkeerslawaai

Opdrachtnummer	: **17153-01**
Document	: Rap-01A
Status	: definitief
Datum	: 2 maart 2022





Rossinistraat 40, 5344 AK Oss ▪ Postbus 402, 5340 AK Oss ▪ T 0412-63 49 45 ▪ info@ulehake.nl ▪ www.ulehake.nl

Ingenieursburo Ulehake

Opdrachtgever:

Dhr. J. Gooiker
Stationsstraat 5
5351 NM Berghem

Adviseur Bouwfysica:

Ingenieursburo Ulehake
Rossinistraat 40
Postbus 402
5340 AK Oss
Tel. (0412) 63 49 45
www.ulehake.nl

Contactpersoon:

Ir. M.W. (Martijn) Crins (*martijncrins@ulehake.nl*)

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 4
2. WEGVERKEER 5
2.1. WETTELIJK KADER 5
2.1.1. Wegverkeersgeluid 5
2.2. WEGVERKEERSGELUID MODEL 7
2.2.1. gebruikte rekenmethode 7
2.2.2. invoergegevens 7
2.3. RESULTATEN 9
3. RAILVERKEER 10
3.1. WETTELIJK KADER 10
3.2. GEBRUIKTE REKENMETHODE 10
3.3. INVOERGEGEVENS 11
3.4. RESULTATEN 12
3.5. CUMULATIEVE WAARDE 13
4. HOGERE WAARDE 15
4.1. MAATREGELEN RAILVERKEERSLAWAAI 15
5. CONCLUSIE 16
BIJLAGE I SITUATIE 17
BIJLAGE II INVOERGEGEVENS WEGVERKEER GELUIDBELASTING 18
BIJLAGE III BEREKENINGSRESULTATEN WEGVERKEER GELUIDBELASTING 19
BIJLAGE IV INVOERGEGEVENS RAILVERKEER GELUIDBELASTING 20
BIJLAGE V BEREKENINGSRESULTATEN RAILVERKEER GELUIDBELASTING 21

1. INLEIDING

Men is voornemens om de bestemming van het gebouw aan de Stationsstraat 5 te Berghem te wijzigen van bedrijf naar wonen. Om de woonfunctie mogelijk te maken is tenminste een aanvaardbaar woon- en leefklimaat noodzakelijk. De akoestisch aspecten voor dit aspect zijn middels deze rapportage onderzocht conform de Wet Geluidhinder.

De locatie is gelegen in de directe nabijheid van de Stationsstraat, Deursenseweg, de Burgemeester van Erpstraat en de spoorlijn Oss – Nijmegen. 30 km/uur wegen zijn niet gezoneerd conform de Wet Geluidhinder en hoeven binnen dat kader niet beoordeeld te worden. Wel is een beoordeling noodzakelijk in het kader van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat hier kan dezelfde methodiek worden gehanteerd als de Wet Geluidhinder.

In afbeelding 1 is de situatie weergegeven.



Afbeelding 1: situatie (bron: googlemaps)

2. WEGVERKEER

2.1. WETTELIJK KADER

2.1.1. Wegverkeersgeluid

In de Wet geluidhinder wordt aangegeven wat de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting in zones langs wegen is.

Wet geluidhinder Artikel 74

1. Langs een weg bevindt zich een zone die aan weerszijden van de weg de volgende breedte heeft:
   a. in een stedelijk gebied:
      1. voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken: 350 meter;
      2. voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 200 meter;
   b. in buitenstedelijk gebied:
      1. voor een weg, bestaande uit vijf of meer rijstroken: 600 meter;
      2. voor een weg, bestaande uit drie of vier rijstroken: 400 meter;
      3. voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 250 meter.
2. Het eerste lid geldt niet met betrekking tot:
   a. wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
   b. wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

Wet geluidhinder Artikel 82

Behoudens het in de artikelen 83, 100 en 100a bepaalde is de voor woningen binnen een zone ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de gevel, vanwege de weg, 48 dB.

Wet geluidhinder Artikel 83

Voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidbelasting als bedoeld in artikel 82, eerste lid, kan een hogere dan de in dat artikel genoemde waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde de in tabel 1 genoemde waarden niet te boven mag gaan.

Tabel 1: Ten hoogste toelaatbare geluidbelasting volgens artikel 83 Wgh.

Omschrijving van de situatie		Maximale geluidbelasting	Art. en lid Wgh
woningen	**weg**		
in buitenstedelijk gebied	aanwezig	53 dB	art. 83 lid 1
in stedelijk gebied	aanwezig	58 dB	art. 83 lid 1
nog niet geprojecteerd, in stedelijk gebied	aanwezig	63 dB	art. 83 lid 2
aanwezig of in aanbouw, in stedelijk gebied	nog niet geprojecteerd	63 dB	art. 83 lid 3a
aanwezig of in aanbouw, in buitenstedelijk gebied	nog niet geprojecteerd	58 dB	art. 83 lid 3b
nog niet geprojecteerd, nog te bouwen, in buitenstedelijk gebied, voor agrarisch bedrijf	aanwezig	58 dB	art. 83 lid 4
nog niet geprojecteerd, nog te bouwen, in stedelijk gebied, ter vervanging van bestaande woningen	aanwezig	68 dB	art. 83 lid 5
nog niet geprojecteerd, nog te bouwen, in stedelijk gebied, ter vervanging van bestaande woningen. binnen zone van autoweg / autosnelweg	aanwezig	63 dB	art. 83 lid 6
nog niet geprojecteerd, nog te bouwen, buiten de bebouwde kom, ter vervanging van bestaande woningen.	aanwezig	58 dB	art. 83 lid 7

Wet geluidhinder Artikel 110g
Onze minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidsbelasting van de gevel van woningen op het resultaat een door hem aan te geven aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast.

Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 Artikel 3.4
De ingevolge artikel 110g van de wet toe te passen aftrek op de geluidbelasting vanwege een weg, van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen bedraagt:

a. 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g Wgh 56 dB is.
b. 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g Wgh 57 dB is.
c. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden;
d. 5 dB voor de overige wegen;
e. 0 dB bij toepassing van artikel 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111, tweede en derde lid, 111b, 112 en 113 van de wet.

Besluit wet geluidhinder Artikel 5.4
Het verzoek om een hogere waarde bevat ten minste:

- de verzochte hogere waarde(n);
- de redenen die aan het verzoek ten grondslag liggen;
- de resultaten van het akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting die door de woningen vanwege de weg zou worden ondervonden zonder de invloed van maatregelen die de geluidoverdracht beperken en de doeltreffendheid van de in aanmerking komende maatregelen;
- een beschrijving van de mogelijkheden om de geluidbelasting van de woningen tot een lagere waarde te verminderen dan de verzochte hogere waarde, alsmede een schatting van de hieraan verbonden kosten;
- een verklaring dat maatregelen zullen worden getroffen indien de geluidbelasting vanwege de weg, binnen de woning bij gesloten ramen meer bedraagt dan 33 dB.

In dit geval gaat het om een nieuw te realiseren geluidgevoelige bestemming in buitenstedelijk gebied, zodat de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (inclusief aftrek) 53 dB is.

2.2. WEGVERKEERSGELUID MODEL

2.2.1. gebruikte rekenmethode

Om de geluidbelasting te bepalen is conform de voorschriften een geluidmodel opgesteld. De gebruikte rekenmethode is standaard-rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Het gebruikte modelleringspakket is 'DGMR Geomilieu, rekenmethode wegverkeerslawaai SRM2'.

2.2.2. invoergegevens

Figuur 2 geeft de situatie weer. De verkeersintensiteiten en de verkeerssnelheden zijn verkregen uit de rapportage “Akoestisch onderzoek weg- en spoorweglawaai Stationsstraat 16 Berghem” d.d. 17-09-2018 van Tritium advies. In deze rapportage is er gebruik gemaakt van prognosejaar 2030. De berekening dient uitgevoerd te worden voor prognosejaar 2031. Er is uitgegaan van een groei van 5% ten opzichte van prognosejaar 2030. Deze groei is hoog, maar schetst een worst-case-benadering van de situatie. Het type wegdek op alle wegen is standaard asfalt (W0).

Er is geen sprake van hoogteverschillen in de omgeving. De Burgemeester van Erpstraat en Berghemseweg lopen in elkaar over en zijn als één weg beschouwd.

Omdat blijkt dat de afstand tot de Bieskamp en de Stationsstraat erg groot zijn en de verkeersintensiteit erg laag zijn deze wegen niet nader beschouwd.



Figuur 2: modellering Stationsstraat 5 Berghem



Figuur 3: Toetspunten Geomilieu

Tabel 2: Verkeersintensteiten en –snelheden op de Burgemeester van Erpstraat (noordelijk van de Stationsstraat)

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	551	248	54	60
middelzware mvtg	28	4	2	60
zware mvtg	51	16	11	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

Tabel 3: Verkeersintensteiten en –snelheden op de Burgemeester van Erpstraat (zuidelijk van de Stationsstraat)

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	576	217	71	60
middelzware mvtg	44	23	5	60
zware mvtg	27	18	6	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

Tabel 4: Verkeersintensteiten en –snelheden op de Berghemseweg

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	554	209	68	60
middelzware mvtg	42	22	5	60
zware mvtg	25	18	5	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

Tabel 5: Verkeersintensteiten en –snelheden op de Stationshoek

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	7	3	1	60
middelzware mvtg	1	1	1	60
zware mvtg	1	1	1	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

Tabel 6: Verkeersintensteiten en –snelheden op de Bieskamp

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	3	1	1	60
middelzware mvtg	--	--	--	60
zware mvtg	--	--	--	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

Tabel 7: Verkeersintensteiten en –snelheden op de Stationsstraat

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	6	2	1	60
middelzware mvtg	1	1	1	60
zware mvtg	1	1	1	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

Tabel 8: Verkeersintensteiten en –snelheden op de Deursenseweg

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	4	2	1	60
middelzware mvtg	1	1	1	60
zware mvtg	1	1	1	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

2.3. RESULTATEN

De resultaten van de berekeningen zijn samengevat in tabel 3 en figuur 4. De geluidbelasting van de maatgevende punten en wegen is weergegeven inclusief de aftrek volgens artikel 110g Wgh. De resultaten zijn uitgebreider weergegeven in bijlage III.

Tabel 9: Berekende geluidbelasting van de gevel incl. aftrek art. 110g Wgh ten gevolge van de Burgemeester van Erpstraat

waarneempunt	Hoogte [m]	L_{den} [dB]	Aftrek artikel 110 g [dB]	Voorkeurs-grenswaarde	Maximaal te ontheffen
T01 voorgevel	1,5 (begane grond)	45	5	48	53
	3 (1e verd.)	45	5	48	53
T02 voorgevel	1,5 (begane grond)	45	5	48	53
	3 (1e verd.)	46	5	48	53
T03 voorgevel	1,5 (begane grond)	45	5	48	53
	3 (1e verd.)	46	5	48	53
T05 Linker zijgevel	1,5 (begane grond)	46	5	48	53
	3 (1e verd.)	47	5	48	53

Tabel 10: Berekende geluidbelasting van de gevel incl. aftrek art. 110g Wgh ten gevolge van de Stationsstraat

waarneempunt	Hoogte [m]	L_{den} [dB]	Aftrek artikel 110 g [dB]	Voorkeurs-grenswaarde	Maximaal te ontheffen
T01 voorgevel	1,5 (begane grond)	44	5	48	53
	3 (1e verd.)	44	5	48	53
T02 voorgevel	1,5 (begane grond)	43	5	48	53
	3 (1e verd.)	43	5	48	53
T03 voorgevel	1,5 (begane grond)	43	5	48	53
	3 (1e verd.)	42	5	48	53
T04 rechter zijgevel	1,5 (begane grond)	45	5	48	53
	3 (1e verd.)	44	5	48	53

3. RAILVERKEER

3.1. WETTELIJK KADER

De onderzoekszone voor spoorwegen is geregeld middels zogenaamde geluid productieplafonds (GPP's). Deze plafonds garanderen de maximaal toelaatbare geluidbelasting in een bepaald gebied. Afhankelijk van de hoogte van het GPP is de onderzoekszone bij het realiseren van nieuwe plannen in de omgeving van een spoorlijn gedefinieerd.

In dit geval bedraagt de geluidbelasting op het dichtstbijzijnde GPP-punt 72 dB hierdoor is de geluidzone 900 meter breed. De voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor railverkeerslawaai in de geluidzone is samengevat in tabel 1.

Tabel 11: grenswaarden van de geluidbelasting voor diverse situaties t.g.v. railverkeerslawaai.

Omschrijving van de situatie		Nieuwbouw, spoor aanwezig of nieuw spoor of bebouwing aanwezig	Wijziging spoor, bebouwing aanwezig	Artikel besluit geluidhinder
Woningen	Voorkeursgrenswaarde			
Woning	55 dB	68 dB	71 dB	4.9 / 4.10 / 4.14
Onderwijsgebouw	53 dB	68 dB	71 dB	4.9 / 4.11 / 4.15
Gezondheidsgebouw	53 dB	68 dB	71 dB	4.9 / 4.11 / 4.15

In dit geval betreft het een nog te projecteren woning zodat de ten hoogste toelaatbare grenswaarde 68 dB bedraagt.

3.2. GEBRUIKTE REKENMETHODE

De gebruikte rekenmethode is standaard-rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Het gebruikte modelleringspakket is 'DGMR Geomilieu, rekenmethode wegverkeerslawaai SRM2'.

3.3. INVOERGEGEVENS

De gegevens van de spoorlijn Oss Nijmegen zijn afkomstig van het geluidregister spoor, uitgegeven door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. In het geluidsregister zijn alle kenmerken van de spoorwegen opgenomen. De kenmerken van het traject zijn samengevat in tabel 12 t/m 13.

Tabel 12: Baaneigenschappen (45890969 - 45891000) spoorlijn Oss - Nijmegen t.h.v. planlocatie

Treintype	Intensiteiten (Q) en snelheden V per periode dag (d), avond (a) en nacht (n)						Profiel
	Q (d)	V (d)	Q (a)	V (a)	Q (n)	V (n)	
MAT'64-T	0,880	130	0,680	130	0,2	130	Stoppend
MAT'64-T	0,160	130	0,360	130	--	130	Doorgaand
MAT'64-T	6,980	130	5,620	130	1,800	130	Stoppend
IC-R	8,200	130	7,850	130	2,250	130	Doorgaand
E-LOC	0,020	90	--	90	0,030	90	Doorgaand
E-LOC	1,090	130	1,040	130	0,300	130	Doorgaand
GOEDEREN	7,660	90	4,260	90	6,030	90	Doorgaand
DE-LOC	0,050	90	0,040	90	0,020	90	Doorgaand
DE-LOC -6400	0,230	90	0,140	90	0,200	90	Doorgaand
DDM-2/3	0,020	130	0,020	130	--	130	Stoppend
IRM-4	4,480	130	4,280	130	0,840	130	Doorgaand
IRM-4	0,080	130	0,040	130	0,040	130	Stoppend
VIRM-6	0,600	130	0,660	130	0,120	130	Doorgaand
VIRM-6	0,060	130	0,060	130	0,060	130	Stoppend

Tabel 13: Baaneigenschappen (baanvak 447030919 – 47041600) spoorlijn Oss - Nijmegen t.h.v. planlocatie

Treintype	Intensiteiten (Q) en snelheden V per periode dag (d), avond (a) en nacht (n)						Profiel
	Q (d)	V (d)	Q (a)	V (a)	Q (n)	V (n)	
MAT'64-T	0,880	130	0,6840	130	0,240	130	Stoppend
MAT'64-T	0,180	130	0,240	130	0,060	130	Doorgaand
MAT'64-T	6,900	130	5,980	130	1,820	130	Stoppend
IC-R	8,150	130	8,120	130	2,140	130	Doorgaand
IC-R	--	130	--	130	0,050	130	Stoppend
E-LOC	0,030	90	0,030	90	0,030	90	Doorgaand
E-LOC	1,080	130	1,080	130	0,290	130	Doorgaand
E-LOC	`--	130	0,010	130	0,010	130	Stoppend
GOEDEREN	7,370	90	6,320	90	6,510	90	Doorgaand
DE-LOC	0,030	90	0,030	90	0,020	90	Doorgaand
DE-LOC -6400	0,230	90	0,210	90	0,170	90	Doorgaand
DDM-2/3	0,020	130	0,020	130	--	130	Stoppend
INT-R	--	130	0,020	130	--	130	Stoppend
IRM-4	4,440	130	4,000	130	0,800	130	Doorgaand
IRM-4	0,080	130	0,040	130	0,120	130	Stoppend
VIRM-6	0,540	130	0,600	130	0,120	130	Doorgaand
VIRM-6	0,060	130	0,060	130	0,060	130	Stoppend

De geluidbelasting is berekend op een hoogte van 1,5 en 5. De geluidbelasting is berekend exclusief gevelreflecties.

De invoergegevens zijn opgenomen in bijlage I.

3.4. RESULTATEN

De resultaten van de berekeningen zijn weergegeven in tabel 6. De resultaten zijn uitgebreider weergegeven in bijlage .



figuur 4. Geluidbelasting ten gevolge van railverkeerslawaai

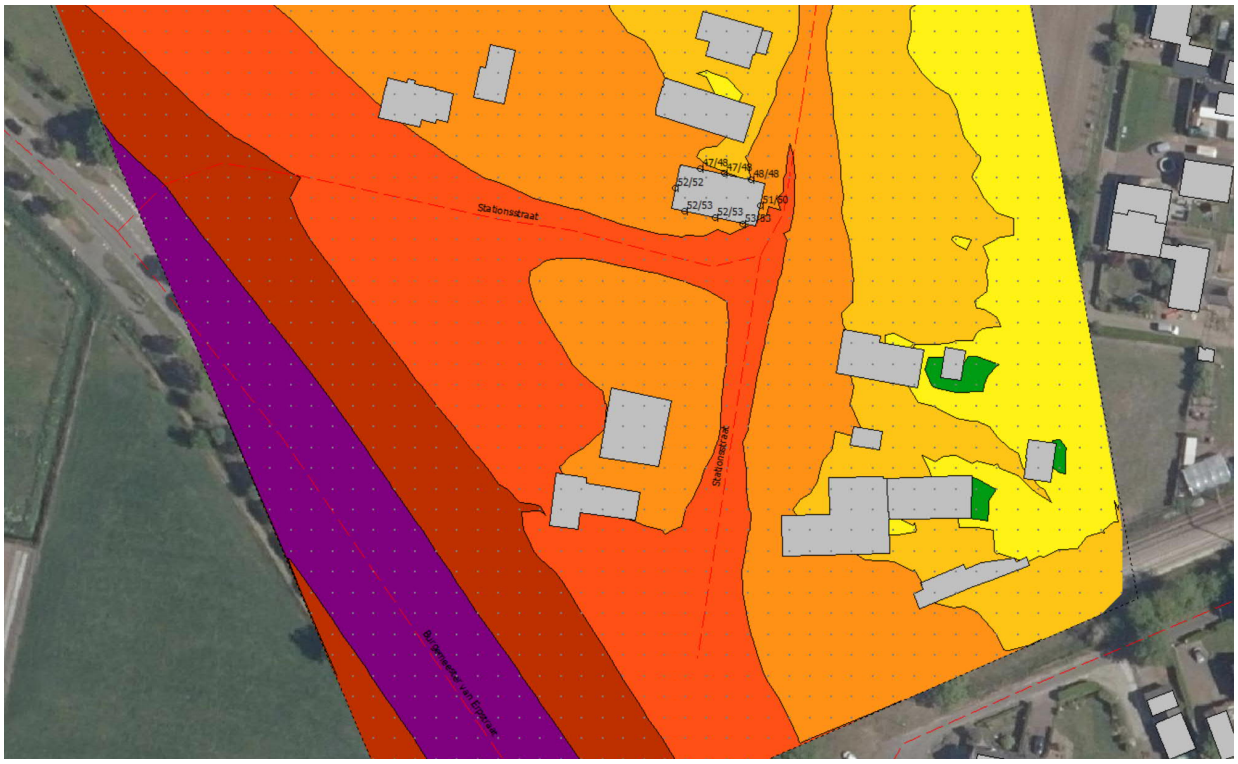
Tabel 14: Berekende geluidbelasting van de gevel

Waarneempunt	Omschrijving	Hoogte [m]	Berekende geluidbelasting dB)			
			Dag	Avond	Nacht	L_{den}
T01	Voorgevel	1,5	58	57	53	**61**
		5	58	58	54	**62**
T02	Voorgevel	1,5	59	58	54	**62**
		5	59	59	55	**63**
T03	Voorgevel	1,5	59	58	54	**62**
		5	60	59	55	**63**
T04	Rechter zijgevel	1,5	57	57	53	**61**
		5	58	58	54	**62**
T05	Linker zijgevel	1,5	52	52	48	**56**
		5	53	52	49	**56**
T06	Achter gevel	1,5	44	44	40	48
		5	48	47	43	50
T07	Rechter zijgevel	1,5	46	45	42	49
		5	48	48	44	51
T08	Achtergevel	1,5	47	47	43	51
		5	50	49	47	53

Uit de resultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 55 dB voor railverkeerslawaai wordt overschreden. De maximaal te ontheffen waarde wordt niet overschreden. Hogere waarde dient aangevraagd te worden.

3.5. CUMULATIEVE WAARDE

De gecumuleerde resultaten van de berekeningen zijn weergegeven in tabel 15.



Figuur 5: geluidbelasting gecumuleerd excl. aftrek art ten gevolge van wegverkeerslawaai. 110g Wgh

Tabel 15: Berekende geluidbelasting van de gevel excl. aftrek art. 110g Wgh gecumuleerd

waarneempunt	Hoogte [m]	$L_{den;\ weg}$ [dB]	$L_{den;\ rail}$ [dB]	L_{cum} [dB]
T01 voorgevel	1,5 (begane grond)	53	61	**58**
	3 (1e verd.)	53	62	**59**
T02 voorgevel	1,5 (begane grond)	52	62	**59**
	3 (1e verd.)	53	63	**60**
T03 voorgevel	1,5 (begane grond)	52	62	**59**
	3 (1e verd.)	53	63	**60**
T04 rechter zijgevel	1,5 (begane grond)	51	61	**58**
	3 (1e verd.)	50	62	**58**
T05 Linker zijgevel	1,5 (begane grond)	52	56	**55**
	3 (1e verd.)	52	56	**55**
T06 achtergevel	1,5 (begane grond)	48	48	**50**
	3 (1e verd.)	48	50	**50**

T07 achtergevel	1,5 (begane grond)	47	49	**49**
	3 (1e verd.)	48	51	**51**
T08 achtergevel	1,5 (begane grond)	47	51	**50**
	3 (1e verd.)	48	53	**52**

De bepaalde geluidbelasting van de afzonderlijke wegen is lager dan de voorkeursgrenswaarde. Een beoordeling van de cumulatieve geluidbelasting is niet noodzakelijk. De cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai en spoorweglawaai bedraagt maximaal 60 dB.

4. HOGERE WAARDE

Het is mogelijk een hogere waarde vast te stellen indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Onderzocht is of maatregelen om de geluidbelasting te verlagen tot de maximaal te ontheffen grenswaarde doelmatig zijn. Hiertoe zijn als eerste bronmaatregelen (intensiteit verkeer, wegdek), vervolgens overdrachtsmaatregelen (schermen) en als laatste middel maatregelen bij de ontvanger (geluidwerende maatregelen aan de gevel) overwogen.

De vast te stellen hogere waarden die per bron afzonderlijk worden vastgesteld zijn opgenomen in tabel 16

Tabel 16: Vast te stellen hogere waarden

Bron	Gevel	L_{den} [dB]
Railverkeerslawaai	Voorgevel (zuid)	63
	Rechter zijgevel (oost)	62
	Linker zijgevel (west)	56

4.1. MAATREGELEN RAILVERKEERSLAWAAI

Bronmaatregelen

Bronmaatregelen zoals bijvoorbeeld raildempers zijn voor het reduceren van de geluidbelasting van het woongebouw onvoldoende doeltreffend.

Maatregelen in de overdracht

Het toepassen van een geluidsscherm van ca 350 meter en 3 meter hoog reduceert de geluidbelasting tot 56 dB. Hiermee wordt voor alsnog de voorkeursgrenswaarde overschreven. De maatregel is getoetst aan de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet Geluidhinder. Het aantal reductiepunten bedraag 3000. Het aantal maatregelpunten bedraagt 46550. Deze maatregel wordt hierdoor niet doelmatig geacht.

Maatregelen bij Ontvanger

De geluidbelasting op de begane grond van het nieuw te realiseren geluidgevoelige objecten is hoger dan de voorkeursgrenswaarde maar lager dan de maximaal toelaatbare grenswaarde.

Maatregelen bij de ontvanger dienen onderzocht te worden om aan te tonen dat de geluidwering afdoende is om een binnenniveau van 35 dB(A) te waarborgen.

5. CONCLUSIE

Men is voornemens om het gebouw aan de stationsstraat 5 te Berghem te herbestemmen naar woningen. Om de woonbestemmingen mogelijk te maken is tenminste een aanvaardbaar woon- en leefklimaat noodzakelijk. De akoestisch aspecten voor dit aspect zijn middels deze rapportage onderzocht conform de Wet Geluidhinder.

De locatie is gelegen in de directe nabijheid van de stationsstraat, Deursenseweg, de Burgemeester van Erpstraat en de spoorlijn Oss – Rosmalen. 30 km/uur wegen zijn niet gezoneerd conform de Wet Geluidhinder, en hoeven binnen dat kader niet beoordeeld te worden. Wel is een beoordeling noodzakelijk in het kader van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat hier kan dezelfde methodiek worden gehanteerd als de Wet Geluidhinder.

De situatie met betrekking tot het aspect akoestiek is onderzocht. De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai blijkt lager dan de voorkeursgrenswaarde. Hiervoor zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk.

De geluidbelasting ten gevolge van spoorweglawaai is hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Voor de woning zal een hogere waarde aangevraagd moeten worden. Bron- en overdrachtsmaatregelen worden als niet doelmatig geacht. Maatregelen bij de ontvanger dienen onderzocht te worden om aan te tonen dat de geluidwering afdoende is om een binnenniveau van 35 dB(A) te waarborgen, indien er een nadere uitwerking van het verbouwplan is gemaakt.

Oss, 15 November 2021

Ir. M.W. (Martijn) Crins
Ing. L (Lieke) Redmeijer

BIJLAGE I SITUATIE


Wegen
Grids
Toetspunten
Gebouwen
Hoogtelijnen
Hulplijnen
0 m
100 m
schaal = 1 : 2762
421000
420800
420600
Stationsstraat
Stationsstraat
Stationsstraat
Deutichemseweg
Stationsstraat
Stationsstraat
Stationsstraat
168200
168400

BIJLAGE II INVOERGEGEVENS WEGVERKEER GELUIDBELASTING

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

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))
W1	burgemeester van Erpstraat	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W1	Burgemeester van Erpstraat	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W3	Berghemseweg	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W4	Stationshoek	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W5	Bieskamp	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W6	Stationsstraat	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W7	Stationsstraat	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W8	Deursenseweg	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)
W1	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9406,00	6,70	2,85	1,03	--	--
W1	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9446,00	6,84	2,74	0,87	--	--
W3	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9072,00	6,84	2,74	0,87	--	--
W4	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	111,30	6,87	2,73	0,87	--	--
W5	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	44,10	6,98	2,63	0,86	--	--
W6	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	104,00	6,76	2,86	0,88	--	--
W7	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	104,00	6,76	2,86	0,88	--	--
W8	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	63,00	6,86	2,61	0,85	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%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)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)
W1	--	--	--	87,41	92,44	86,23	--	4,49	1,44	2,16	--	8,10	6,12	11,16	--	--	--	--	--	550,86
W1	--	--	--	89,09	83,83	86,56	--	6,78	9,04	6,68	--	4,12	7,13	6,76	--	--	--	--	--	575,62
W3	--	--	--	89,22	84,01	86,71	--	6,70	8,94	6,60	--	4,07	7,05	6,68	--	--	--	--	--	553,63
W4	--	--	--	90,62	85,97	88,39	--	5,84	7,84	5,77	--	3,55	6,19	5,84	--	--	--	--	--	6,93
W5	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	3,08
W6	--	--	--	78,65	70,04	74,39	--	13,28	16,75	12,73	--	8,07	13,21	12,88	--	--	--	--	--	5,53
W7	--	--	--	78,65	70,04	74,39	--	13,28	16,75	12,73	--	8,07	13,21	12,88	--	--	--	--	--	5,53
W8	--	--	--	98,11	97,06	97,62	--	1,17	1,64	1,18	--	0,71	1,30	1,20	--	--	--	--	--	4,24

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	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
W1	247,80	83,54	--	28,30	3,86	2,09	--	51,05	16,41	10,81	--	85,39	93,24	99,60	105,36
W1	216,97	71,14	--	43,81	23,40	5,49	--	26,62	18,45	5,56	--	84,57	92,84	99,13	104,51
W3	208,83	68,44	--	41,58	22,22	5,21	--	25,26	17,52	5,27	--	84,36	92,63	98,92	104,31
W4	2,61	0,86	--	0,45	0,24	0,06	--	0,27	0,19	0,06	--	64,96	73,19	79,41	84,95
W5	1,16	0,38	--	--	--	--	--	--	--	--	--	57,95	65,62	70,44	78,57
W6	2,08	0,68	--	0,93	0,50	0,12	--	0,57	0,39	0,12	--	66,75	75,19	81,77	86,48
W7	2,08	0,68	--	0,93	0,50	0,12	--	0,57	0,39	0,12	--	66,75	75,19	81,77	86,48
W8	1,60	0,52	--	0,05	0,03	0,01	--	0,03	0,02	0,01	--	60,23	68,10	73,48	80,65

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125
W1	110,42	106,83	100,07	90,59	80,68	88,29	94,40	100,81	106,41	102,77	95,98	86,04	77,79	85,34
W1	110,18	106,65	99,89	90,21	81,77	90,01	96,48	101,60	106,58	103,09	96,35	87,10	76,42	84,51
W3	109,99	106,47	99,70	90,02	81,56	89,80	96,26	101,40	106,40	102,90	96,16	86,90	76,21	84,30
W4	90,82	87,28	80,50	70,69	62,07	70,29	76,69	81,95	87,15	83,64	76,89	67,48	56,75	64,82
W5	86,24	82,59	75,74	64,64	53,71	61,38	66,20	74,33	82,00	78,35	71,50	60,40	48,86	56,52
W6	91,13	87,70	80,99	72,05	64,29	72,63	79,32	83,96	87,94	84,53	77,85	69,30	58,82	67,00
W7	91,13	87,70	80,99	72,05	64,29	72,63	79,32	83,96	87,94	84,53	77,85	69,30	58,82	67,00
W8	87,85	84,22	77,39	66,62	56,50	64,39	69,99	76,82	83,74	80,12	73,30	62,71	51,46	59,28

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
W1	91,74	97,79	102,50	98,87	92,11	82,71	--	--	--	--	--	--	--	--
W1	90,90	96,33	101,50	97,96	91,20	81,77	--	--	--	--	--	--	--	--
W3	90,69	96,13	101,31	97,77	91,02	81,56	--	--	--	--	--	--	--	--
W4	71,14	76,70	82,09	78,54	71,77	62,18	--	--	--	--	--	--	--	--
W5	61,35	69,47	77,15	73,50	66,65	55,55	--	--	--	--	--	--	--	--
W6	73,64	78,56	82,70	79,23	72,53	63,81	--	--	--	--	--	--	--	--
W7	73,64	78,56	82,70	79,23	72,53	63,81	--	--	--	--	--	--	--	--
W8	64,78	71,83	78,84	75,21	68,38	57,71	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
		12,63	7,39	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,02	7,62	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,82	7,54	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,71	6,90	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,52	6,77	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,84	6,76	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,36	6,84	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,15	6,64	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,00	6,85	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,09	6,92	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,13	6,95	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,46	6,65	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,64	6,78	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,10	6,46	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,76	5,97	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,22	7,05	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,62	7,01	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,68	6,50	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,39	6,50	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,26	6,83	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,25	7,52	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,65	7,08	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,40	7,08	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,28	7,03	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,95	7,72	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,20	7,81	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,76	6,98	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,76	6,91	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,05	6,88	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		15,02	7,33	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,21	7,33	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,73	7,48	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,57	8,14	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,10	6,82	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,71	6,84	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
		13,98	7,31	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,53	6,83	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,06	6,98	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,40	7,39	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,23	7,39	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,39	6,84	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,68	6,71	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,61	6,71	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,00	6,71	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,57	7,23	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,05	7,23	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,93	6,92	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,11	7,16	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,35	6,94	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,53	6,81	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,82	7,73	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,19	7,04	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,85	7,04	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,75	7,09	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,87	6,92	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,27	6,98	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		8,99	6,47	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,57	7,14	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,30	4,17	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,29	7,67	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,61	7,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,78	6,90	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,03	7,06	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,73	7,46	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,95	6,64	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,63	6,64	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,73	7,53	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,60	6,60	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,17	7,41	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,60	7,31	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
		13,06	6,68	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,49	6,17	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,16	8,01	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,30	6,81	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,89	6,77	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,10	6,98	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,21	7,36	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,68	6,73	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,50	6,82	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,35	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,00	6,67	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,72	6,86	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,40	5,89	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,13	6,86	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,15	6,97	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,59	7,44	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,48	7,09	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,18	7,06	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,09	7,57	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,21	6,78	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,62	7,41	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		8,59	6,63	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,65	7,09	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,31	6,78	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,33	6,90	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,20	7,07	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,00	6,70	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,09	7,57	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,00	7,06	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,72	6,20	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,21	7,12	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,03	6,89	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,63	8,26	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,59	6,73	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,49	7,02	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
		9,71	7,05	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,53	7,42	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,64	7,03	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,25	7,03	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,89	6,91	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,09	6,63	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,66	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		8,71	6,69	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,87	7,21	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,00	6,69	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		7,89	6,43	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,98	6,43	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,85	7,57	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,74	6,88	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,22	7,54	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,41	7,05	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,53	6,68	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,01	6,58	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,62	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,35	6,68	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,52	7,25	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,63	7,17	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,67	8,15	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,18	6,82	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,78	7,63	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,33	7,09	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,08	6,78	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		6,96	6,78	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,50	7,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,77	6,11	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,26	7,27	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,02	6,87	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,35	7,61	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,90	7,37	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,56	6,96	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
		11,30	7,20	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,91	7,73	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
	gebouw te meten	13,16	7,10	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,60	6,41	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,54	6,83	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,07	6,90	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,54	6,66	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,89	6,60	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		8,69	6,66	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,84	6,77	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,91	7,57	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,85	7,71	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,80	7,71	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,65	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,63	7,29	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,57	6,68	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,03	7,16	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,91	6,40	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,97	6,54	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		22,50	7,18	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,96	7,18	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,45	6,87	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,11	6,97	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,12	6,97	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,77	6,86	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,53	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,32	7,59	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,86	7,58	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,08	6,66	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,91	6,69	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,18	6,55	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,63	6,76	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,89	7,56	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		8,16	7,89	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,66	7,07	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
		11,06	7,93	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,18	7,93	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,82	7,13	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,08	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,31	6,61	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,10	6,52	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,65	7,59	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,02	6,70	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,83	7,41	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,14	7,24	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,72	7,30	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,61	6,41	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,68	7,39	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,40	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,38	6,76	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,68	7,07	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,56	7,18	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,53	6,67	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,93	6,67	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,81	7,17	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,89	6,92	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,39	7,01	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,30	7,11	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,02	7,59	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,78	6,64	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,41	6,85	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,35	6,41	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,32	6,36	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,31	6,65	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,09	6,77	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,82	6,78	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,56	6,64	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,78	7,04	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,43	6,10	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,02	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
		0,00	7,55	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,02	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,18	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,28	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	8,01	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,21	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,10	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,87	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,40	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,25	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,05	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,87	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,46	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,90	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,84	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,07	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,46	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,67	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,70	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,44	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,10	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,87	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,58	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,75	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,49	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,80	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,10	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,33	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,81	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,95	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,59	6,55	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,13	6,83	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,15	7,02	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,75	7,02	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
		11,58	6,87	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		8,96	6,64	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,45	7,42	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,63	6,52	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,10	6,51	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,73	6,56	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,70	7,10	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
1		15,00	7,10	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0.80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T01	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T02	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T03	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T04	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T05	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T06	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T07	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T08	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Grids, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	DeltaX	DeltaY
		4,00	7,10	5	5

BIJLAGE III BEREKENINGSRESULTATEN WEGVERKEER GELUIDBELASTING

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Berghemseweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	24,2	20,8	15,6	25,0
T01_B	Toetspunt	169309.69	420806.83	11.60	27.0	23.6	18.4	27.8
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	23.3	20,0	14,8	24,2
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	26,6	23,2	18,0	27,4
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,80	8,60	21,9	18,6	13,4	22,7
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,80	11,60	26,5	23,1	17,9	27,3
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	25,2	21,8	16,7	26,0
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	28,4	24,9	19,8	29,2
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	--	--	--	--
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	--	--	--	--
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	16,6	13,3	8,1	17,5
T06_B	Toetspunt	169325.68	420814.43	11.60	20.4	17.0	11.8	21.2
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	11,4	8,3	3,0	12,4
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	16,0	12,7	7,5	16,8
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	16,4	13,2	8,0	17,3
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	20,7	17,4	12,2	21,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Bieskamp
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	10,7	6,4	1,6	11,1
T01_B	Toetspunt	169309.69	420806.83	11.60	11.4	7.2	2.3	11.9
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	10,9	6,6	1,8	11,3
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	11,6	7,4	2,6	12,1
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,80	8,60	11,7	7,4	2,6	12,1
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,80	11,60	12,4	8,2	3,3	12,9
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	12,3	8,1	3,2	12,8
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	13,5	9,2	4,4	13,9
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	-3,5	-7,7	-12,6	-3,1
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	-1,4	-5,7	-10,5	-1,0
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	3,5	-0,8	-5,6	3,9
T06_B	Toetspunt	169325.68	420814.43	11.60	6.0	1.7	-3.1	6.4
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	4,4	0,2	-4,7	4,9
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	6,1	1,8	-3,0	6,5
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	2,9	-1,4	-6,2	3,3
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	4,6	0,3	-4,5	5,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Burgemeester van Erpstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	44,5	40,9	36,0	45,3
T01_B	Toetspunt	169309.69	420806.83	11.60	45.2	41.6	36.7	46.0
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	44,4	40,8	35,8	45,2
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	45,1	41,5	36,6	45,9
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,80	8,60	43,9	40,3	35,4	44,7
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,80	11,60	44,7	41,1	36,1	45,4
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	35,4	31,8	26,8	36,2
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	36,1	32,5	27,5	36,9
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	45,5	41,8	37,1	46,3
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	46,2	42,5	37,8	47,0
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	38,8	34,9	30,6	39,6
T06_B	Toetspunt	169325.68	420814.43	11.60	39.5	35.7	31.3	40.4
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	39,8	36,0	31,4	40,6
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	40,5	36,8	32,2	41,4
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	40,4	36,8	31,9	41,2
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	41,2	37,5	32,7	42,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Deursenseweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	1,4	-2,6	-7,5	2,0
T01_B	Toetspunt	169309.69	420806.83	11.60	4.0	0.0	-5.0	4.5
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	6,1	2,0	-2,9	6,6
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	7,3	3,3	-1,7	7,8
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,80	8,60	15,7	11,7	6,8	16,3
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,80	11,60	16,2	12,2	7,3	16,8
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	28,6	24,6	19,7	29,2
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	28,5	24,5	19,5	29,1
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	-1,7	-5,8	-10,7	-1,2
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	0,0	-4,0	-9,0	0,6
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	30,8	26,7	21,8	31,3
T06_B	Toetspunt	169325.68	420814.43	11.60	30.7	26.6	21.7	31.2
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	26,0	22,0	17,0	26,5
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	25,9	21,8	16,9	26,4
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	8,5	4,5	-0,4	9,1
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	11,1	7,1	2,1	11,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Stationshoek
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	8,0	4,4	-0,7	8,7
T01_B	Toetspunt	169309.69	420806.83	11.60	9.2	5.7	0.6	10.0
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	5,7	2,2	-2,9	6,5
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	8,4	4,9	-0,3	9,1
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,80	8,60	3,5	0,1	-5,1	4,3
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,80	11,60	9,3	5,8	0,7	10,1
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	8,2	4,7	-0,5	8,9
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	9,3	5,8	0,6	10,0
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	-1,4	-4,9	-10,0	-0,6
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	-0,3	-3,8	-8,9	0,5
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	-5,3	-8,6	-13,8	-4,5
T06_B	Toetspunt	169325.68	420814.43	11.60	-4.0	-7.3	-12.6	-3.2
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	-10,8	-14,1	-19,3	-10,0
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	-4,3	-7,6	-12,8	-3,5
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	-3,5	-6,8	-12,0	-2,6
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	-2,0	-5,3	-10,5	-1,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Stationsstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	41,8	38,8	33,4	42,8
T01_B	Toetspunt	169309.69	420806.83	11.60	41.2	38.1	32.8	42.2
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	42,3	39,2	33,9	43,2
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	41,6	38,5	33,2	42,5
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,80	8,60	43,5	40,5	35,1	44,5
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,80	11,60	42,5	39,5	34,2	43,5
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	43,8	40,8	35,5	44,8
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	42,6	39,6	34,3	43,6
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	37,0	33,9	28,6	37,9
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	36,6	33,6	28,3	37,6
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	38,2	35,2	29,8	39,1
T06_B	Toetspunt	169325.68	420814.43	11.60	37.2	34.2	28.9	38.2
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	35,7	32,6	27,3	36,6
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	35,2	32,1	26,8	36,1
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	33,9	30,8	25,5	34,8
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	33,6	30,5	25,2	34,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	51,4	48,0	42,9	52,3
T01_B	Toetspunt	169309.69	420806.83	11.60	51.7	48.3	43.2	52.5
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	51.5	48,1	43,0	52,3
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	51,7	48,3	43,3	52,6
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,80	8,60	51,7	48,4	43,3	52,6
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,80	11,60	51,8	48,4	43,3	52,6
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	49,6	46,5	41,2	50,5
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	48,8	45,6	40,4	49,7
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	51,1	47,5	42,6	51,9
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	51,7	48,1	43,2	52,5
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	46,9	43,4	38,5	47,7
T06_B	Toetspunt	169325.68	420814.43	11.60	46.9	43.3	38.6	47.8
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	46,3	42,8	38,0	47,2
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	46,8	43,2	38,4	47,6
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	46,3	42,8	37,9	47,1
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	46,9	43,4	38,5	47,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BIJLAGE IV INVOERGEGEVENS RAILVERKEER GELUIDBELASTING

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T01	Toetspunt	8,00	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T02	Toetspunt	7,99	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T03	Toetspunt	7,98	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T04	Toetspunt	7,98	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T05	Toetspunt	8,01	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T06	Toetspunt	7,99	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T07	Toetspunt	8,00	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T08	Toetspunt	8,01	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
		8,22	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,89	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,92	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,97	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,62	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,70	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,59	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,65	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,69	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,74	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,04	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,54	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,89	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,89	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,93	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,15	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,70	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,95	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,41	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,64	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,91	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,88	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,69	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,94	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,52	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,91	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,45	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,73	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,31	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,90	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,93	Relatief	11,00	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,68	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,94	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,49	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,70	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,69	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		0,00	Eigen waarde	11,00	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,76	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,47	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,43	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m
1911	43570241 - 43574000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43574000 - 43589000	8,70	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43659563 - 43674000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43676269 - 43689000	8,68	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43784916 - 43786000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43786000 - 43789000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43867419 - 43874000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43893389 - 43899000	8,65	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43899000 - 43900000	8,65	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43972142 - 43974000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43974000 - 43989000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44062494 - 44074000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44074000 - 44089000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44150568 - 44174000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44188897 - 44189000	8,63	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44251018 - 44274000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44274000 - 44289000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44365190 - 44374000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44374000 - 44389000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44458994 - 44474000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44474000 - 44489000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44550474 - 44574000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44759250 - 44774000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	45127361 - 45174000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	45434126 - 45446000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	47030919 - 47041600	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	47041600 - 47065400	7,87	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	48080439 - 48089000 - brug	--	7,10	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	48080439 - 48089000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	43567418 - 43569600	8,52	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	45444872 - 45446000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	45890969 - 45891000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	45983273 - 45991000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46080456 - 46091000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46177379 - 46185000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	RRgebr	RuwheidID	Brugcorrectie	BrugID	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 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	V(P4) 2
1911	0,240	0,000	118	118	118	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	118	118	118	0
1911	0,240	0,000	118	118	118	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	118	118	118	0
1911	0,240	0,000	119	119	119	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	119	119	119	0
1911	0,240	0,000	119	119	119	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	119	119	119	0
1911	0,240	0,000	121	121	121	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	121	121	121	0
1911	0,240	0,000	121	121	121	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	121	121	121	0
1911	0,240	0,000	122	122	122	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	122	122	122	0
1911	0,240	0,000	122	122	122	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	122	122	122	0
1911	0,240	0,000	123	123	123	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	123	123	123	0
1911	0,240	0,000	123	123	123	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	123	123	123	0
1911	0,240	0,000	123	123	123	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	123	123	123	0
1911	0,240	0,000	124	124	124	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	124	124	124	0
1911	0,240	0,000	124	124	124	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	124	124	124	0
1911	0,240	0,000	125	125	125	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	125	125	125	0
1911	0,240	0,000	125	125	125	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	125	125	125	0
1911	0,240	0,000	127	127	127	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	127	127	127	0
1911	0,240	0,000	127	127	127	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	127	127	127	0
1911	0,240	0,000	128	128	128	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	128	128	128	0
1911	0,240	0,000	128	128	128	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	128	128	128	0
1911	0,240	0,000	129	129	129	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	129	129	129	0
1911	0,240	0,000	129	129	129	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	129	129	129	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,120	5,960	1,800	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,120	5,960	1,800	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	128	128	128	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	127	127	127	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	126	126	126	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	118	118	118	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	119	119	119	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	119	119	119	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	120	120	120	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	120	120	120	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	123	123	123	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	124	124	124	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	124	124	124	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	125	125	125	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	125	125	125	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	126	126	126	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	126	126	126	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	127	127	127	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	127	127	127	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	128	128	128	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	128	128	128	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	129	129	129	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	129	129	129	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140
1911	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140
1911	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140
1911	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140
1905	IC-R	Doorgaand	0,140	0,060	0,450	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,060	7,790	1,800
1905	IC-R	Doorgaand	0,140	0,060	0,450	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,060	7,790	1,800
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	128	128	128	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	127	127	127	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	126	126	126	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 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	Trein 6
1911	0,000	118	118	118	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	118	118	118	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	119	119	119	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	119	119	119	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	122	122	122	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	122	122	122	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	124	124	124	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	124	124	124	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	125	125	125	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	125	125	125	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	127	127	127	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	127	127	127	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	128	128	128	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	128	128	128	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	129	129	129	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	129	129	129	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	87	87	87	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	87	87	87	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	87	87	87	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	89	89	89	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	118	118	118	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	119	119	119	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	119	119	119	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	120	120	120	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	120	120	120	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	123	123	123	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	124	124	124	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	124	124	124	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	125	125	125	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	125	125	125	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	126	126	126	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	126	126	126	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	127	127	127	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	127	127	127	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	128	128	128	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	128	128	128	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	129	129	129	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	129	129	129	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1905	Doorgaand	0,020	0,010	0,060	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,070	1,040	0,240
1905	Doorgaand	0,020	0,010	0,060	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,070	1,040	0,240
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Trein 9
1911	0,000	118	118	118	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	118	118	118	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	119	119	119	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	119	119	119	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	121	121	121	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	121	121	121	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	122	122	122	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	122	122	122	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	124	124	124	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	124	124	124	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	125	125	125	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	125	125	125	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	127	127	127	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	127	127	127	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	128	128	128	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	128	128	128	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	129	129	129	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	129	129	129	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	87	87	87	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	87	87	87	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	87	87	87	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	89	89	89	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
1905	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,650	4,260	6,030	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,650	4,260	6,030	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	87	87	87	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	87	87	87	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	87	87	87	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	89	89	89	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020
1911	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020
1911	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020
1911	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020
1905	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,140	0,200
1905	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,140	0,200
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	118	118	118
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	118	118	118
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	119	119	119
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	119	119	119
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	121	121	121
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	121	121	121
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	122	122	122
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	122	122	122
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	123	123	123
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	123	123	123
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	123	123	123
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	124	124	124
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	124	124	124
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	125	125	125
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	125	125	125
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	127	127	127
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	127	127	127
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	128	128	128
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	128	128	128
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	129	129	129
1911	0,000	87	87	87	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	129	129	129
1911	0,000	87	87	87	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1911	0,000	87	87	87	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1911	0,000	89	89	89	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1911	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1911	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90
1911	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90
1911	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90
1911	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90
1905	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1905	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1905	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(P4) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	118	118	118	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	123	123	123	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	129	129	129	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	129	129	129	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000
1911	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000
1911	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000
1911	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000
1905	0	IRM-4	Doorgaand	0,040	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,520
1905	0	IRM-4	Doorgaand	0,040	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,520
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	128	128	128	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	127	127	127	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	126	126	126	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14
1911	0,000	0,040	0,000	118	118	118	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	118
1911	0,000	0,040	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	118
1911	0,000	0,040	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	119
1911	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	119
1911	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	121
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	121
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	122
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	122
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	123
1911	0,000	0,040	0,000	123	123	123	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	123
1911	0,000	0,040	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	123
1911	0,000	0,040	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	124
1911	0,000	0,040	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	124
1911	0,000	0,040	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	125
1911	0,000	0,040	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	125
1911	0,000	0,040	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	127
1911	0,000	0,040	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	127
1911	0,000	0,040	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	128
1911	0,000	0,040	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	128
1911	0,000	0,040	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	129
1911	0,000	0,040	0,000	129	129	129	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	129
1911	0,000	0,040	0,000	129	129	129	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	130
1911	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	130
1911	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	130
1911	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	130
1911	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130
1911	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130
1911	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130
1911	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130
1905	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,060	0,060	0,000	0,000	130
1905	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,060	0,060	0,000	0,000	130
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	130
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	128
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	127
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	126

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Trein 16	Profiel16
1911	118	118	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	118	118	118	0	VIRM-6	Stoppend
1911	118	118	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	119	119	119	0	VIRM-6	Stoppend
1911	119	119	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	119	119	119	0	VIRM-6	Stoppend
1911	119	119	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	120	120	120	0	VIRM-6	Stoppend
1911	121	121	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	120	120	120	0	VIRM-6	Stoppend
1911	121	121	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	121	121	121	0	VIRM-6	Stoppend
1911	122	122	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	121	121	121	0	VIRM-6	Stoppend
1911	122	122	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	121	121	121	0	VIRM-6	Stoppend
1911	123	123	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	121	121	121	0	VIRM-6	Stoppend
1911	123	123	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	123	123	123	0	VIRM-6	Stoppend
1911	123	123	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	124	124	124	0	VIRM-6	Stoppend
1911	124	124	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	124	124	124	0	VIRM-6	Stoppend
1911	124	124	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	125	125	125	0	VIRM-6	Stoppend
1911	125	125	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	125	125	125	0	VIRM-6	Stoppend
1911	125	125	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	126	126	126	0	VIRM-6	Stoppend
1911	127	127	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	126	126	126	0	VIRM-6	Stoppend
1911	127	127	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	127	127	127	0	VIRM-6	Stoppend
1911	128	128	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	127	127	127	0	VIRM-6	Stoppend
1911	128	128	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	128	128	128	0	VIRM-6	Stoppend
1911	129	129	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	128	128	128	0	VIRM-6	Stoppend
1911	129	129	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	129	129	129	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	129	129	129	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand
1911	130	130	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand
1911	130	130	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand
1911	130	130	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand
1905	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,720	0,180	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand
1905	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,720	0,180	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand
1905	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	128	128	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	127	127	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	126	126	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	118	118	118	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	118	118	118	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	119	119	119	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	119	119	119	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	121	121	121	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	121	121	121	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	122	122	122	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	122	122	122	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	123	123	123	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	123	123	123	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	123	123	123	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	124	124	124	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	124	124	124	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	125	125	125	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	125	125	125	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	127	127	127	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	127	127	127	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	128	128	128	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	128	128	128	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	129	129	129	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	129	129	129	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 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
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(N) 21	V(P4) 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	V(P4) 22	Trein 23	Profiel23
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 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
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(N) 28	V(P4) 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	Trein 30	Profiel30
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	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
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,93	89,58	104,61	115,02	115,02
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,93	89,58	104,61	115,02	115,02
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,97	89,60	104,61	115,04	115,11
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,97	89,60	104,61	115,04	115,11
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,05	89,63	104,61	115,08	115,27
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,05	89,63	104,61	115,08	115,27
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,08	89,64	104,61	115,10	115,35
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,09	89,64	104,61	115,10	115,36
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,13	89,66	104,61	115,12	115,44
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,13	89,66	104,61	115,12	115,44
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,13	89,66	104,61	115,12	115,44
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,17	89,68	104,61	115,14	115,52
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,17	89,68	104,61	115,14	115,52
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,20	89,69	104,61	115,16	115,60
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,21	89,69	104,62	115,17	115,61
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,28	89,73	104,62	115,21	115,77
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,28	89,73	104,62	115,21	115,77
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,32	89,74	104,62	115,22	115,85
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,32	89,74	104,62	115,22	115,85
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,36	89,76	104,62	115,24	115,92
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,37	89,76	104,62	115,25	115,94
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,40	89,78	104,62	115,27	116,01
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,40	89,78	104,62	115,27	116,01
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,42	89,78	104,62	115,29	116,04
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,43	89,78	104,62	115,30	116,05
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,14	88,49	103,33	110,01	113,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,50	89,84	104,70	115,36	116,11
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,50	88,84	103,70	110,36	114,11
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,20	88,55	103,40	110,06	113,81
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,17	88,54	103,40	110,06	113,74
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,16	88,53	103,40	110,06	113,71
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,14	88,53	103,40	110,06	113,68

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	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
1911	113,59	106,49	93,31	71,42	86,15	101,80	110,70	110,46	108,83	102,48	89,59	--
1911	113,59	106,49	93,31	71,42	86,15	101,80	110,70	110,46	108,83	102,48	89,59	--
1911	113,71	106,58	93,38	71,44	86,17	101,81	110,72	110,53	108,93	102,54	89,66	--
1911	113,71	106,58	93,38	71,44	86,17	101,81	110,72	110,53	108,93	102,54	89,66	--
1911	113,95	106,76	93,52	71,50	86,21	101,83	110,74	110,65	109,11	102,68	89,79	--
1911	113,95	106,76	93,52	71,50	86,21	101,83	110,74	110,65	109,11	102,68	89,79	--
1911	114,07	106,85	93,59	71,52	86,23	101,84	110,76	110,71	109,20	102,75	89,85	--
1911	114,08	106,86	93,60	71,55	86,23	101,84	110,78	110,75	109,24	102,79	89,88	--
1911	114,20	106,95	93,67	71,57	86,25	101,85	110,80	110,81	109,33	102,86	89,94	--
1911	114,20	106,95	93,68	71,57	86,25	101,85	110,80	110,81	109,33	102,86	89,94	--
1911	114,20	106,95	93,68	71,57	86,25	101,85	110,80	110,81	109,33	102,86	89,94	--
1911	114,31	107,04	93,75	71,60	86,27	101,86	110,81	110,88	109,42	102,93	90,01	--
1911	114,32	107,04	93,75	71,60	86,27	101,86	110,81	110,88	109,42	102,93	90,01	--
1911	114,43	107,13	93,82	71,63	86,29	101,87	110,82	110,94	109,52	102,99	90,07	--
1911	114,44	107,14	93,83	71,65	86,29	101,87	110,85	110,98	109,56	103,03	90,09	--
1911	114,67	107,31	93,96	71,70	86,33	101,89	110,87	111,10	109,74	103,17	90,22	--
1911	114,67	107,31	93,96	71,70	86,33	101,89	110,87	111,10	109,74	103,17	90,22	--
1911	114,79	107,40	94,03	71,73	86,35	101,91	110,89	111,16	109,83	103,23	90,29	--
1911	114,79	107,40	94,03	71,73	86,35	101,91	110,89	111,16	109,83	103,23	90,29	--
1911	114,90	107,48	94,10	71,75	86,37	101,92	110,90	111,22	109,92	103,30	90,35	--
1911	114,91	107,50	94,11	71,78	86,38	101,92	110,92	111,26	109,95	103,34	90,37	--
1911	115,02	107,58	94,18	71,80	86,40	101,93	110,93	111,32	110,04	103,40	90,44	--
1911	115,02	107,58	94,18	71,80	86,40	101,93	110,93	111,32	110,04	103,40	90,44	--
1911	115,05	107,61	94,20	71,85	86,40	101,93	110,98	111,40	110,12	103,47	90,48	--
1911	115,06	107,62	94,21	71,87	86,40	101,93	111,01	111,44	110,16	103,51	90,50	--
1911	114,77	107,33	93,91	71,58	86,10	101,63	110,71	111,14	109,87	103,21	90,20	--
1911	113,77	106,33	92,91	70,62	85,31	100,82	105,82	109,20	108,89	102,31	89,40	--
1911	114,77	107,33	93,91	71,58	86,10	101,63	110,71	111,14	109,87	103,21	90,20	--
1911	114,77	107,33	93,91	71,58	86,10	101,63	110,71	111,14	109,87	103,21	90,20	--
1905	115,11	107,68	94,26	72,02	86,49	102,03	111,11	111,52	110,23	103,59	90,57	--
1905	114,11	106,68	93,26	71,06	85,70	101,22	106,21	109,58	109,26	102,69	89,78	--
1905	113,81	106,38	92,96	70,77	85,40	100,92	105,92	109,28	108,97	102,39	89,48	--
1905	113,74	106,32	92,90	70,75	85,40	100,92	105,91	109,23	108,91	102,36	89,45	--
1905	113,70	106,30	92,88	70,74	85,39	100,92	105,91	109,21	108,88	102,34	89,43	--
1905	113,66	106,27	92,85	70,73	85,39	100,92	105,91	109,19	108,85	102,32	89,42	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,62	89,32	104,31	114,80	114,67	113,27
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,62	89,32	104,31	114,80	114,67	113,27
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,66	89,34	104,31	114,82	114,75	113,39
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,66	89,34	104,31	114,82	114,75	113,39
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,74	89,37	104,31	114,85	114,92	113,63
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,74	89,37	104,31	114,85	114,92	113,63
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,77	89,39	104,31	114,87	115,00	113,75
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,78	89,39	104,31	114,88	115,01	113,76
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,82	89,40	104,32	114,90	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,82	89,41	104,32	114,90	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,82	89,41	104,32	114,90	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,85	89,42	104,32	114,92	115,17	114,00
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,85	89,42	104,32	114,92	115,17	114,00
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,89	89,44	104,32	114,94	115,25	114,12
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,90	89,44	104,32	114,95	115,26	114,13
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,97	89,47	104,32	114,99	115,42	114,36
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,97	89,47	104,32	114,99	115,42	114,36
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,00	89,49	104,32	115,00	115,50	114,48
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,01	89,49	104,32	115,01	115,50	114,48
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,04	89,51	104,32	115,02	115,58	114,59
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,05	89,51	104,32	115,03	115,59	114,61
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,08	89,52	104,32	115,05	115,66	114,72
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,08	89,52	104,32	115,05	115,66	114,72
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,10	89,53	104,32	115,07	115,69	114,74
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,11	89,53	104,32	115,07	115,70	114,75
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,81	89,23	104,03	114,78	115,41	114,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	74,81	88,23	103,03	109,78	113,41	113,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,81	89,23	104,03	114,78	115,41	114,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,81	89,23	104,03	114,78	115,41	114,46
1905	--	--	--	--	--	--	--	75,95	89,24	103,90	114,79	115,45	114,53
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,95	88,24	102,90	109,79	113,45	113,53
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,65	87,93	102,60	109,49	113,16	113,24
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,62	87,93	102,60	109,49	113,09	113,17
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,61	87,92	102,60	109,49	113,06	113,13
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,59	87,92	102,60	109,49	113,03	113,10

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125
1911	106,15	92,96	71,03	85,81	101,40	110,35	110,04	108,45	102,07	89,21	--	--
1911	106,15	92,96	71,03	85,81	101,40	110,35	110,04	108,45	102,07	89,21	--	--
1911	106,24	93,03	71,06	85,84	101,41	110,36	110,10	108,54	102,14	89,28	--	--
1911	106,24	93,03	71,06	85,84	101,41	110,36	110,10	108,54	102,14	89,28	--	--
1911	106,42	93,17	71,11	85,88	101,44	110,39	110,23	108,73	102,28	89,41	--	--
1911	106,42	93,17	71,11	85,88	101,44	110,39	110,23	108,73	102,28	89,42	--	--
1911	106,51	93,24	71,14	85,90	101,45	110,41	110,29	108,82	102,36	89,48	--	--
1911	106,53	93,25	71,16	85,90	101,45	110,43	110,33	108,86	102,39	89,50	--	--
1911	106,62	93,32	71,19	85,92	101,46	110,44	110,39	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,62	93,33	71,19	85,92	101,46	110,44	110,40	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,62	93,33	71,19	85,92	101,46	110,44	110,40	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,71	93,40	71,21	85,94	101,47	110,46	110,46	109,05	102,53	89,64	--	--
1911	106,71	93,40	71,21	85,94	101,47	110,46	110,46	109,05	102,53	89,64	--	--
1911	106,80	93,47	71,24	85,96	101,48	110,47	110,52	109,14	102,61	89,71	--	--
1911	106,81	93,48	71,26	85,97	101,48	110,49	110,56	109,18	102,64	89,73	--	--
1911	106,99	93,62	71,31	86,01	101,51	110,52	110,68	109,37	102,78	89,86	--	--
1911	106,99	93,62	71,31	86,01	101,51	110,52	110,68	109,37	102,78	89,86	--	--
1911	107,07	93,68	71,34	86,03	101,52	110,54	110,74	109,46	102,85	89,93	--	--
1911	107,07	93,68	71,34	86,03	101,52	110,54	110,74	109,46	102,85	89,93	--	--
1911	107,16	93,75	71,36	86,05	101,53	110,55	110,81	109,55	102,92	90,00	--	--
1911	107,17	93,76	71,39	86,05	101,53	110,57	110,84	109,59	102,96	90,02	--	--
1911	107,26	93,83	71,41	86,08	101,54	110,58	110,90	109,68	103,03	90,08	--	--
1911	107,26	93,83	71,41	86,08	101,54	110,58	110,90	109,68	103,03	90,08	--	--
1911	107,28	93,85	71,46	86,08	101,54	110,63	110,98	109,75	103,09	90,12	--	--
1911	107,29	93,86	71,48	86,08	101,55	110,65	111,02	109,79	103,12	90,14	--	--
1911	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1911	106,00	92,57	70,22	85,02	100,46	105,47	108,79	108,53	101,94	89,08	--	--
1911	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1911	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1905	107,02	93,59	71,03	85,50	100,76	110,00	110,47	109,33	102,55	89,63	--	--
1905	106,02	92,59	70,08	84,75	99,99	105,13	108,54	108,36	101,68	88,87	--	--
1905	105,72	92,28	69,78	84,43	99,68	104,82	108,24	108,06	101,37	88,56	--	--
1905	105,67	92,23	69,76	84,43	99,68	104,82	108,19	108,00	101,34	88,53	--	--
1905	105,64	92,20	69,75	84,43	99,68	104,82	108,17	107,98	101,32	88,51	--	--
1905	105,62	92,18	69,74	84,42	99,68	104,82	108,15	107,95	101,30	88,49	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

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
1911	--	--	--	--	--	--	71,09	85,23	100,89	110,55	110,34	108,71	102,03
1911	--	--	--	--	--	--	71,09	85,23	100,89	110,55	110,34	108,72	102,04
1911	--	--	--	--	--	--	71,12	85,24	100,89	110,57	110,40	108,81	102,10
1911	--	--	--	--	--	--	71,12	85,24	100,89	110,57	110,41	108,82	102,11
1911	--	--	--	--	--	--	71,18	85,26	100,90	110,59	110,52	109,00	102,23
1911	--	--	--	--	--	--	71,18	85,26	100,90	110,59	110,53	109,01	102,23
1911	--	--	--	--	--	--	71,20	85,27	100,90	110,61	110,59	109,09	102,29
1911	--	--	--	--	--	--	71,23	85,28	100,90	110,63	110,63	109,13	102,33
1911	--	--	--	--	--	--	71,25	85,29	100,90	110,64	110,68	109,22	102,39
1911	--	--	--	--	--	--	71,26	85,29	100,90	110,65	110,69	109,24	102,40
1911	--	--	--	--	--	--	71,26	85,29	100,90	110,65	110,70	109,25	102,41
1911	--	--	--	--	--	--	71,29	85,30	100,90	110,66	110,76	109,34	102,47
1911	--	--	--	--	--	--	71,29	85,30	100,90	110,66	110,76	109,35	102,48
1911	--	--	--	--	--	--	71,31	85,31	100,90	110,67	110,82	109,44	102,54
1911	--	--	--	--	--	--	71,34	85,32	100,90	110,70	110,86	109,48	102,58
1911	--	--	--	--	--	--	71,39	85,34	100,90	110,72	110,98	109,65	102,70
1911	--	--	--	--	--	--	71,39	85,34	100,90	110,72	110,98	109,66	102,70
1911	--	--	--	--	--	--	71,42	85,35	100,90	110,73	111,04	109,75	102,76
1911	--	--	--	--	--	--	71,42	85,35	100,90	110,74	111,04	109,76	102,77
1911	--	--	--	--	--	--	71,45	85,36	100,90	110,75	111,10	109,85	102,83
1911	--	--	--	--	--	--	71,47	85,36	100,90	110,77	111,14	109,89	102,87
1911	--	--	--	--	--	--	71,50	85,37	100,90	110,78	111,20	109,98	102,93
1911	--	--	--	--	--	--	71,50	85,38	100,90	110,78	111,20	109,99	102,93
1911	--	--	--	--	--	--	71,55	85,38	100,90	110,83	111,27	110,05	103,00
1911	--	--	--	--	--	--	71,57	85,38	100,90	110,85	111,31	110,09	103,03
1911	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,79	102,74
1911	--	--	--	--	--	--	70,27	84,09	99,60	105,55	109,01	108,79	101,74
1911	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,79	102,74
1911	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,79	102,74
1905	--	--	--	--	--	--	71,43	85,28	100,74	110,75	111,17	109,98	102,90
1905	--	--	--	--	--	--	70,43	84,28	99,74	105,75	109,17	108,98	101,90
1905	--	--	--	--	--	--	70,13	83,98	99,44	105,45	108,87	108,68	101,60
1905	--	--	--	--	--	--	70,10	83,97	99,44	105,45	108,81	108,62	101,55
1905	--	--	--	--	--	--	70,09	83,97	99,44	105,45	108,79	108,59	101,53
1905	--	--	--	--	--	--	70,08	83,96	99,44	105,44	108,76	108,56	101,51

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	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
1911	88,82	68,19	83,15	99,45	107,87	107,29	105,33	99,49	86,38	--	--	--
1911	88,83	68,19	83,15	99,45	107,87	107,29	105,34	99,49	86,39	--	--	--
1911	88,88	68,20	83,16	99,45	107,88	107,32	105,39	99,52	86,42	--	--	--
1911	88,88	68,20	83,16	99,45	107,88	107,32	105,39	99,53	86,42	--	--	--
1911	88,98	68,23	83,18	99,46	107,89	107,39	105,49	99,59	86,49	--	--	--
1911	88,98	68,23	83,18	99,46	107,89	107,39	105,50	99,60	86,49	--	--	--
1911	89,03	68,24	83,19	99,46	107,89	107,42	105,55	99,63	86,52	--	--	--
1911	89,06	68,29	83,20	99,47	107,94	107,50	105,63	99,70	86,57	--	--	--
1911	89,11	68,30	83,21	99,47	107,94	107,53	105,68	99,73	86,60	--	--	--
1911	89,12	68,30	83,21	99,47	107,95	107,54	105,70	99,74	86,61	--	--	--
1911	89,12	68,30	83,21	99,47	107,95	107,54	105,70	99,74	86,61	--	--	--
1911	89,17	68,31	83,22	99,48	107,95	107,57	105,75	99,78	86,65	--	--	--
1911	89,17	68,32	83,22	99,48	107,95	107,58	105,76	99,78	86,65	--	--	--
1911	89,22	68,33	83,23	99,48	107,96	107,61	105,81	99,81	86,68	--	--	--
1911	89,25	68,37	83,24	99,48	108,00	107,69	105,90	99,88	86,73	--	--	--
1911	89,35	68,40	83,25	99,49	108,01	107,75	106,00	99,95	86,80	--	--	--
1911	89,35	68,40	83,26	99,49	108,01	107,75	106,00	99,95	86,80	--	--	--
1911	89,40	68,41	83,26	99,50	108,02	107,79	106,06	99,99	86,84	--	--	--
1911	89,40	68,41	83,27	99,50	108,02	107,79	106,06	99,99	86,84	--	--	--
1911	89,45	68,43	83,28	99,50	108,03	107,82	106,11	100,03	86,87	--	--	--
1911	89,48	68,47	83,28	99,50	108,07	107,90	106,20	100,09	86,92	--	--	--
1911	89,53	68,48	83,29	99,51	108,07	107,93	106,25	100,13	86,95	--	--	--
1911	89,53	68,49	83,29	99,51	108,08	107,93	106,26	100,13	86,96	--	--	--
1911	89,58	68,57	83,30	99,51	108,16	108,08	106,42	100,26	87,04	--	--	--
1911	89,60	68,62	83,30	99,52	108,20	108,16	106,50	100,32	87,08	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1911	88,32	67,36	82,17	98,34	102,97	105,90	105,22	99,10	85,94	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1905	89,48	68,40	83,14	99,30	107,98	107,94	106,31	100,12	86,91	--	--	--
1905	88,48	67,44	82,30	98,42	103,06	105,98	105,34	99,19	86,06	--	--	--
1905	88,18	67,14	82,00	98,12	102,76	105,68	105,04	98,89	85,76	--	--	--
1905	88,14	67,13	82,00	98,12	102,76	105,65	105,00	98,87	85,74	--	--	--
1905	88,11	67,13	82,00	98,12	102,76	105,64	104,98	98,86	85,73	--	--	--
1905	88,09	67,12	81,99	98,12	102,76	105,62	104,96	98,85	85,72	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250	LE(P4)0.0 500	LE(P4)0.0 1k	LE(P4)0.0 2k	LE(P4)0.0 4k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(P4)0.0 8k	LE(P4)0.5 63	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k	LE(P4)Br 8k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m
1905	46277459 - 46291000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46389793 - 46391000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46487857 - 46491000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46585895 - 46591000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46670411 - 46691000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46730000 - 46735000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46868888 - 46891000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46964587 - 46991000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47052688 - 47091000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47119002 - 47191000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47256575 - 47291000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47377701 - 47391000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47485000 - 47491000 - brug	--	7,10	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47485000 - 47491000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47485000 - 47491000	--	7,10	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43570241 - 43574000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43574000 - 43589000	8,70	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43659563 - 43674000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43676269 - 43689000	8,68	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43784916 - 43786000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43786000 - 43789000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43867419 - 43874000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43893389 - 43899000	8,65	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43899000 - 43900000	8,65	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43972142 - 43974000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43974000 - 43989000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44062494 - 44074000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44074000 - 44089000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44150568 - 44174000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44188897 - 44189000	8,63	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44251018 - 44274000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44274000 - 44289000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44365190 - 44374000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44374000 - 44389000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44458994 - 44474000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	RRgebr	RuwheidID	Brugcorrectie	BrugID	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 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	V(P4) 2
1905	0,200	0,000	125	125	125	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	124	124	124	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	123	123	123	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	122	122	122	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	120	120	120	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	119	119	119	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	118	118	118	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	116	116	116	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	115	115	115	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	113	113	113	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	112	112	112	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	110	110	110	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	109	109	109	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	109	109	109	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	109	109	109	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	118	118	118	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	118	118	118	0
1911	0,240	0,000	118	118	118	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	118	118	118	0
1911	0,240	0,000	119	119	119	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	119	119	119	0
1911	0,240	0,000	119	119	119	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	119	119	119	0
1911	0,240	0,000	121	121	121	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	121	121	121	0
1911	0,240	0,000	121	121	121	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	121	121	121	0
1911	0,240	0,000	122	122	122	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	122	122	122	0
1911	0,240	0,000	122	122	122	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	122	122	122	0
1911	0,240	0,000	123	123	123	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	123	123	123	0
1911	0,240	0,000	123	123	123	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	123	123	123	0
1911	0,240	0,000	123	123	123	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	123	123	123	0
1911	0,240	0,000	124	124	124	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	124	124	124	0
1911	0,240	0,000	124	124	124	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	124	124	124	0
1911	0,240	0,000	125	125	125	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	125	125	125	0
1911	0,240	0,000	125	125	125	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	125	125	125	0
1911	0,240	0,000	127	127	127	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	127	127	127	0
1911	0,240	0,000	127	127	127	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	127	127	127	0
1911	0,240	0,000	128	128	128	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	128	128	128	0
1911	0,240	0,000	128	128	128	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	128	128	128	0
1911	0,240	0,000	129	129	129	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	129	129	129	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	125	125	125	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	124	124	124	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	123	123	123	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	122	122	122	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	120	120	120	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	119	119	119	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	118	118	118	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	116	116	116	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	115	115	115	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	113	113	113	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	112	112	112	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	110	110	110	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	109	109	109	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	109	109	109	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	109	109	109	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	118	118	118	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	119	119	119	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	119	119	119	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	120	120	120	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	120	120	120	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	123	123	123	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	124	124	124	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	124	124	124	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	125	125	125	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	125	125	125	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	126	126	126	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	126	126	126	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	127	127	127	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	127	127	127	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	128	128	128	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	128	128	128	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 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	Trein 6
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1911	0,000	118	118	118	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	118	118	118	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	119	119	119	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	119	119	119	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	122	122	122	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	122	122	122	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	124	124	124	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	124	124	124	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	125	125	125	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	125	125	125	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	127	127	127	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	127	127	127	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	128	128	128	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	128	128	128	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	129	129	129	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	118	118	118	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	119	119	119	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	119	119	119	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	120	120	120	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	120	120	120	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	123	123	123	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	124	124	124	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	124	124	124	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	125	125	125	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	125	125	125	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	126	126	126	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	126	126	126	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	127	127	127	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	127	127	127	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	128	128	128	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	128	128	128	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Trein 9
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1911	0,000	118	118	118	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	118	118	118	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	119	119	119	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	119	119	119	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	121	121	121	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	121	121	121	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	122	122	122	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	122	122	122	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	124	124	124	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	124	124	124	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	125	125	125	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	125	125	125	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	127	127	127	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	127	127	127	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	128	128	128	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	128	128	128	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	129	129	129	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11
1905	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	123	123	123	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	122	122	122	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	118	118	118	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	116	116	116	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	115	115	115	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	113	113	113	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	112	112	112	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	110	110	110	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	109	109	109	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	109	109	109	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	109	109	109	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	118	118	118
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	118	118	118
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	119	119	119
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	119	119	119
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	121	121	121
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	121	121	121
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	122	122	122
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	122	122	122
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	123	123	123
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	123	123	123
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	123	123	123
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	124	124	124
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	124	124	124
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	125	125	125
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	125	125	125
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	127	127	127
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	127	127	127
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	128	128	128
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	128	128	128
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	129	129	129

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(P4) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	125	125	125	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	124	124	124	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	123	123	123	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	122	122	122	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	120	120	120	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	119	119	119	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	118	118	118	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	116	116	116	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	115	115	115	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	113	113	113	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	112	112	112	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	110	110	110	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	109	109	109	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	109	109	109	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	109	109	109	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	118	118	118	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	123	123	123	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Doorgaand	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	125
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	124
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	123
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	122
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	120
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	119
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	118
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	116
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	115
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	113
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	112
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	110
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	109
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	109
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	109
1911	0,000	0,040	0,000	118	118	118	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	118
1911	0,000	0,040	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	118
1911	0,000	0,040	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	119
1911	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	119
1911	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	121
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	121
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	122
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	122
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	123
1911	0,000	0,040	0,000	123	123	123	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	123
1911	0,000	0,040	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	123
1911	0,000	0,040	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	124
1911	0,000	0,040	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	124
1911	0,000	0,040	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	125
1911	0,000	0,040	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	125
1911	0,000	0,040	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	127
1911	0,000	0,040	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	127
1911	0,000	0,040	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	128
1911	0,000	0,040	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	128
1911	0,000	0,040	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	129

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Trein 16	Profiel16
1905	125	125	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	124	124	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	123	123	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	122	122	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	120	120	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	119	119	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	118	118	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	116	116	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	115	115	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	113	113	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	112	112	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	110	110	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	109	109	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	109	109	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	109	109	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	118	118	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	118	118	118	0	VIRM-6	Stoppend
1911	118	118	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	119	119	119	0	VIRM-6	Stoppend
1911	119	119	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	119	119	119	0	VIRM-6	Stoppend
1911	119	119	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	120	120	120	0	VIRM-6	Stoppend
1911	121	121	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	120	120	120	0	VIRM-6	Stoppend
1911	121	121	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	121	121	121	0	VIRM-6	Stoppend
1911	122	122	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	121	121	121	0	VIRM-6	Stoppend
1911	122	122	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	121	121	121	0	VIRM-6	Stoppend
1911	123	123	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	121	121	121	0	VIRM-6	Stoppend
1911	123	123	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	123	123	123	0	VIRM-6	Stoppend
1911	123	123	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	124	124	124	0	VIRM-6	Stoppend
1911	124	124	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	124	124	124	0	VIRM-6	Stoppend
1911	124	124	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	125	125	125	0	VIRM-6	Stoppend
1911	125	125	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	125	125	125	0	VIRM-6	Stoppend
1911	125	125	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	126	126	126	0	VIRM-6	Stoppend
1911	127	127	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	126	126	126	0	VIRM-6	Stoppend
1911	127	127	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	127	127	127	0	VIRM-6	Stoppend
1911	128	128	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	127	127	127	0	VIRM-6	Stoppend
1911	128	128	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	128	128	128	0	VIRM-6	Stoppend
1911	129	129	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	128	128	128	0	VIRM-6	Stoppend

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	118	118	118	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	118	118	118	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	119	119	119	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	119	119	119	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	121	121	121	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	121	121	121	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	122	122	122	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	122	122	122	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	123	123	123	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	123	123	123	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	123	123	123	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	124	124	124	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	124	124	124	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	125	125	125	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	125	125	125	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	127	127	127	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	127	127	127	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	128	128	128	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	128	128	128	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	129	129	129	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 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
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(N) 21	V(P4) 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	V(P4) 22	Trein 23	Profiel23
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 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
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(N) 28	V(P4) 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	Trein 30	Profiel30
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	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
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,13	88,52	103,40	110,06	113,64
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,11	88,52	103,40	110,05	113,61
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,10	88,51	103,40	110,05	113,58
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,08	88,51	103,40	110,05	113,54
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,05	88,50	103,40	110,05	113,48
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,04	88,50	103,40	110,05	113,45
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,02	88,49	103,40	110,05	113,42
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,99	88,48	103,40	110,04	113,35
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,98	88,48	103,40	110,04	113,32
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,95	88,47	103,40	110,04	113,26
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,94	88,46	103,40	110,04	113,23
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,91	88,45	103,40	110,03	113,17
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,03	113,14
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,03	113,14
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,03	113,14
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,93	89,58	104,61	115,02	115,02
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,93	89,58	104,61	115,02	115,02
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,97	89,60	104,61	115,04	115,11
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,97	89,60	104,61	115,04	115,11
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,05	89,63	104,61	115,08	115,27
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,05	89,63	104,61	115,08	115,27
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,08	89,64	104,61	115,10	115,35
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,09	89,64	104,61	115,10	115,36
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,13	89,66	104,61	115,12	115,44
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,13	89,66	104,61	115,12	115,44
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,13	89,66	104,61	115,12	115,44
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,17	89,68	104,61	115,14	115,52
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,17	89,68	104,61	115,14	115,52
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,20	89,69	104,61	115,16	115,60
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,21	89,69	104,62	115,17	115,61
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,28	89,73	104,62	115,21	115,77
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,28	89,73	104,62	115,21	115,77
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,32	89,74	104,62	115,22	115,85
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,32	89,74	104,62	115,22	115,85
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,36	89,76	104,62	115,24	115,92

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	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
1905	113,62	106,24	92,82	70,71	85,39	100,92	105,91	109,16	108,82	102,31	89,40	--
1905	113,59	106,22	92,79	70,70	85,39	100,92	105,91	109,14	108,79	102,29	89,39	--
1905	113,55	106,19	92,76	70,69	85,38	100,92	105,91	109,12	108,76	102,27	89,37	--
1905	113,51	106,16	92,74	70,68	85,38	100,92	105,91	109,09	108,74	102,26	89,35	--
1905	113,44	106,11	92,68	70,66	85,38	100,92	105,91	109,05	108,68	102,22	89,32	--
1905	113,41	106,08	92,65	70,65	85,37	100,92	105,91	109,03	108,66	102,21	89,31	--
1905	113,37	106,06	92,63	70,64	85,37	100,92	105,90	109,00	108,63	102,19	89,29	--
1905	113,30	106,00	92,57	70,62	85,37	100,92	105,90	108,96	108,58	102,16	89,27	--
1905	113,27	105,98	92,55	70,61	85,36	100,92	105,90	108,94	108,55	102,15	89,25	--
1905	113,20	105,93	92,49	70,59	85,36	100,92	105,90	108,90	108,50	102,11	89,22	--
1905	113,17	105,90	92,47	70,58	85,36	100,92	105,90	108,88	108,48	102,10	89,21	--
1905	113,11	105,85	92,41	70,56	85,35	100,92	105,90	108,83	108,43	102,07	89,18	--
1905	113,08	105,83	92,39	70,55	85,35	100,92	105,90	108,81	108,41	102,06	89,17	--
1905	113,08	105,83	92,39	70,55	85,35	100,92	105,90	108,81	108,41	102,06	89,17	--
1905	113,08	105,83	92,39	70,55	85,35	100,92	105,90	108,81	108,41	102,06	89,17	--
1911	113,59	106,49	93,31	71,42	86,15	101,80	110,70	110,46	108,83	102,48	89,59	--
1911	113,59	106,49	93,31	71,42	86,15	101,80	110,70	110,46	108,83	102,48	89,59	--
1911	113,71	106,58	93,38	71,44	86,17	101,81	110,72	110,53	108,93	102,54	89,66	--
1911	113,71	106,58	93,38	71,44	86,17	101,81	110,72	110,53	108,93	102,54	89,66	--
1911	113,95	106,76	93,52	71,50	86,21	101,83	110,74	110,65	109,11	102,68	89,79	--
1911	113,95	106,76	93,52	71,50	86,21	101,83	110,74	110,65	109,11	102,68	89,79	--
1911	114,07	106,85	93,59	71,52	86,23	101,84	110,76	110,71	109,20	102,75	89,85	--
1911	114,08	106,86	93,60	71,55	86,23	101,84	110,78	110,75	109,24	102,79	89,88	--
1911	114,20	106,95	93,67	71,57	86,25	101,85	110,80	110,81	109,33	102,86	89,94	--
1911	114,20	106,95	93,68	71,57	86,25	101,85	110,80	110,81	109,33	102,86	89,94	--
1911	114,20	106,95	93,68	71,57	86,25	101,85	110,80	110,81	109,33	102,86	89,94	--
1911	114,31	107,04	93,75	71,60	86,27	101,86	110,81	110,88	109,42	102,93	90,01	--
1911	114,32	107,04	93,75	71,60	86,27	101,86	110,81	110,88	109,42	102,93	90,01	--
1911	114,43	107,13	93,82	71,63	86,29	101,87	110,82	110,94	109,52	102,99	90,07	--
1911	114,44	107,14	93,83	71,65	86,29	101,87	110,85	110,98	109,56	103,03	90,09	--
1911	114,67	107,31	93,96	71,70	86,33	101,89	110,87	111,10	109,74	103,17	90,22	--
1911	114,67	107,31	93,96	71,70	86,33	101,89	110,87	111,10	109,74	103,17	90,22	--
1911	114,79	107,40	94,03	71,73	86,35	101,91	110,89	111,16	109,83	103,23	90,29	--
1911	114,79	107,40	94,03	71,73	86,35	101,91	110,89	111,16	109,83	103,23	90,29	--
1911	114,90	107,48	94,10	71,75	86,37	101,92	110,90	111,22	109,92	103,30	90,35	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,58	87,91	102,60	109,49	113,00	113,06
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,57	87,91	102,60	109,49	112,97	113,03
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,55	87,91	102,60	109,48	112,94	113,00
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,54	87,90	102,60	109,48	112,91	112,96
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,51	87,89	102,60	109,48	112,85	112,90
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,50	87,89	102,60	109,48	112,82	112,87
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,48	87,88	102,60	109,48	112,79	112,83
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,46	87,88	102,60	109,48	112,73	112,77
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,45	87,87	102,60	109,47	112,70	112,74
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,42	87,86	102,60	109,47	112,64	112,68
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,41	87,86	102,60	109,47	112,62	112,65
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,38	87,85	102,60	109,47	112,56	112,59
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,37	87,85	102,60	109,47	112,53	112,56
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,37	87,85	102,60	109,47	112,53	112,56
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,37	87,85	102,60	109,47	112,53	112,56
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,62	89,32	104,31	114,80	114,67	113,27
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,62	89,32	104,31	114,80	114,67	113,27
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,66	89,34	104,31	114,82	114,75	113,39
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,66	89,34	104,31	114,82	114,75	113,39
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,74	89,37	104,31	114,85	114,92	113,63
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,74	89,37	104,31	114,85	114,92	113,63
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,77	89,39	104,31	114,87	115,00	113,75
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,78	89,39	104,31	114,88	115,01	113,76
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,82	89,40	104,32	114,90	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,82	89,41	104,32	114,90	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,82	89,41	104,32	114,90	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,85	89,42	104,32	114,92	115,17	114,00
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,85	89,42	104,32	114,92	115,17	114,00
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,89	89,44	104,32	114,94	115,25	114,12
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,90	89,44	104,32	114,95	115,26	114,13
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,97	89,47	104,32	114,99	115,42	114,36
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,97	89,47	104,32	114,99	115,42	114,36
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,00	89,49	104,32	115,00	115,50	114,48
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,01	89,49	104,32	115,01	115,50	114,48
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,04	89,51	104,32	115,02	115,58	114,59

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125
1905	105,59	92,15	69,73	84,42	99,68	104,82	108,12	107,92	101,28	88,48	--	--
1905	105,57	92,12	69,72	84,42	99,68	104,82	108,10	107,89	101,27	88,46	--	--
1905	105,54	92,10	69,71	84,42	99,68	104,82	108,07	107,86	101,25	88,45	--	--
1905	105,52	92,07	69,70	84,41	99,68	104,82	108,05	107,84	101,23	88,43	--	--
1905	105,47	92,02	69,68	84,41	99,68	104,81	108,00	107,78	101,20	88,40	--	--
1905	105,44	91,99	69,66	84,41	99,68	104,81	107,98	107,76	101,18	88,39	--	--
1905	105,42	91,97	69,65	84,40	99,68	104,81	107,96	107,73	101,17	88,37	--	--
1905	105,37	91,92	69,63	84,40	99,68	104,81	107,91	107,68	101,13	88,34	--	--
1905	105,35	91,89	69,62	84,40	99,68	104,81	107,89	107,66	101,12	88,33	--	--
1905	105,30	91,84	69,60	84,39	99,68	104,81	107,85	107,61	101,09	88,30	--	--
1905	105,28	91,82	69,59	84,39	99,68	104,81	107,83	107,58	101,07	88,29	--	--
1905	105,23	91,77	69,58	84,39	99,68	104,81	107,78	107,54	101,04	88,26	--	--
1905	105,21	91,75	69,57	84,38	99,68	104,80	107,76	107,52	101,03	88,25	--	--
1905	105,21	91,75	69,57	84,38	99,68	104,80	107,76	107,52	101,03	88,25	--	--
1905	105,21	91,75	69,57	84,38	99,68	104,80	107,76	107,52	101,03	88,25	--	--
1911	106,15	92,96	71,03	85,81	101,40	110,35	110,04	108,45	102,07	89,21	--	--
1911	106,15	92,96	71,03	85,81	101,40	110,35	110,04	108,45	102,07	89,21	--	--
1911	106,24	93,03	71,06	85,84	101,41	110,36	110,10	108,54	102,14	89,28	--	--
1911	106,24	93,03	71,06	85,84	101,41	110,36	110,10	108,54	102,14	89,28	--	--
1911	106,42	93,17	71,11	85,88	101,44	110,39	110,23	108,73	102,28	89,41	--	--
1911	106,42	93,17	71,11	85,88	101,44	110,39	110,23	108,73	102,28	89,42	--	--
1911	106,51	93,24	71,14	85,90	101,45	110,41	110,29	108,82	102,36	89,48	--	--
1911	106,53	93,25	71,16	85,90	101,45	110,43	110,33	108,86	102,39	89,50	--	--
1911	106,62	93,32	71,19	85,92	101,46	110,44	110,39	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,62	93,33	71,19	85,92	101,46	110,44	110,40	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,62	93,33	71,19	85,92	101,46	110,44	110,40	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,71	93,40	71,21	85,94	101,47	110,46	110,46	109,05	102,53	89,64	--	--
1911	106,71	93,40	71,21	85,94	101,47	110,46	110,46	109,05	102,53	89,64	--	--
1911	106,80	93,47	71,24	85,96	101,48	110,47	110,52	109,14	102,61	89,71	--	--
1911	106,81	93,48	71,26	85,97	101,48	110,49	110,56	109,18	102,64	89,73	--	--
1911	106,99	93,62	71,31	86,01	101,51	110,52	110,68	109,37	102,78	89,86	--	--
1911	106,99	93,62	71,31	86,01	101,51	110,52	110,68	109,37	102,78	89,86	--	--
1911	107,07	93,68	71,34	86,03	101,52	110,54	110,74	109,46	102,85	89,93	--	--
1911	107,07	93,68	71,34	86,03	101,52	110,54	110,74	109,46	102,85	89,93	--	--
1911	107,16	93,75	71,36	86,05	101,53	110,55	110,81	109,55	102,92	90,00	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	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
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

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
1905	--	--	--	--	--	--	70,06	83,96	99,44	105,44	108,73	108,52	101,49
1905	--	--	--	--	--	--	70,05	83,96	99,44	105,44	108,71	108,49	101,47
1905	--	--	--	--	--	--	70,04	83,95	99,44	105,44	108,68	108,46	101,45
1905	--	--	--	--	--	--	70,03	83,95	99,44	105,44	108,66	108,43	101,43
1905	--	--	--	--	--	--	70,00	83,94	99,44	105,44	108,60	108,37	101,39
1905	--	--	--	--	--	--	69,99	83,94	99,44	105,44	108,58	108,34	101,37
1905	--	--	--	--	--	--	69,97	83,94	99,44	105,44	108,55	108,32	101,35
1905	--	--	--	--	--	--	69,95	83,93	99,44	105,43	108,50	108,26	101,31
1905	--	--	--	--	--	--	69,94	83,93	99,44	105,43	108,48	108,23	101,29
1905	--	--	--	--	--	--	69,91	83,92	99,44	105,43	108,43	108,18	101,25
1905	--	--	--	--	--	--	69,90	83,92	99,44	105,43	108,41	108,15	101,23
1905	--	--	--	--	--	--	69,88	83,91	99,44	105,43	108,36	108,10	101,20
1905	--	--	--	--	--	--	69,87	83,91	99,44	105,43	108,34	108,07	101,18
1905	--	--	--	--	--	--	69,87	83,91	99,44	105,43	108,34	108,07	101,18
1905	--	--	--	--	--	--	69,87	83,91	99,44	105,43	108,34	108,07	101,18
1911	--	--	--	--	--	--	71,09	85,23	100,89	110,55	110,34	108,71	102,03
1911	--	--	--	--	--	--	71,09	85,23	100,89	110,55	110,34	108,72	102,04
1911	--	--	--	--	--	--	71,12	85,24	100,89	110,57	110,40	108,81	102,10
1911	--	--	--	--	--	--	71,12	85,24	100,89	110,57	110,41	108,82	102,11
1911	--	--	--	--	--	--	71,18	85,26	100,90	110,59	110,52	109,00	102,23
1911	--	--	--	--	--	--	71,18	85,26	100,90	110,59	110,53	109,01	102,23
1911	--	--	--	--	--	--	71,20	85,27	100,90	110,61	110,59	109,09	102,29
1911	--	--	--	--	--	--	71,23	85,28	100,90	110,63	110,63	109,13	102,33
1911	--	--	--	--	--	--	71,25	85,29	100,90	110,64	110,68	109,22	102,39
1911	--	--	--	--	--	--	71,26	85,29	100,90	110,65	110,69	109,24	102,40
1911	--	--	--	--	--	--	71,26	85,29	100,90	110,65	110,70	109,25	102,41
1911	--	--	--	--	--	--	71,29	85,30	100,90	110,66	110,76	109,34	102,47
1911	--	--	--	--	--	--	71,29	85,30	100,90	110,66	110,76	109,35	102,48
1911	--	--	--	--	--	--	71,31	85,31	100,90	110,67	110,82	109,44	102,54
1911	--	--	--	--	--	--	71,34	85,32	100,90	110,70	110,86	109,48	102,58
1911	--	--	--	--	--	--	71,39	85,34	100,90	110,72	110,98	109,65	102,70
1911	--	--	--	--	--	--	71,39	85,34	100,90	110,72	110,98	109,66	102,70
1911	--	--	--	--	--	--	71,42	85,35	100,90	110,73	111,04	109,75	102,76
1911	--	--	--	--	--	--	71,42	85,35	100,90	110,74	111,04	109,76	102,77
1911	--	--	--	--	--	--	71,45	85,36	100,90	110,75	111,10	109,85	102,83

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	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
1905	88,07	67,11	81,99	98,12	102,76	105,61	104,94	98,84	85,71	--	--	--
1905	88,05	67,11	81,99	98,12	102,76	105,60	104,93	98,83	85,70	--	--	--
1905	88,03	67,10	81,99	98,12	102,76	105,58	104,91	98,82	85,69	--	--	--
1905	88,01	67,09	81,99	98,12	102,76	105,57	104,89	98,81	85,68	--	--	--
1905	87,97	67,08	81,99	98,12	102,76	105,54	104,86	98,79	85,67	--	--	--
1905	87,94	67,07	81,98	98,12	102,75	105,53	104,84	98,78	85,66	--	--	--
1905	87,92	67,07	81,98	98,12	102,75	105,52	104,83	98,77	85,65	--	--	--
1905	87,88	67,06	81,98	98,12	102,75	105,49	104,80	98,75	85,63	--	--	--
1905	87,86	67,05	81,98	98,12	102,75	105,48	104,78	98,75	85,62	--	--	--
1905	87,82	67,04	81,98	98,12	102,75	105,46	104,75	98,73	85,61	--	--	--
1905	87,80	67,03	81,98	98,12	102,75	105,44	104,74	98,72	85,60	--	--	--
1905	87,76	67,02	81,97	98,12	102,75	105,42	104,71	98,70	85,58	--	--	--
1905	87,74	67,02	81,97	98,12	102,75	105,41	104,69	98,70	85,57	--	--	--
1905	87,74	67,02	81,97	98,12	102,75	105,41	104,69	98,70	85,57	--	--	--
1905	87,74	67,02	81,97	98,12	102,75	105,41	104,69	98,70	85,57	--	--	--
1911	88,82	68,19	83,15	99,45	107,87	107,29	105,33	99,49	86,38	--	--	--
1911	88,83	68,19	83,15	99,45	107,87	107,29	105,34	99,49	86,39	--	--	--
1911	88,88	68,20	83,16	99,45	107,88	107,32	105,39	99,52	86,42	--	--	--
1911	88,88	68,20	83,16	99,45	107,88	107,32	105,39	99,53	86,42	--	--	--
1911	88,98	68,23	83,18	99,46	107,89	107,39	105,49	99,59	86,49	--	--	--
1911	88,98	68,23	83,18	99,46	107,89	107,39	105,50	99,60	86,49	--	--	--
1911	89,03	68,24	83,19	99,46	107,89	107,42	105,55	99,63	86,52	--	--	--
1911	89,06	68,29	83,20	99,47	107,94	107,50	105,63	99,70	86,57	--	--	--
1911	89,11	68,30	83,21	99,47	107,94	107,53	105,68	99,73	86,60	--	--	--
1911	89,12	68,30	83,21	99,47	107,95	107,54	105,70	99,74	86,61	--	--	--
1911	89,12	68,30	83,21	99,47	107,95	107,54	105,70	99,74	86,61	--	--	--
1911	89,17	68,31	83,22	99,48	107,95	107,57	105,75	99,78	86,65	--	--	--
1911	89,17	68,32	83,22	99,48	107,95	107,58	105,76	99,78	86,65	--	--	--
1911	89,22	68,33	83,23	99,48	107,96	107,61	105,81	99,81	86,68	--	--	--
1911	89,25	68,37	83,24	99,48	108,00	107,69	105,90	99,88	86,73	--	--	--
1911	89,35	68,40	83,25	99,49	108,01	107,75	106,00	99,95	86,80	--	--	--
1911	89,35	68,40	83,26	99,49	108,01	107,75	106,00	99,95	86,80	--	--	--
1911	89,40	68,41	83,26	99,50	108,02	107,79	106,06	99,99	86,84	--	--	--
1911	89,40	68,41	83,27	99,50	108,02	107,79	106,06	99,99	86,84	--	--	--
1911	89,45	68,43	83,28	99,50	108,03	107,82	106,11	100,03	86,87	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250	LE(P4)0.0 500	LE(P4)0.0 1k	LE(P4)0.0 2k	LE(P4)0.0 4k
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(P4)0.0 8k	LE(P4)0.5 63	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k	LE(P4)Br 8k
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m
1911	44474000 - 44489000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44550474 - 44574000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44759250 - 44774000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	45127361 - 45174000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	45434126 - 45446000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	47030919 - 47041600	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	47041600 - 47065400	7,87	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	48080439 - 48089000 - brug	--	7,10	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	48080439 - 48089000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	43567418 - 43569600	8,52	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	45444872 - 45446000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	45890969 - 45891000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	45983273 - 45991000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46080456 - 46091000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46177379 - 46185000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46277459 - 46291000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46389793 - 46391000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46487857 - 46491000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46585895 - 46591000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46670411 - 46691000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46730000 - 46735000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46868988 - 46891000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46964587 - 46991000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47052688 - 47091000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47119002 - 47191000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47256575 - 47291000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47377701 - 47391000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47485000 - 47491000 - brug	--	7,10	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47485000 - 47491000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47485000 - 47491000	--	7,10	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	RRgebr	RuwheidID	Brugcorrectie	BrugID	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 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	V(P4) 2
1911	0,240	0,000	129	129	129	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	129	129	129	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,120	5,960	1,800	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	128	128	128	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	127	127	127	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	126	126	126	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	125	125	125	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	124	124	124	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	123	123	123	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	122	122	122	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	120	120	120	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	119	119	119	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	118	118	118	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	116	116	116	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	115	115	115	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	113	113	113	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	112	112	112	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	110	110	110	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	109	109	109	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	109	109	109	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	109	109	109	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	129	129	129	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	129	129	129	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140
1911	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140
1911	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140
1911	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140
1905	IC-R	Doorgaand	0,140	0,060	0,450	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,060	7,790	1,800
1905	IC-R	Doorgaand	0,140	0,060	0,450	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,060	7,790	1,800
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	128	128	128	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	127	127	127	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	126	126	126	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	125	125	125	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	124	124	124	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	123	123	123	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	122	122	122	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	120	120	120	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	119	119	119	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	118	118	118	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	116	116	116	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	115	115	115	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	113	113	113	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	112	112	112	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	110	110	110	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	109	109	109	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	109	109	109	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 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	Trein 6
1911	0,000	129	129	129	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	87	87	87	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	87	87	87	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	87	87	87	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	89	89	89	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	129	129	129	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	129	129	129	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1905	Doorgaand	0,020	0,010	0,060	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,070	1,040	0,240
1905	Doorgaand	0,020	0,010	0,060	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,070	1,040	0,240
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Trein 9
1911	0,000	129	129	129	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	87	87	87	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	87	87	87	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	87	87	87	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	89	89	89	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
1905	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,650	4,260	6,030	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,650	4,260	6,030	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	87	87	87	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	87	87	87	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	87	87	87	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	89	89	89	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020
1911	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020
1911	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020
1911	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020
1905	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,140	0,200
1905	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,140	0,200
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11
1911	0,000	87	87	87	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	129	129	129
1911	0,000	87	87	87	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1911	0,000	87	87	87	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1911	0,000	89	89	89	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1911	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1911	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90
1911	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90
1911	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90
1911	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90
1905	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1905	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1905	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	123	123	123	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	122	122	122	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	118	118	118	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	116	116	116	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	115	115	115	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	113	113	113	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	112	112	112	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	110	110	110	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	109	109	109	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	109	109	109	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	109	109	109	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(P4) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	129	129	129	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	129	129	129	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000
1911	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000
1911	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000
1911	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000
1905	0	IRM-4	Doorgaand	0,040	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,520
1905	0	IRM-4	Doorgaand	0,040	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,520
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	128	128	128	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	127	127	127	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	126	126	126	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	125	125	125	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	124	124	124	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	123	123	123	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	122	122	122	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	120	120	120	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	119	119	119	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	118	118	118	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	116	116	116	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	115	115	115	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	113	113	113	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	112	112	112	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	110	110	110	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	109	109	109	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	109	109	109	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	109	109	109	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14
1911	0,000	0,040	0,000	129	129	129	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	129
1911	0,000	0,040	0,000	129	129	129	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	130
1911	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	130
1911	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	130
1911	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	130
1911	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130
1911	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130
1911	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130
1911	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130
1905	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,060	0,060	0,000	0,000	130
1905	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,060	0,060	0,000	0,000	130
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	130
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	128
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	127
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	126
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	125
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	124
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	123
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	122
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	120
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	119
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	118
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	116
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	115
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	113
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	112
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	110
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	109
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	109
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	109

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Trein 16	Profiel16
1911	129	129	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	129	129	129	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	129	129	129	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand
1911	130	130	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand
1911	130	130	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand
1911	130	130	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand
1905	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,720	0,180	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand
1905	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,720	0,180	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand
1905	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	128	128	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	127	127	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	126	126	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	125	125	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	124	124	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	123	123	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	122	122	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	120	120	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	119	119	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	118	118	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	116	116	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	115	115	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	113	113	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	112	112	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	110	110	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	109	109	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	109	109	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	109	109	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	129	129	129	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 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
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(N) 21	V(P4) 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	V(P4) 22	Trein 23	Profiel23
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 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
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(N) 28	V(P4) 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	Trein 30	Profiel30
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	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
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,37	89,76	104,62	115,25	115,94
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,40	89,78	104,62	115,27	116,01
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,40	89,78	104,62	115,27	116,01
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,42	89,78	104,62	115,29	116,04
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,43	89,78	104,62	115,30	116,05
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,14	88,49	103,33	110,01	113,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,50	89,84	104,70	115,36	116,11
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,50	88,84	103,70	110,36	114,11
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,20	88,55	103,40	110,06	113,81
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,17	88,54	103,40	110,06	113,74
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,16	88,53	103,40	110,06	113,71
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,14	88,53	103,40	110,06	113,68
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,13	88,52	103,40	110,06	113,64
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,11	88,52	103,40	110,05	113,61
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,10	88,51	103,40	110,05	113,58
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,08	88,51	103,40	110,05	113,54
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,05	88,50	103,40	110,05	113,48
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,04	88,50	103,40	110,05	113,45
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,02	88,49	103,40	110,05	113,42
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,99	88,48	103,40	110,04	113,35
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,98	88,48	103,40	110,04	113,32
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,95	88,47	103,40	110,04	113,26
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,94	88,46	103,40	110,04	113,23
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,91	88,45	103,40	110,03	113,17
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,03	113,14
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,03	113,14
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,03	113,14

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	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
1911	114,91	107,50	94,11	71,78	86,38	101,92	110,92	111,26	109,95	103,34	90,37	--
1911	115,02	107,58	94,18	71,80	86,40	101,93	110,93	111,32	110,04	103,40	90,44	--
1911	115,02	107,58	94,18	71,80	86,40	101,93	110,93	111,32	110,04	103,40	90,44	--
1911	115,05	107,61	94,20	71,85	86,40	101,93	110,98	111,40	110,12	103,47	90,48	--
1911	115,06	107,62	94,21	71,87	86,40	101,93	111,01	111,44	110,16	103,51	90,50	--
1911	114,77	107,33	93,91	71,58	86,10	101,63	110,71	111,14	109,87	103,21	90,20	--
1911	113,77	106,33	92,91	70,62	85,31	100,82	105,82	109,20	108,89	102,31	89,40	--
1911	114,77	107,33	93,91	71,58	86,10	101,63	110,71	111,14	109,87	103,21	90,20	--
1911	114,77	107,33	93,91	71,58	86,10	101,63	110,71	111,14	109,87	103,21	90,20	--
1905	115,11	107,68	94,26	72,02	86,49	102,03	111,11	111,52	110,23	103,59	90,57	--
1905	114,11	106,68	93,26	71,06	85,70	101,22	106,21	109,58	109,26	102,69	89,78	--
1905	113,81	106,38	92,96	70,77	85,40	100,92	105,92	109,28	108,97	102,39	89,48	--
1905	113,74	106,32	92,90	70,75	85,40	100,92	105,91	109,23	108,91	102,36	89,45	--
1905	113,70	106,30	92,88	70,74	85,39	100,92	105,91	109,21	108,88	102,34	89,43	--
1905	113,66	106,27	92,85	70,73	85,39	100,92	105,91	109,19	108,85	102,32	89,42	--
1905	113,62	106,24	92,82	70,71	85,39	100,92	105,91	109,16	108,82	102,31	89,40	--
1905	113,59	106,22	92,79	70,70	85,39	100,92	105,91	109,14	108,79	102,29	89,39	--
1905	113,55	106,19	92,76	70,69	85,38	100,92	105,91	109,12	108,76	102,27	89,37	--
1905	113,51	106,16	92,74	70,68	85,38	100,92	105,91	109,09	108,74	102,26	89,35	--
1905	113,44	106,11	92,68	70,66	85,38	100,92	105,91	109,05	108,68	102,22	89,32	--
1905	113,41	106,08	92,65	70,65	85,37	100,92	105,91	109,03	108,66	102,21	89,31	--
1905	113,37	106,06	92,63	70,64	85,37	100,92	105,90	109,00	108,63	102,19	89,29	--
1905	113,30	106,00	92,57	70,62	85,37	100,92	105,90	108,96	108,58	102,16	89,27	--
1905	113,27	105,98	92,55	70,61	85,36	100,92	105,90	108,94	108,55	102,15	89,25	--
1905	113,20	105,93	92,49	70,59	85,36	100,92	105,90	108,90	108,50	102,11	89,22	--
1905	113,17	105,90	92,47	70,58	85,36	100,92	105,90	108,88	108,48	102,10	89,21	--
1905	113,11	105,85	92,41	70,56	85,35	100,92	105,90	108,83	108,43	102,07	89,18	--
1905	113,08	105,83	92,39	70,55	85,35	100,92	105,90	108,81	108,41	102,06	89,17	--
1905	113,08	105,83	92,39	70,55	85,35	100,92	105,90	108,81	108,41	102,06	89,17	--
1905	113,08	105,83	92,39	70,55	85,35	100,92	105,90	108,81	108,41	102,06	89,17	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,05	89,51	104,32	115,03	115,59	114,61
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,08	89,52	104,32	115,05	115,66	114,72
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,08	89,52	104,32	115,05	115,66	114,72
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,10	89,53	104,32	115,07	115,69	114,74
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,11	89,53	104,32	115,07	115,70	114,75
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,81	89,23	104,03	114,78	115,41	114,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	74,81	88,23	103,03	109,78	113,41	113,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,81	89,23	104,03	114,78	115,41	114,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,81	89,23	104,03	114,78	115,41	114,46
1905	--	--	--	--	--	--	--	75,95	89,24	103,90	114,79	115,45	114,53
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,95	88,24	102,90	109,79	113,45	113,53
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,65	87,93	102,60	109,49	113,16	113,24
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,62	87,93	102,60	109,49	113,09	113,17
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,61	87,92	102,60	109,49	113,06	113,13
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,59	87,92	102,60	109,49	113,03	113,10
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,58	87,91	102,60	109,49	113,00	113,06
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,57	87,91	102,60	109,49	112,97	113,03
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,55	87,91	102,60	109,48	112,94	113,00
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,54	87,90	102,60	109,48	112,91	112,96
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,51	87,89	102,60	109,48	112,85	112,90
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,50	87,89	102,60	109,48	112,82	112,87
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,48	87,88	102,60	109,48	112,79	112,83
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,46	87,88	102,60	109,48	112,73	112,77
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,45	87,87	102,60	109,47	112,70	112,74
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,42	87,86	102,60	109,47	112,64	112,68
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,41	87,86	102,60	109,47	112,62	112,65
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,38	87,85	102,60	109,47	112,56	112,59
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,37	87,85	102,60	109,47	112,53	112,56
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,37	87,85	102,60	109,47	112,53	112,56
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,37	87,85	102,60	109,47	112,53	112,56

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125
1911	107,17	93,76	71,39	86,05	101,53	110,57	110,84	109,59	102,96	90,02	--	--
1911	107,26	93,83	71,41	86,08	101,54	110,58	110,90	109,68	103,03	90,08	--	--
1911	107,26	93,83	71,41	86,08	101,54	110,58	110,90	109,68	103,03	90,08	--	--
1911	107,28	93,85	71,46	86,08	101,54	110,63	110,98	109,75	103,09	90,12	--	--
1911	107,29	93,86	71,48	86,08	101,55	110,65	111,02	109,79	103,12	90,14	--	--
1911	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1911	106,00	92,57	70,22	85,02	100,46	105,47	108,79	108,53	101,94	89,08	--	--
1911	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1911	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1905	107,02	93,59	71,03	85,50	100,76	110,00	110,47	109,33	102,55	89,63	--	--
1905	106,02	92,59	70,08	84,75	99,99	105,13	108,54	108,36	101,68	88,87	--	--
1905	105,72	92,28	69,78	84,43	99,68	104,82	108,24	108,06	101,37	88,56	--	--
1905	105,67	92,23	69,76	84,43	99,68	104,82	108,19	108,00	101,34	88,53	--	--
1905	105,64	92,20	69,75	84,43	99,68	104,82	108,17	107,98	101,32	88,51	--	--
1905	105,62	92,18	69,74	84,42	99,68	104,82	108,15	107,95	101,30	88,49	--	--
1905	105,59	92,15	69,73	84,42	99,68	104,82	108,12	107,92	101,28	88,48	--	--
1905	105,57	92,12	69,72	84,42	99,68	104,82	108,10	107,89	101,27	88,46	--	--
1905	105,54	92,10	69,71	84,42	99,68	104,82	108,07	107,86	101,25	88,45	--	--
1905	105,52	92,07	69,70	84,41	99,68	104,82	108,05	107,84	101,23	88,43	--	--
1905	105,47	92,02	69,68	84,41	99,68	104,81	108,00	107,78	101,20	88,40	--	--
1905	105,44	91,99	69,66	84,41	99,68	104,81	107,98	107,76	101,18	88,39	--	--
1905	105,42	91,97	69,65	84,40	99,68	104,81	107,96	107,73	101,17	88,37	--	--
1905	105,37	91,92	69,63	84,40	99,68	104,81	107,91	107,68	101,13	88,34	--	--
1905	105,35	91,89	69,62	84,40	99,68	104,81	107,89	107,66	101,12	88,33	--	--
1905	105,30	91,84	69,60	84,39	99,68	104,81	107,85	107,61	101,09	88,30	--	--
1905	105,28	91,82	69,59	84,39	99,68	104,81	107,83	107,58	101,07	88,29	--	--
1905	105,23	91,77	69,58	84,39	99,68	104,81	107,78	107,54	101,04	88,26	--	--
1905	105,21	91,75	69,57	84,38	99,68	104,80	107,76	107,52	101,03	88,25	--	--
1905	105,21	91,75	69,57	84,38	99,68	104,80	107,76	107,52	101,03	88,25	--	--
1905	105,21	91,75	69,57	84,38	99,68	104,80	107,76	107,52	101,03	88,25	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

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
1911	--	--	--	--	--	--	71,47	85,36	100,90	110,77	111,14	109,89	102,87
1911	--	--	--	--	--	--	71,50	85,37	100,90	110,78	111,20	109,98	102,93
1911	--	--	--	--	--	--	71,50	85,38	100,90	110,78	111,20	109,99	102,93
1911	--	--	--	--	--	--	71,55	85,38	100,90	110,83	111,27	110,05	103,00
1911	--	--	--	--	--	--	71,57	85,38	100,90	110,85	111,31	110,09	103,03
1911	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,79	102,74
1911	--	--	--	--	--	--	70,27	84,09	99,60	105,55	109,01	108,79	101,74
1911	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,79	102,74
1911	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,79	102,74
1905	--	--	--	--	--	--	71,43	85,28	100,74	110,75	111,17	109,98	102,90
1905	--	--	--	--	--	--	70,43	84,28	99,74	105,75	109,17	108,98	101,90
1905	--	--	--	--	--	--	70,13	83,98	99,44	105,45	108,87	108,68	101,60
1905	--	--	--	--	--	--	70,10	83,97	99,44	105,45	108,81	108,62	101,55
1905	--	--	--	--	--	--	70,09	83,97	99,44	105,45	108,79	108,59	101,53
1905	--	--	--	--	--	--	70,08	83,96	99,44	105,44	108,76	108,56	101,51
1905	--	--	--	--	--	--	70,06	83,96	99,44	105,44	108,73	108,52	101,49
1905	--	--	--	--	--	--	70,05	83,96	99,44	105,44	108,71	108,49	101,47
1905	--	--	--	--	--	--	70,04	83,95	99,44	105,44	108,68	108,46	101,45
1905	--	--	--	--	--	--	70,03	83,95	99,44	105,44	108,66	108,43	101,43
1905	--	--	--	--	--	--	70,00	83,94	99,44	105,44	108,60	108,37	101,39
1905	--	--	--	--	--	--	69,99	83,94	99,44	105,44	108,58	108,34	101,37
1905	--	--	--	--	--	--	69,97	83,94	99,44	105,44	108,55	108,32	101,35
1905	--	--	--	--	--	--	69,95	83,93	99,44	105,43	108,50	108,26	101,31
1905	--	--	--	--	--	--	69,94	83,93	99,44	105,43	108,48	108,23	101,29
1905	--	--	--	--	--	--	69,91	83,92	99,44	105,43	108,43	108,18	101,25
1905	--	--	--	--	--	--	69,90	83,92	99,44	105,43	108,41	108,15	101,23
1905	--	--	--	--	--	--	69,88	83,91	99,44	105,43	108,36	108,10	101,20
1905	--	--	--	--	--	--	69,87	83,91	99,44	105,43	108,34	108,07	101,18
1905	--	--	--	--	--	--	69,87	83,91	99,44	105,43	108,34	108,07	101,18
1905	--	--	--	--	--	--	69,87	83,91	99,44	105,43	108,34	108,07	101,18

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	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
1911	89,48	68,47	83,28	99,50	108,07	107,90	106,20	100,09	86,92	--	--	--
1911	89,53	68,48	83,29	99,51	108,07	107,93	106,25	100,13	86,95	--	--	--
1911	89,53	68,49	83,29	99,51	108,08	107,93	106,26	100,13	86,96	--	--	--
1911	89,58	68,57	83,30	99,51	108,16	108,08	106,42	100,26	87,04	--	--	--
1911	89,60	68,62	83,30	99,52	108,20	108,16	106,50	100,32	87,08	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1911	88,32	67,36	82,17	98,34	102,97	105,90	105,22	99,10	85,94	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1905	89,48	68,40	83,14	99,30	107,98	107,94	106,31	100,12	86,91	--	--	--
1905	88,48	67,44	82,30	98,42	103,06	105,98	105,34	99,19	86,06	--	--	--
1905	88,18	67,14	82,00	98,12	102,76	105,68	105,04	98,89	85,76	--	--	--
1905	88,14	67,13	82,00	98,12	102,76	105,65	105,00	98,87	85,74	--	--	--
1905	88,11	67,13	82,00	98,12	102,76	105,64	104,98	98,86	85,73	--	--	--
1905	88,09	67,12	81,99	98,12	102,76	105,62	104,96	98,85	85,72	--	--	--
1905	88,07	67,11	81,99	98,12	102,76	105,61	104,94	98,84	85,71	--	--	--
1905	88,05	67,11	81,99	98,12	102,76	105,60	104,93	98,83	85,70	--	--	--
1905	88,03	67,10	81,99	98,12	102,76	105,58	104,91	98,82	85,69	--	--	--
1905	88,01	67,09	81,99	98,12	102,76	105,57	104,89	98,81	85,68	--	--	--
1905	87,97	67,08	81,99	98,12	102,76	105,54	104,86	98,79	85,67	--	--	--
1905	87,94	67,07	81,98	98,12	102,75	105,53	104,84	98,78	85,66	--	--	--
1905	87,92	67,07	81,98	98,12	102,75	105,52	104,83	98,77	85,65	--	--	--
1905	87,88	67,06	81,98	98,12	102,75	105,49	104,80	98,75	85,63	--	--	--
1905	87,86	67,05	81,98	98,12	102,75	105,48	104,78	98,75	85,62	--	--	--
1905	87,82	67,04	81,98	98,12	102,75	105,46	104,75	98,73	85,61	--	--	--
1905	87,80	67,03	81,98	98,12	102,75	105,44	104,74	98,72	85,60	--	--	--
1905	87,76	67,02	81,97	98,12	102,75	105,42	104,71	98,70	85,58	--	--	--
1905	87,74	67,02	81,97	98,12	102,75	105,41	104,69	98,70	85,57	--	--	--
1905	87,74	67,02	81,97	98,12	102,75	105,41	104,69	98,70	85,57	--	--	--
1905	87,74	67,02	81,97	98,12	102,75	105,41	104,69	98,70	85,57	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250	LE(P4)0.0 500	LE(P4)0.0 1k	LE(P4)0.0 2k	LE(P4)0.0 4k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(P4)0.0 8k	LE(P4)0.5 63	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k	LE(P4)Br 8k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--

BIJLAGE V BEREKENINGSRESULTATEN RAILVERKEER GELUIDBELASTING

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A		169345,53	420749,57	11,00	55,7	55,2	51,3	59,0
_A		169252,29	420711,07	11,00	68,6	68,1	64,2	72,0
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	57,7	57,2	53,2	61,0
T01_B	Toetspunt	169309,69	420806,83	11,60	58,4	57,9	54,0	61,8
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	58,5	58,0	54,1	61,9
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	59,3	58,8	54,8	62,6
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,86	8,60	58,8	58,3	54,3	62,1
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,86	11,60	59,5	59,1	55,1	62,9
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	57,4	56,9	52,9	60,7
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	58,3	57,8	53,8	61,6
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	52,3	51,8	47,9	55,7
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	52,9	52,4	48,5	56,3
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	44,4	43,9	40,1	47,8
T06_B	Toetspunt	169325,68	420814,43	11,60	47,1	46,6	42,7	50,5
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	45,8	45,3	41,5	49,2
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	48,0	47,5	43,7	51,5
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	47,4	46,9	43,0	50,8
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	49,5	49,0	45,1	52,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: met scherm
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250
GS1347206	s:1034908212	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347024	s:1034907679	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347074	s:1034907854	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347022	s:1034907677	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347207	s:1034908213	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1349042	s:2100000478	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1349043	s:2100000479	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347201	s:1034908206	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347206	s:1034908212	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347024	s:1034907679	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347074	s:1034907854	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347022	s:1034907677	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347207	s:1034908213	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1349042	s:2100000478	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1349043	s:2100000479	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347201	s:1034908206	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
scherm	scherm	3,00	--	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80

Model: met scherm
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
GS1347206	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347074	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347207	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349042	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349043	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347201	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347206	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347074	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347207	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349042	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349043	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347201	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
scherm	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: met scherm
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
GS1347206	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347024	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347074	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347022	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347207	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349042	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349043	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347201	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347206	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347024	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347074	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347022	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347207	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349042	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349043	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347201	0,00	0,00	0,00	0,00
scherm	0,80	0,80	0,80	0,80

Rapport: Resultatentabel
Model: met scherm
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A		169345,53	420749,57	11,00	52,0	51,5	47,7	55,4
_A		169252,29	420711,07	11,00	66,5	66,0	62,1	69,9
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	51,7	51,2	47,4	55,1
T01_B	Toetspunt	169309,69	420806,83	11,60	52,5	52,0	48,2	55,9
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	52,1	51,6	47,7	55,5
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	52,9	52,4	48,6	56,3
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,86	8,60	51,1	50,6	46,8	54,5
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,86	11,60	52,1	51,6	47,8	55,6
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	49,4	48,9	45,1	52,9
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	50,8	50,4	46,6	54,3
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	52,2	51,7	47,8	55,6
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	52,8	52,3	48,4	56,2
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	43,1	42,7	38,9	46,6
T06_B	Toetspunt	169325,68	420814,43	11,60	45,5	45,1	41,2	49,0
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	44,0	43,6	39,7	47,5
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	46,7	46,2	42,4	50,1
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	47,4	46,9	43,1	50,8
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	49,2	48,7	44,9	52,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 6 – Flora en fauna inspectie

Flora- en fauna-inspectie Stationsstraat 5 in Berghem



In opdracht van:
Bureau Leefomgeving B.V.

25 oktober 2021
ir. J.P.M. Hovens en ir. C. de Koning

Faunaconsult
Tegelseweg 3
5951 GK Belfeld
Tel: 077-4642999
www.faunaconsult.nl

Flora- en fauna-inspectie Stationsstraat 5 in Berghem

Opdrachtgever:	Bureau Leefomgeving B.V.
Opstellers/controle:	ir. J.P.M. Hovens / ir. C. de Koning
Veldwerk:	ir. J.P.M. Hovens

Faunaconsult B.V. werkt volgens de protocollen in de kennisdocumenten van BIJ12. Onze onderzoeken voldoen daarmee aan de landelijk geldende normen en opdrachtgevers hebben een basis om ons aan te spreken op de kwaliteit van de door ons aangeleverde producten. Onze ecologen voldoen aan de deskundigheidseisen zoals gesteld door RVO. We hechten groot belang aan maatschappelijk verantwoord ondernemen en we zijn PSO gecertificeerd.

Inhoud

1 Inleiding 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Doel en status van dit document 3
1.3 Leeswijzer 3
2 De Wet natuurbescherming 4
3 Werkwijze 5
3.1 Beschrijving van de voorgenomen werkzaamheden 5
3.2 Werkwijze flora- en fauna-inspectie 5
4 Aanwezige beschermde natuurwaarden 6
4.1. Beschrijving plangebied 6
4.2 Beschermde planten en dieren 6
5 Mogelijke effecten 9
6 Conclusies en aanbevelingen 10
Literatuur 11
Bijlage 1: Toelichting per beschermingsregime 12

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Bureau Leefomgeving B.V. begeleidt de ruimtelijke ontwikkelingen van een bedrijfsgebouw aan de Stationsstraat 5 te Berghem. Het is de bedoeling dat het gebouw wordt gerenoveerd, waarbij er twee inpandig 2 woningen worden gerealiseerd. Bureau Leefomgeving B.V. heeft Faunaconsult B.V. opdracht gegeven daartoe een flora- en fauna-inspectie uit te voeren.

1.2 Doel en status van dit document

De voorgenomen ingreep heeft aanleiding gegeven voor deze inspectie. Hierin is nagegaan welke effecten deze ingreep heeft op lokaal voorkomende beschermde flora en fauna. Het risico bestaat dat het plangebied deel uitmaakt van leefgebieden van diverse beschermde soorten. Dit document geeft inzicht in de mogelijke knelpunten in het kader van natuurwetgeving en -beleid en mogelijke effecten als gevolg van het project.

Het doel van dit document is om vast te stellen of de natuurwetgeving de geplande ontwikkeling in de weg staat. De ingreep kan een negatief effect hebben op beschermde natuurwaarden (plant- en diersoorten en bijbehorende leefgebieden). Dit document geeft aan of en welke vervolgstappen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de minimale onderzoekinspanning vanuit de Wet natuurbescherming (Wnb). Daarnaast worden mitigerende (verzachtende) maatregelen aangegeven om significant negatieve effecten op voorhand te voorkomen en daarmee te voldoen aan de natuurwetgeving.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een korte beschrijving gegeven van de relevante wet- en regelgeving. Hoofdstuk 3 beschrijft de geplande werkzaamheden en de werkwijze van de inventarisaties van de natuurwaarden. In hoofdstuk 4 worden de resultaten van de veldinventarisatie weergegeven. Hoofdstuk 5 beschrijft de effecten van de voorgenomen ingreep op aanwezige natuurwaarden, evenals de mogelijke overtredingen op de Wet natuurbescherming. Hoofdstuk 6 geeft de conclusies en aanbevelingen weer.

2 De Wet natuurbescherming

In deze paragraaf wordt een korte toelichting gegeven op de juridische bescherming van de Nederlandse natuur. De Wet natuurbescherming (Wnb) , die per 1 januari 2017 is ingegaan, vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en Faunawet en de Boswet. De directe bescherming van dier- en plantensoorten was geregeld onder de Flora- en faunawet. Bij werkzaamheden met betrekking tot ruimtelijke ingrepen, moest worden nagegaan of deze negatieve gevolgen zouden kunnen hebben voor beschermde soorten. Het aspect soortbescherming blijft in de nieuwe wetgeving in grote lijnen gelijk, al verandert er wel een aantal zaken.

De lijsten met beschermde soorten zijn veranderd. Er zijn soorten die voorheen beschermd waren en onder de Wnb niet meer en andersom. Zo zijn een aantal soorten orchideeën, de kleine modderkruiper en rode bosmieren sinds 1 januari 2017 niet meer beschermd. De Wnb kent drie algemene beschermingsregimes waarin de voorschriften van de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn en twee verdragen (Bern en Bonn) zijn geïmplementeerd en waarin aanvullende voorschriften zijn gesteld voor de dier- en plantensoorten die niet onder die specifieke voorschriften vallen, maar wel bescherming behoeven (zie bijlage 1 voor een toelichting op verboden handelingen, afwijkingsmogelijkheden en criteria voor ontheffing/vrijstelling per beschermingsregime):

- **Vogels**
  alle vogels in de zin van de Vogelrichtlijn (paragraaf 3.1 van de Wnb). Verder nemen de meeste provincies de onder de Flora- en faunawet benoemde vogelsoorten waarvan het nest jaarrond werd beschermd over;
- **Internationaal beschermde soorten**
  alle dieren en planten, genoemd in de bijlagen bij de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (paragraaf 3.2 van de Wnb) ;
- **Overige beschermde soorten**
  soorten genoemd in de bijlage bij de Wnb, die niet onder de reikwijdte van paragraaf 3.2 vallen (paragraaf 3.3 van de Wnb). Hieronder vallen ondermeer de ‘algemene’ soorten die onder de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ingrepen waren vrijgesteld. Vrijwel al deze soorten zijn door alle provincies eveneens voor ruimtelijke ingrepen vrijgesteld (een uitzondering geldt voor de mol; die onder de Wet natuurbescherming niet meer is beschermd).

De beschermde status van soorten kan echter per provincie verschillen. Provincies hebben de bevoegdheid om bij provinciale verordening vrijstelling te verlenen voor nationaal beschermde soorten (Provinciale staten van Noord-Brabant, 2016). Er is dan geen ontheffing nodig voor werkzaamheden.

Voor soorten die ook niet in de bijlagen van de Wnb worden genoemd, fungeert de zorgplichtbepaling (artikel 1.11 Wnb) als vangnet. Op grond van deze bepaling moeten schadelijke handelingen voor alle in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving in beginsel achterwege worden gelaten, dan wel moeten maatregelen worden genomen om schadelijke gevolgen (zoveel mogelijk) te voorkomen.

3 Werkwijze

3.1 Beschrijving van de voorgenomen werkzaamheden

Het bedrijfspand wordt inpandig verbouwd tot 2 woningen. Daarbij wordt her en der de gevel verbouwd, o.a. door een deur op de 1e etage terug te brengen. Een schets van de voorgestane inrichting is niet voorhanden.

3.2 Werkwijze flora- en fauna-inspectie

Op 19 oktober 2021 heeft Faunaconsult B.V. het plangebied en de directe omgeving bezocht. Daarbij werden de aanwezige biotopen beoordeeld op hun geschiktheid als habitat voor beschermde diersoorten en beschermde planten. Het te renoveren gebouw werd met behulp van een ladder, boomcamera en zaklamp geïnspecteerd op de aanwezigheid van beschermde planten, vogelnesten en voortplantings- en rustplaatsen van beschermde dieren.

Aan de hand van relevante (verspreidings)literatuur en de waarnemingsoverzichten op www.ravon.nl/tijdschrift, www.verspreidingsatlas.nl, www.floron.nl, www.sovon.nl en www.zoogdiervereniging.nl is vervolgens ingeschat welke beschermde soorten mogelijk in het plangebied voorkomen.

4 Aanwezige beschermde natuurwaarden

4.1. Beschrijving plangebied

Het plangebied (zie figuur 4.1) bestaat uit een bedrijfsgebouw (zie foto's voorzijde) en wat omliggende bestrating. Vegetatie is, op een klein stukje gras na (zie foto rechtsonder voorzijde) afwezig. De omgeving van het plangebied bestaat uit enkele woningen met achtertuinen en weilanden.



Figuur 4.1. Ligging van het plangebied (rood omlijnd). Bron: Google Maps.

4.2 Beschermde planten en dieren

Het te renoveren gebouw heeft spouw, maar de ontluchtingsopeningen zijn alle voorzien van een rooster, dat kleine zoogdieren als vleermuizen de toegang versperd (zie figuur 4.2.1). Het gebouw heeft een plat bitumen dak, waarbij er aan alle zijden een dakoverstek is. De onderzijde van deze dakoverstekken bestaat uit houten planken, die nergens met de onderliggende gevel kieren (zie figuur 4.2.2). Overige openingen of betimmeringen zijn afwezig. Vleermuisverblijven of vogelnesten zijn hier dus (ook in het broedseizoen) zeker afwezig.

Omdat het terrein rondom het gebouw grotendeels is bestraat, zijn de meeste andere zoogdieren, beschermde planten, amfibieën, reptielen of overige beschermde soorten evenmin te verwachten. Een uitzondering geldt mogelijk voor soorten als de huisspitsmuis, die in het niet bestraatte deel van het plangebied een hol zouden kunnen hebben. Deze en andere soorten die mogelijk in het plangebied aanwezig zijn, zijn in tabel 4.2 opgenomen.



Figuur 4.2.1. De ventilatieopeningen zijn alle voorzien van roosters die vleermuizen en andere zoogdieren de toegang versperren.



Figuur 4.2.2. De onderzijde van het dakoverstek kiert nergens met de onderliggende gevel.

Tabel 4.2. (Potentieel) in het plangebied voorkomende beschermde soorten. Het beschermingsregime van de soorten in de Wnb is eveneens weergegeven.

Nederlandse naam en wetenschappelijke naam	Vogels met jaarrond beschermd nest	Internationaal beschermde soorten	Overige beschermde soorten
Bosmuis (*Apodemus sylvaticus*)			X
Huisspitsmuis (*Crocidura russula*)			X
Veldmuis (*Microtus arvalis*)			X

5 Mogelijke effecten

- De renovatiewerkzaamheden kunnen resulteren in het verstoren en/of vernietigen van individuen en holen van algemene zoogdieren.

In de volgende tabel zijn de mogelijke overtredingen van de verbodsbepalingen van de Wnb weergegeven. In hoofdstuk 6 wordt uitgelegd hoe deze overtredingen kunnen worden voorkomen.

Tabel 5.1. Mogelijke overtredingen van algemene verbodsbepalingen van de Wnb. Zie bijlage 1 voor een verklaring van de beschermingscategorieën en een overzicht van alle verbodsbepalingen.

Soort	Beschermingsregime Wnb	Art. 3.1 lid 1	Art. 3.1 lid 2	Art. 3.5 lid 1	Art. 3.5 lid 2	Art. 3.5 lid 3	Art. 3.5 lid 4	Art. 3.10 lid 1
Algemene zoogdieren	Overige soorten							X

Artikel 3.1 (m.b.t. Vogels)
- **lid 1**: het opzettelijk doden en vangen van vogels
- **lid 2**: het opzettelijk vernielen en beschadigen van nesten, rustplaatsen en eieren en het wegnemen van nesten

Artikel 3.5 (m.b.t. Internationaal beschermde soorten):
- **lid 1**: het opzettelijk doden of vangen van soorten
- **lid 2**: het opzettelijk verstoren van soorten
- **lid 3**: het opzettelijk vernielen en rapen van eieren van soorten
- **lid 4**: het beschadigen en vernielen van de voortplantingsplaatsen en rustplaatsen van soorten

Artikel 3.10 lid 1 (m.b.t. A-soorten): het is verboden
(a) in het wild levende A-soorten opzettelijk te doden of te vangen;
(b) de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van de A-soorten opzettelijk te beschadigen of te vernielen; en
De onder (a) en (b) genoemde verboden zijn niet van toepassing op de bos-, huisspits- en veldmuis voor zover deze dieren zich in of op gebouwen of daarbij behorende ervan of roerende zaken bevinden (artikel 3.10 lid 3 Wnb).

6 Conclusies en aanbevelingen

In het plangebied komen mogelijk zoogdieren voor, die onder de Wnb zijn beschermd. Het gaat om algemeen voorkomende soorten (zogenaamde A-soorten), waarvoor in Noord-Brabant een vrijstelling geldt in geval van ruimtelijke ontwikkeling en beheer en onderhoud (Provinciale staten van Noord-Brabant, 2016).

Voor alle zoogdieren de Zorgplicht (artikel 1.11 Wnb); deze houdt in dat nadelige gevolgen voor dieren en planten altijd zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Om aan de algemene zorgplicht te voldoen, moeten dieren die tijdens de werkzaamheden worden aangetroffen, zo snel mogelijk naar een aangrenzende locatie buiten het plangebied worden verplaatst.

Literatuur

- Ministerie van Economische zaken. 2016. Soortenbescherming bij ruimtelijke ingrepen. Lees hier wat de Wet natuurbescherming daarover regelt. Versie 1.3.
- Provinciale staten van Noord-Brabant. 2016. Verordening van Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant houdende regels ter bescherming van de natuur (Verordening natuurbescherming Noord-Brabant).
  Link:http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Historie/Noord-Brabant/600901/CVDR600901_1.html.

Bijlage 1: Toelichting per beschermingsregime

Vogels

Verbodsbepalingen en afwijkingsmogelijkheden

Het beschermingsregime voor vogels is neergelegd in de artikelen 3.1 tot en met 3.4 van de Wnb. Deze bepalingen gelden voor alle van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn.

Op grond van de artikelen 3.1 en 3.2 gelden voor deze vogels de volgende verboden:

- het opzettelijk doden en vangen van vogels (artikel 3.1 lid 1 Wnb)
- het opzettelijk vernielen en beschadigen van nesten, rustplaatsen en eieren en het wegnemen van nesten (artikel 3.1 lid 2 Wnb)
- het rapen en houden van eieren (artikel 3.1 lid 3 Wnb)
- het opzettelijk storen van vogels indien dit van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende soort (artikel 3.1 lid 4 en 5 Wnb)
- het verkopen, vervoeren voor verkoop, onder zich hebben voor verkoop of ten verkoop aanbieden van (gemakkelijk herkenbare delen of producten van) dode of levende vogels (artikel 3.2 lid 1 Wnb)
- het, anders dan voor verkoop, houden en vervoeren van (gemakkelijk herkenbare delen of producten van) dode of levende vogels (artikel 3.2 lid 6 Wnb)
- het, voor zover bij of krachtens de Wnb toegestaan, vangen of doden van vogels met – kort gezegd – verboden middelen en het achtervolgen met behulp van in de Vogelrichtlijn genoemde vervoermiddelen overeenkomstig de in de Vogelrichtlijn omschreven wijze (artikel 3.4 lid 1 Wnb).

Het beschermingsregime gaat uit van het ‘nee, tenzij-principe’. Dit betekent dat de genoemde schadelijke handelingen verboden zijn, tenzij het bevoegd gezag een afwijking van het verbod toestaat. Die toestemming kan worden verleend door middel van een ontheffing of vrijstelling.

Criteria voor ontheffing of vrijstelling

Gedeputeerde staten (‘GS’) kunnen van vrijwel alle hierboven omschreven verboden ontheffing verlenen. Provinciale staten (‘PS’) kunnen daarnaast bij verordening vrijstelling verlenen van deze verboden. Voor een paar specifieke verboden is de minister van Economische Zaken (de ‘minister’) het bevoegd gezag, namelijk de verboden die zien op de verkoop en het vervoer van vogels. Indien een afwijking van een verbodsbepaling wordt toegestaan, moet daarbij in ieder geval worden bepaald op welke soort de afwijking betrekking heeft, welke middelen, installaties of methoden voor het vangen of doden zijn toegestaan en welke voorwaarden gelden ter beperking van de risico’s en met betrekking tot het tijdstip en de plaats van de handeling. Daarnaast moet voor de verlening van een ontheffing of vrijstelling aan een aantal cumulatieve criteria zijn voldaan. Dit betekent dat er:

- geen andere bevredigende oplossing mag bestaan,
- de maatregelen niet mogen leiden tot verslechtering van de staat van instandhouding van de desbetreffende soort en
- de ontheffing nodig is in verband met één van de volgende zes gronden:
    - het belang van de volksgezondheid of de openbare veiligheid;
    - het belang van de veiligheid van het luchtverkeer;
    - ter voorkoming van belangrijke schade aan gewassen, vee, bossen, visserij of wateren;
    - ter bescherming van flora of fauna;
    - voor onderzoek of onderwijs, het uitzetten of herinvoeren van soorten of voor de daarmee samenhangende teelt; of
    - om het vangen, het onder zich hebben of elke andere wijze van verstandig gebruik van bepaalde vogels in kleine hoeveelheden selectief en onder strikt gecontroleerde omstandigheden toe te staan.

Internationaal beschermde soorten

Internationaal beschermde soorten zijn strikt beschermd

Deze soorten worden in de praktijk vaak aangeduid als de 'strikt beschermde soorten', omdat voor deze soorten alleen onder strikte voorwaarden ontheffing van een verbodsbepaling kan worden verkregen. Bekende voorbeelden van habitatsoorten zijn de drijvende waterweegbree, de rugstreeppad en de zandhagedis.

Verbodsbepalingen

De belangrijkste verboden uit de Wnb zijn:

- het opzettelijk doden of vangen van habitatsoorten (artikel 3.5 lid 1 Wnb)
- het opzettelijk verstoren van habitatsoorten (artikel 3.5 lid 2 Wnb)
- het opzettelijk vernielen en rapen van eieren van habitatsoorten (artikel 3.5 lid 3 Wnb)
- het beschadigen en vernielen van de voortplantingsplaatsen en rustplaatsen van habitatsoorten (artikel 3.5 lid 4 Wnb)
- het opzettelijk plukken en verzamelen, afsnijden, ontwortelen en vernielen van habitatsoorten (artikel 3.5 lid 5 Wnb)
- het, anders dan voor verkoop, onder zich hebben of vervoeren van habitatsoorten (artikel 3.6 lid 2 Wnb).

Criteria voor ontheffing of vrijstelling

Gedeputeerde Staten kunnen van deze verboden ontheffing verlenen en Provinciale Staten kunnen bij verordening vrijstelling verlenen van deze verboden (artikel 3.8 lid 2 en 3.9 lid 2 Wnb). Er is een aantal (cumulatieve) criteria (opgesomd in artikel 3.8 lid 5 Wnb) om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen; deze worden slechts verleend indien:

- er geen andere bevredigende oplossing bestaat (alternatieventoets);
- er geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijk verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan;
- de ontheffing of vrijstelling nodig is:
    - in het belang van de bescherming van de wilde flora of fauna of in het belang van de instandhouding van de natuurlijke habitats;
    - ter voorkoming van ernstige schade aan met name de gewassen, veehouderijen, bossen, visgronden, wateren of andere vormen van eigendom;
    - in het belang van de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en met inbegrip van voor het milieu wezenlijke gunstige effecten;
    - voor onderzoek en onderwijs, repopulatie of herintroductie van deze soorten, of voor de daartoe benodigde kweek, met inbegrip van de kunstmatige vermeerdering van planten; of
    - om het onder strikt gecontroleerde omstandigheden mogelijk te maken op selectieve wijze en binnen bepaalde grenzen een beperkt, bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde dieren van de aangewezen soort te vangen of onder zich te hebben, onderscheidenlijk een beperkt bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde planten van de aangewezen soort te plukken of onder zich te hebben.

Overige beschermde soorten

Algemeen

Overige beschermde soorten zijn niet beschermd vanwege de Europese wet- en regelgeving. Het gaat hier om de in het wild levende diersoorten die worden genoemd in onderdeel A van de bijlage bij de Wnb. Voorbeelden zijn de hermelijn en de wezel ('A-soorten'). Daarnaast worden vaatplanten beschermd van de soorten die worden genoemd in onderdeel B in de bijlage bij de Wnb, zoals de akkerboterbloem en de muurbloem ('B-soorten'). Uit de wetsgeschiedenis is gebleken dat het nodig is om deze soorten bij wet aan te wijzen, omdat zij niet voldoende worden beschermd door enkel de zorgplicht. Het gaat daarbij in het bijzonder om soorten die in Nederland in hun voortbestaan worden bedreigd. Op de bijlagen zijn dan ook bijvoorbeeld de Rode Lijst-soorten aangewezen.

Verboden handelingen

Het is verboden op grond van artikel 3.10 lid 1 Wnb:
(a) in het wild levende A-soorten opzettelijk te doden of te vangen;
(b) de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van de A-soorten opzettelijk te beschadigen of te vernielen en
(c) B-soorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.
De onder (a) en (b) genoemde verboden zijn niet van toepassing op de bos-, huisspits- en veldmuis voor zover deze dieren zich in of op gebouwen of daarbij behorende ervan of roerende zaken bevinden (artikel 3.10 lid 3 Wnb). Voor deze overige soorten gelden dus minder verboden dan voor de strikt beschermde soorten. Zo is bijvoorbeeld het (opzettelijk) verstoren van soorten niet verboden.

Ruimere afwijkingsmogelijkheden

Voor de overige soorten gelden bovendien ruimere afwijkingsmogelijkheden dan voor de strikt beschermde soorten. Artikel 3.8 Wnb (dat de afwijkingsmogelijkheden voor Habitatsoorten bepaalt) is grotendeels van overeenkomstige toepassing op de overige soorten. Dit betekent dat een ontheffing of vrijstelling slechts wordt verleend indien:

- er geen andere bevredigende oplossing bestaat (alternatieventoets);
- er geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijk verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan;
- de ontheffing of vrijstelling nodig is:
    - in het belang van de bescherming van de wilde flora of fauna of in het belang van de instandhouding van de natuurlijke habitats;
    - ter voorkoming van ernstige schade aan met name de gewassen, veehouderijen, bossen, visgronden, wateren of andere vormen van eigendom;
    - in het belang van de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en met inbegrip van voor het milieu wezenlijke gunstige effecten;
    - voor onderzoek en onderwijs, repopulatie of herintroductie van deze soorten, of voor de daartoe benodigde kweek, met inbegrip van de kunstmatige vermeerdering van planten; of
    - om het onder strikt gecontroleerde omstandigheden mogelijk te maken op selectieve wijze en binnen bepaalde grenzen een beperkt, bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde dieren van de aangewezen soort te vangen of onder zich te hebben, onderscheidenlijk een beperkt bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde planten van de aangewezen soort te plukken of onder zich te hebben.

Anders dan voor Habitatsoorten, kan voor de overige soorten ook ontheffing of vrijstelling worden verleend als dit noodzakelijk is (artikel 3.8 lid 2):

- in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied;

- ter voorkoming van schade of overlast, met inbegrip van schade aan sportvelden, schietterreinen, industrieterreinen, kazernes, of begraafplaatsen;
- ter beperking van de omvang van de populatie van dieren, in verband met door deze dieren ter plaatse en in het omringende gebied veelvuldig veroorzaakte schade of in verband met de maximale draagkracht van het gebied waarin de dieren zich bevinden;
- ter voorkoming of bestrijding van onnodig lijden van zieke of gebrekkige dieren;
- in het kader van bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw;
- in het kader van bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of in het kader van natuurbeheer;
- in het kader van bestendig beheer of onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied, of
- ten behoeve van het algemeen belang.

Overzicht verbodsbepalingen Wet natuurbescherming (Ministerie van Economische Zaken, 2016)

Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn § 3.1 Wn	Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn § 3.2 Wn	Beschermingsregime andere soorten § 3.3 Wn
Art 3.1 lid 1 Het is verboden in het wild levende vogels opzettelijk te doden of te vangen.	Art 3.5 lid 1 Het is verboden soorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen	Art 3.10 lid 1a Het is verboden soorten opzettelijk te doden of te vangen
Art 3.1 lid 2 Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen	Art 3.5 lid 4 Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren te beschadigen of te vernielen	Art 3.10 lid 1b Het is verboden de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen
Art 3.1 lid 3 Het is verboden eieren te rapen en deze onder zich te hebben	Art 3.5 lid 3 Het is verboden eieren van dieren in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen	Niet van toepassing
Art 3.1 lid 4 en lid 5 Het is verboden vogels opzettelijk te storen, tenzij de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort	Art 3.5 lid 2 Het is verboden dieren opzettelijk te verstoren	Niet van toepassing
Niet van toepassing	Art 3.5 lid 5 Het is verboden plantensoorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen	Art 3.10 lid 1c Het is verboden plantensoorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen

Bijlage 7 - LIR berekening (kwaliteitsverbetering)

Project Raming kwaliteitsverbeteringen Stationsstraat 5 Berghem

Opdrachtgever: Dhr. J. Gooiker
Architect: Princen BouwProcesBegeleiding B.V.

Code	S	Omschrijving	Hoeveel	Ehd	Eenheidsprijs	Bruto totaal
00	*	**ALGEMENE GEGEVENS**				
	#	**Uitgangspunten**				
	.	**Princen Bouw ProcesBegeleiding BV werknr. W-21-1380:**				
	.	- blad VO 00 dd 18-02-2022;				
	.	- blad BT 10 dd 10-02-2022;				
	.	- blad VO 10 dd 10-02-2022;				
	.	- blad BT 11 dd 10-02-2022;				
	.	- blad VO 11 dd 10-02-2022;				
	.	- blad BT 20 dd 29-04-2022;				
	.	- blad VO 20 dd 29-04-2022;				
	"	***Algemene opmerkingen***				
	.	- Dit betreft een kostenraming en is gebaseerd op het huidige prijspeil. Hieraan kunnen geen rechten worden ontleend.				
	.					
		Uitgangspunten				
	#	**Niet opgenomen in deze raming**				
	.	- kosten architect, constructeur en overige adviseurs;				
	.	- legeskosten;				
	.					
		Niet opgenomen in deze raming				
		ALGEMENE GEGEVENS				
01	*	**GEVELKOZIJNEN**				
01.10	#	**Woning 1**	**1**	**pst**		
		Slopen bestaande kozijnen	14	st	97,00	1358,00
		Sloop spouwmuur	6	m2	29,10	174,60
		Stelregels tbv kozijnen	88,1	m1	27,05	2383,11
		Leveren en monteren aluminium gevelkozijnen type Ferro Line (staallook), kleur Ral 9005 incl. beglazing.	36,80	m2	766,50	28209,50
		Aftimmeren binnenzijde kozijnen	70,4	m1	10,28	723,36
		Afvoeren oude kozijnen en puin	1	pst	750,00	750,00
	.					
		Woning 1	**1**	**pst**	**33598,56**	**33598,56**
01.10	#	**Woning 2**	**1**	**pst**		
		Slopen bestaande kozijnen	11	st	97,00	1067,00
		Sloop spouwmuur	4,7	m2	29,10	136,77
		Stelregels tbv kozijnen	58,2	m1	27,05	1574,31
		Leveren en monteren aluminium gevelkozijnen type Ferro Line (staallook) , kleur Ral 9005 incl. beglazing.	20,3	m2	766,50	15559,95
		Aftimmeren binnenzijde kozijnen	47,3	m1	10,28	486,01
		Afvoeren oude kozijnen en puin	1	pst	300,00	300,00
	.					
		Woning 2	**1**	**pst**	**19124,04**	**19124,04**
		GEVELKOZIJNEN			**52722,60**	**52722,60**
02	*	**LAADPERRON**				
02.10	#	**Totaal**	**1**	**pst**		
	.	Verdeling:				
	.	woning 1: 1/3				
	.	woning 2: 2/3				
		Grondwerk incl opnemen bestrating en incl. aanvullen tussen metselwerk	1	pst	1588,00	1588,00
		Funderingsplaat	10	m2	105,00	1050,00
		Metselwerk dmv BIA blok vuilwerk inclusief treden	17,4	m2	77,50	1348,50
		Betonvloer vlak afgewerkt	9,5	m2	125,00	1187,50
		Afsmeren buitenzijde metselwerk	9,2	m2	90,00	828,00
	.					
		Totaal	**1**	**pst**	**6002,00**	**6002,00**
		LAADPERRON			**6002,00**	**6002,00**

Code	S	Omschrijving	Hoeveel	Ehd	Eenheidsprijs	Bruto totaal
03	*	**STALEN SCHUIFDEUREN**				
03.10	#	**Woning 1**	**2**	**st**		
		Schuifdeur voorzijde inclusief bekleding met hout en inclusief rails	1	st	4888,00	4888,00
		Bekleden rails	1	st	319,00	319,00
		Schuifdeur achterzijde, inclusief bekleding met hout	1	st	2694,00	2694,00
		Woning 1	**2**	**st**	**3950,50**	**7901,00**
03.10	#	**Woning 2**	**2**	**st**		
		Schuifdeur voorzijde inclusief bekleding met hout en inclusief rails	1	st	4888,00	4888,00
		Bekleden rails	1	st	319,00	319,00
		Woning 2	**2**	**st**	**2603,50**	**5207,00**
		STALEN SCHUIFDEUREN			**13108,00**	**13108,00**
04	*	**HIJSKAPPEN**				
04.10	#	**Woning 1**	**2**	**st**		
		Wanden HSB prefab	34,8	m2	260,00	9048,00
		Daken pefab inclusief	22,5	m2	210,00	4725,00
		Bekleding daken met leien	22,5	m2	170,00	3825,00
		Plaatsen kappen	2	st	388,00	776,00
		Kraanhuur	1	pst	800,00	800,00
		Aansluiten dakbedekking	1	pst	300,00	300,00
		Woning 1	**2**	**st**	**9737,00**	**19474,00**
		HIJSKAPPEN			**19474,00**	**19474,00**
05	*	**LUIKEN**				
05.10	#	**Woning 1**	**4**	**st**		
		Luiken tpv hijshuisjes	4	st	548,50	2194,00
		Aflakken luiken	4	st	60,00	240,00
		Woning 1	**4**	**st**	**608,50**	**2434,00**
		LUIKEN			**2434,00**	**2434,00**
06	*	**AANBOUW HERSTELLEN**				
06.10	#	**Woning 2**	**1**	**pst**		
		Sloop dakrand	19,9	m1	14,55	289,55
		Inzagen en weghalen metselwerk tbv steunberen	5	st	194,00	970,00
		Graafwerk tbv steunberen	1	pst	397,00	397,00
		Aanstorten fundering tbv steunberen	5	st	172,00	860,00
		Metselwerk topgevels en steunberen	14,2	m2	220,00	3124,00
		Toeslag intanden steunberen voor-/achtergevel	5,5	m1	24,25	133,38
		Aansluiting dakplaat/bestaande gevel	11,2	m1	140,00	1568,00
		Ophogen dak	58,25	m2	85,00	4951,25
		Dakbedekking dmv stalen gofplaten	58,25	m2	76,90	4479,43
		Zinken mastgoot	11,2	m1	42,50	476,00
		Woning 2	**1**	**pst**	**17248,60**	**17248,60**
		AANBOUW HERSTELLEN			**17248,60**	**17248,60**
07	*	**HERSTELLEN DAKRAND**				
07.10	#	**Woning 1**	**29,2**	**m1**		
		Verwijderen bestaande bekleding	29,2	m1	14,55	424,86
		Uitvullen, klossen	29,2	m1	13,73	400,77
		Bekleding boei met garantplaat	8,8	m2	66,10	581,68
		Smetplank tegen gevel	8,8	m2	70,95	624,36
		Schilderen klossen en bekleding	29,2	m1	52,50	1533,00
		Woning 1	**29,2**	**m1**	**122,08**	**3564,67**
07.20	#	**Woning 2**	**24,8**	**m1**		
		Verwijderen bestaande bekleding	24,8	m1	14,55	360,84
		Uitvullen, klossen	24,8	m1	13,73	340,38
		Bekleding boei met garantplaat	7,5	m2	66,10	495,75
		Smetplank tegen gevel	7,5	m2	70,95	532,13
		Schilderen klossen en bekleding	24,8	m1	52,50	1302,00
		Woning 2	**24,8**	**m1**	**122,22**	**3031,10**

Code	S	Omschrijving	Hoeveel	Ehd	Eenheidsprijs	Bruto totaal
		HERSTELLEN DAKRAND			**6595,77**	**6595,77**
08	*	**HERSTELLEN GEVELS**				
08.10	#	**Totaal**	**1**	**pst**		
	.	woning 1: 45%				
	.	woning 2: 55%				
		Gevelsteiger	385	m2	17,50	6737,50
		Verwijderen verflaag	252	m2	47,50	11970,00
		Uitkappen voegwerk en opnieuw voegen	252	m2	22,00	5544,00
		Aanhelen metselwerk	1	pst	1802,00	1802,00
	.					
		Totaal	**1**	**pst**	**26053,50**	**26053,50**
		HERSTELLEN GEVELS			**26053,50**	**26053,50**

S t	Omschrijving	Hoevl heid	Een heid	Alle kost. soorten	H L	Totaal	Totaal Generaal
@	Netto totaal	1		143.638,46		143.638,46	
*				**143.638,46**		**143.638,46**	**143.638,46**
%	ABK	%		4,00%		5.745,54	
*				**5.745,54**		**5.745,54**	**149.384,00**
%	AK/W & R	%		8,00%		11.950,72	
*				**11.950,72**		**11.950,72**	**161.334,72**
%	Car Verzekering	%		0,35%		564,67	
*				**564,67**		**564,67**	**161.899,39**
*	**TOTAAL EXCLUSIEF BTW**						**161.899,39**
GH	Grondslag BTW hoog			18.260,93		161.899,39	
%H	BTW hoog			21,00%		33.998,87	
BT	Totaal BTW			33.998,87		33.998,87	
*	**Totaal incl BTW**			**33.998,87**		**33.998,87**	**195.898,26**

DEKKERS
CALCULATIE & BOUWADVIES

Samenvatting raming kwaliteitsverbetering Stationsstraat 5 Berghem datum: 9-jun-22

	Verbetering		Woning 1	Woning 2	Totaal
1	**Kozijnen**		€ 37.870,00	€ 21.555,00	€ 59.425,00
2	**Laadperron**		€ 2.255,00	€ 4.510,00	€ 6.765,00
3	**Stalen schuifdeuren**		€ 8.905,00	€ 5.869,00	€ 14.774,00
4	**Huiskappen**		€ 21.950,00	€ -	€ 21.950,00
5	**Luiken**		€ 2.743,00	€ -	€ 2.743,00
6	**Aanbouw herstellen**		€ -	€ 19.441,00	€ 19.441,00
7	**Dakrand**		€ 4.018,00	€ 3.416,00	€ 7.434,00
8	**Gevel**				
	- steigerwerk		€ 3.417,30	€ 4.176,70	€ 7.594,00
	- verwijderen verflagen		€ 6.071,40	€ 7.420,60	€ 13.492,00
	- opnieuw voegen		€ 2.811,60	€ 3.436,40	€ 6.248,00
	- metselwerk aanhelen		€ 914,40	€ 1.117,60	€ 2.032,00
	- (dichtgemetseld raam terugbrengen in post gevelkozijnen)				
	Totaal exclusief BTW		€ 90.955,70	€ 70.942,30	€ 161.898,00
	BTW	21%	€ 19.100,70	€ 14.897,88	€ 33.998,58
	Totaal inclusief BTW		€ 110.056,40	€ 85.840,18	**€ 195.896,58**

Princen

VERBOUW STATIONSSTRAAT 5 BERGHEM

Projectnummer:
W-21-1380

Datum:
10-05-2022

Getekend:
Wouter Princen | Rik van den Elzen

kantoorprincen.nl

De Hammen 40

5371 MK Ravenstein

T.0486-412829

info@kantoorprincen.nl

FOTO'S BESTAAND





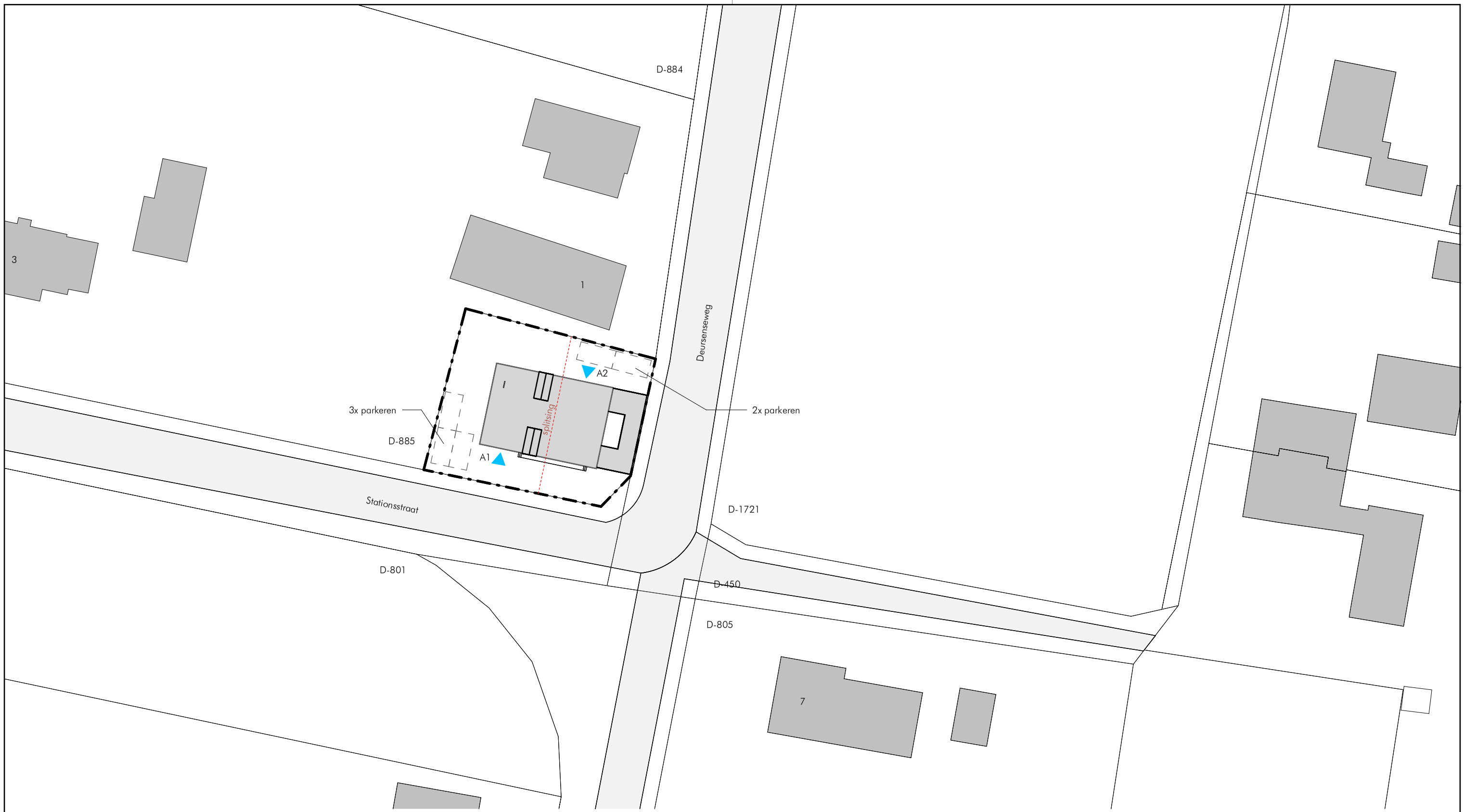




Princen




Hkv Berchs-Heem



NOORD

Kadastrale Gemeente:	Burgerlijke Gemeente:	Oppervlakte te bouwen:	Oppervlakte perceel:
Berghem	Oss		
Sectie:		Oppervlakte te slopen:	Oppervlakte bebouwd terrein:
488			
Nummer(s):		Inhoud hoofdgebouw:	Inhoud bijgebouw:
D			

Princen
De Hammen 40 Ravenstein • 0486 - 412829 • www.kantoorprincen.nl

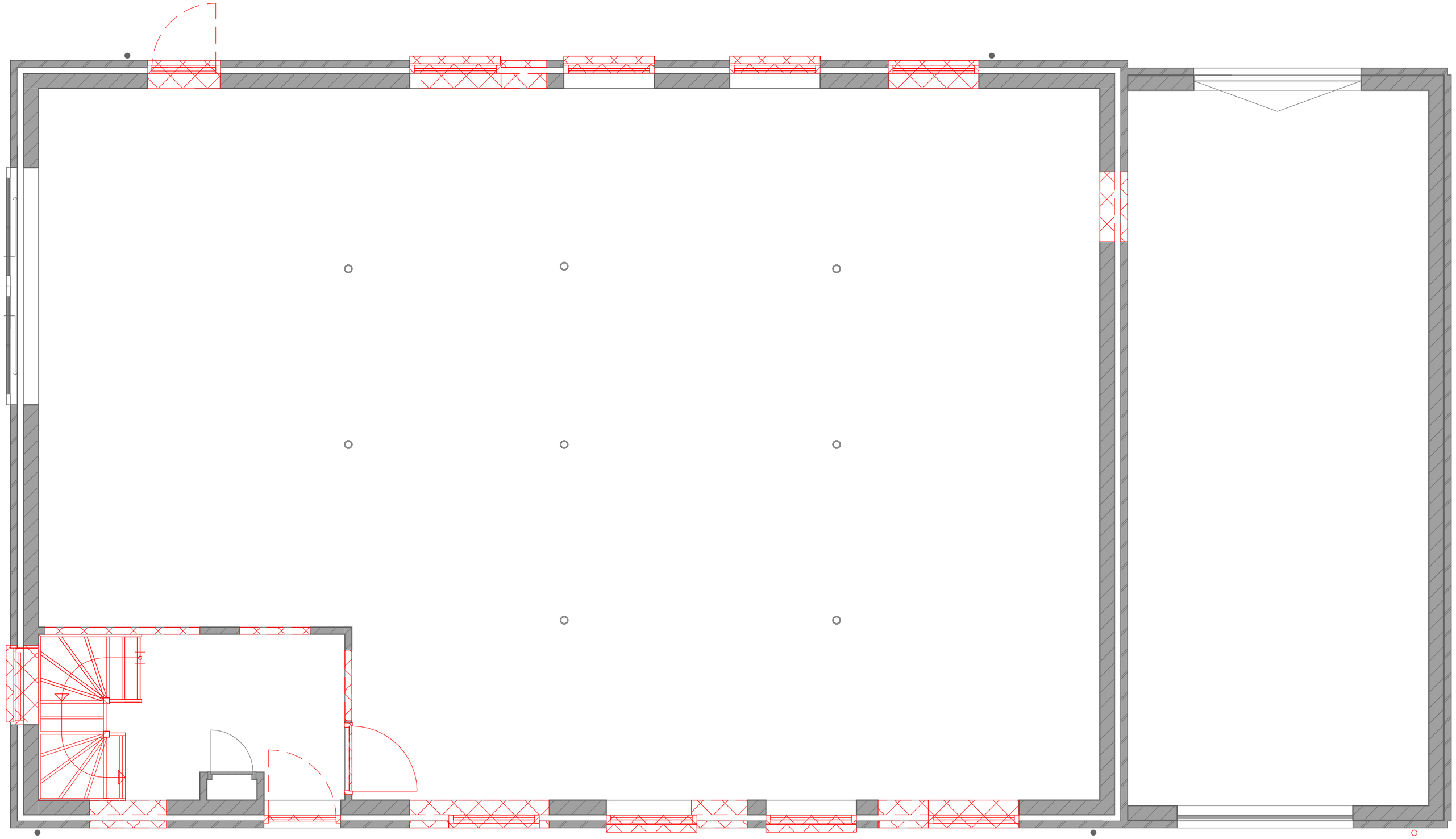
Projectomschrijving:
Plan voor het realiseren van twee woningen aan de Stationsstraat 5 te Berghem

Projectadres:
Stationsstraat 5, 5351NM, Berghem

Onderdeel:
SITUATIE NIEUW

Schaal:	Formaat:	Projectfase:	Getekend:
1 : 500	A3	Voorlopig ontwerp	RvdE
Datum:	Gewijzigd:	Projectnummer:	Tekeningnummer:
18-02-2022		**W-21-1380**	**VO 00**

© 2021 Princen BouwProcesBegeleiding B.V., KVK: 63418274



BEGANE GROND
1 : 50

Princen

De Hammen 40 Ravenstein • 0486 - 412829 • www.kantoorprincen.nl

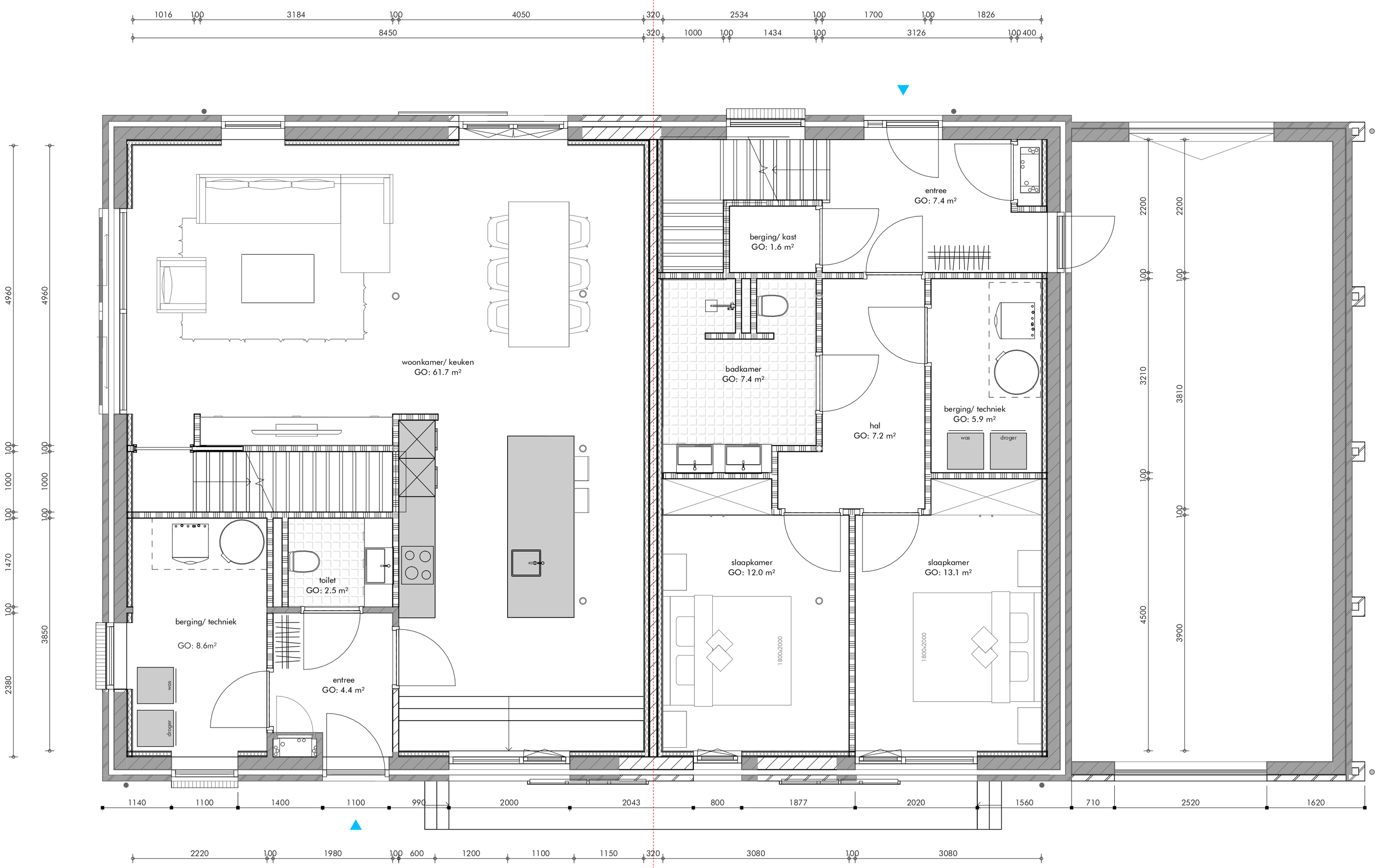
Projectadres: Stationsstraat 5, 5351NM, Berghem
Bouwplan:
Kadastrale Gemeente: Berghem
Burgerlijke Gemeente: Oss
Sectie: 488
Nummer(s): D

Projectomschrijving: Plan voor het realiseren van twee woningen aan de Stationsstraat 5 te Berghem

Onderdeel: **BEGANE GROND BESTAAND**

Projectfase: Voorlopig ontwerp
Getekend: RvdE
Schaal: 1 : 50
Formaat: A2
Datum: 10-02-2022
Gewijzigd:
Projectnummer: **W-21-1380**
Tekeningnummer: **BT 10**

© 2021 Princen BouwProcesBegeleiding B.V., KVK: 63418274



BEGANE GROND

1 : 50

Princen

De Hammen 40 Ravenstein • 0486 - 412829 • www.kantoorprincen.nl

Projectadres: Stationsstraat 5, 5351NM, Berghem

Bouwplan:

Kadastrale Gemeente: Berghem

Burgerlijke Gemeente: Oss

Sectie: 488

Nummer(s): D

Projectomschrijving: Plan voor het realiseren van twee woningen aan de Stationsstraat 5 te Berghem

Onderdeel: **BEGANE GROND NIEUW**

Projectfase: Voorlopig ontwerp

Getekend: RvdE

Schaal: 1 : 50

Formaat: A2

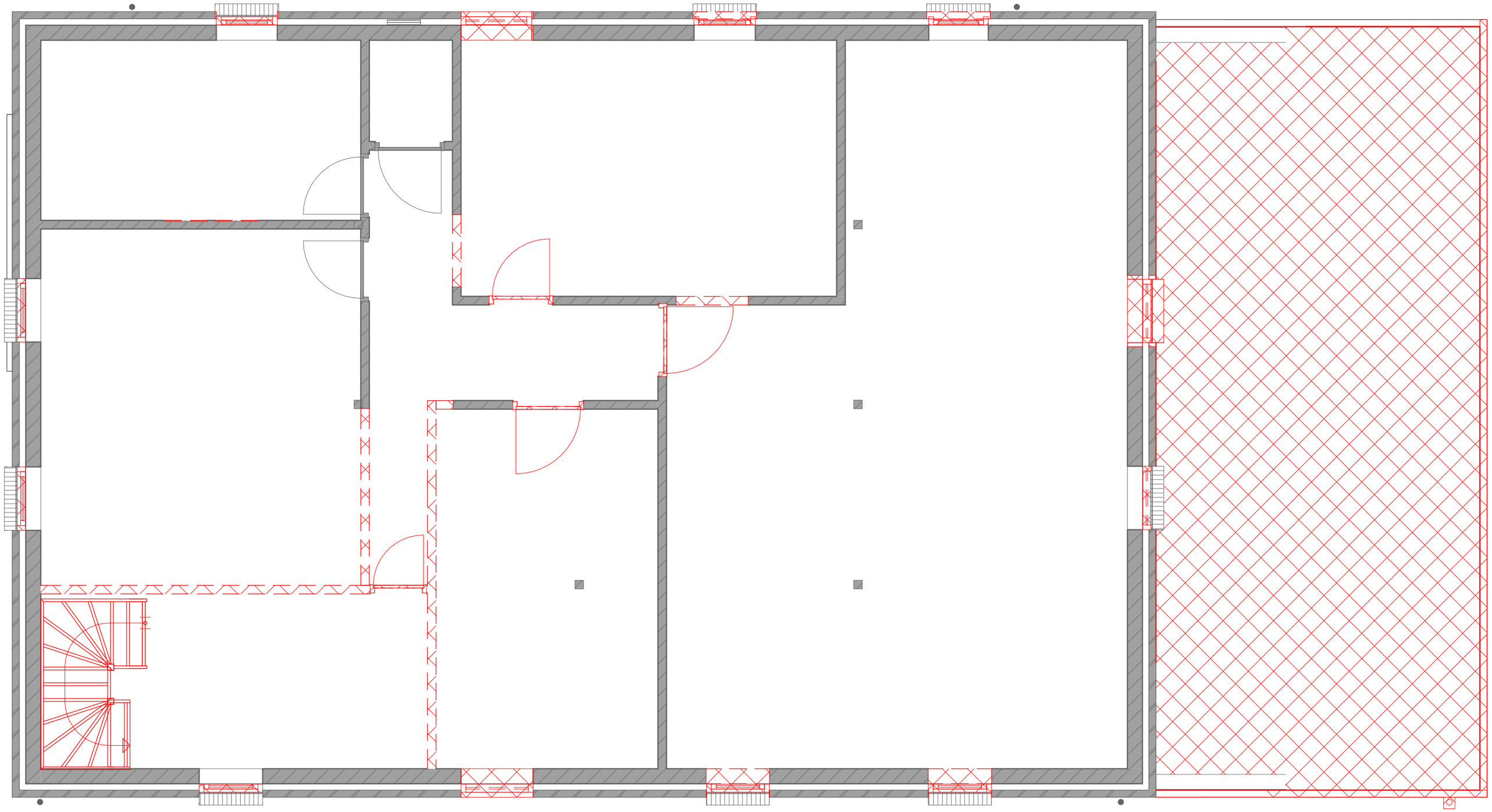
Datum: 10-02-2022

Gewijzigd:

Projectnummer: **W-21-1380**

Tekeningnummer: **VO 10**

© 2021 Princen BouwProcesBegeleiding B.V., KVK: 63418274



1E VERDIEPING
1 : 50

Princen

De Hammen 40 Ravenstein • 0486 - 412829 • www.kantoorprincen.nl

Projectadres:
Stationsstraat 5, 5351NM, Berghem

Bouwplan:

Kadastrale Gemeente:
Berghem

Burgerlijke Gemeente:
Oss

Sectie:
488

Nummer(s):
D

Projectomschrijving:
Plan voor het realiseren van twee woningen aan de Stationsstraat 5 te Berghem

Onderdeel:
VERDIEPING BESTAAND

Projectfase:
Voorlopig ontwerp

Getekend:
RvdE

Schaal:
1 : 50

Formaat:
A2

Datum:
10-02-2022

Gewijzigd:

Projectnummer:
W-21-1380

Tekeningnummer:
BT 11

© 2021 Princen BouwProcesBegeleiding B.V., KVK: 63418274



1E VERDIEPING

1 : 50

Princen

De Hammen 40 Ravenstein • 0486 - 412829 • www.kantoorprincen.nl

Projectadres: Stationsstraat 5, 5351NM, Berghem

Bouwplan:

Kadastrale Gemeente: Berghem

Burgerlijke Gemeente: Oss

Sectie: 488

Nummer(s): D

Projectomschrijving: Plan voor het realiseren van twee woningen aan de Stationsstraat 5 te Berghem

Onderdeel: **VERDIEPING NIEUW**

Projectfase: Voorlopig ontwerp

Getekend: RvdE

Schaal: 1 : 50

Formaat: A2

Datum: 10-02-2022

Gewijzigd:

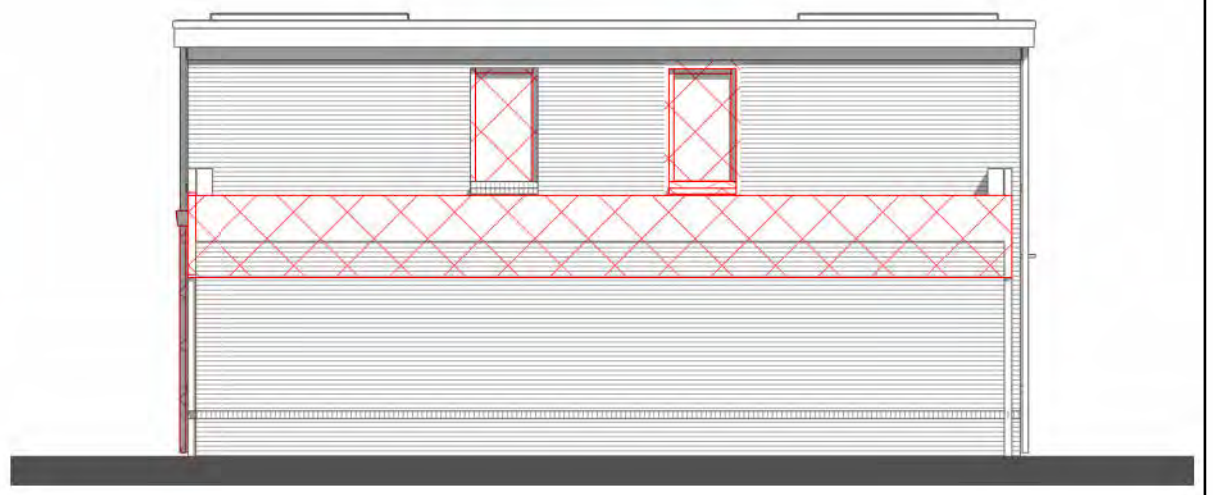
Projectnummer: **W-21-1380**

Tekeningnummer: **VO 11**

© 2021 Princen BouwProcesBegeleiding B.V., KVK: 63418274



VOORGEVEL
1 : 100



RECHTER ZIJGEVEL
1 : 100



ACHTERGEVEL
1 : 100



LINKER ZIJGEVEL
1 : 100

Princen
De Hammen 40 Ravenstein • 0486 - 412829 • www.kantoorprincen.nl

Projectomschrijving:
Plan voor het realiseren van twee woningen aan de Stationsstraat 5 te Berghem

Projectadres:
Stationsstraat 5, 5351NM, Berghem

Schaal: 1:100
Formaat: A3

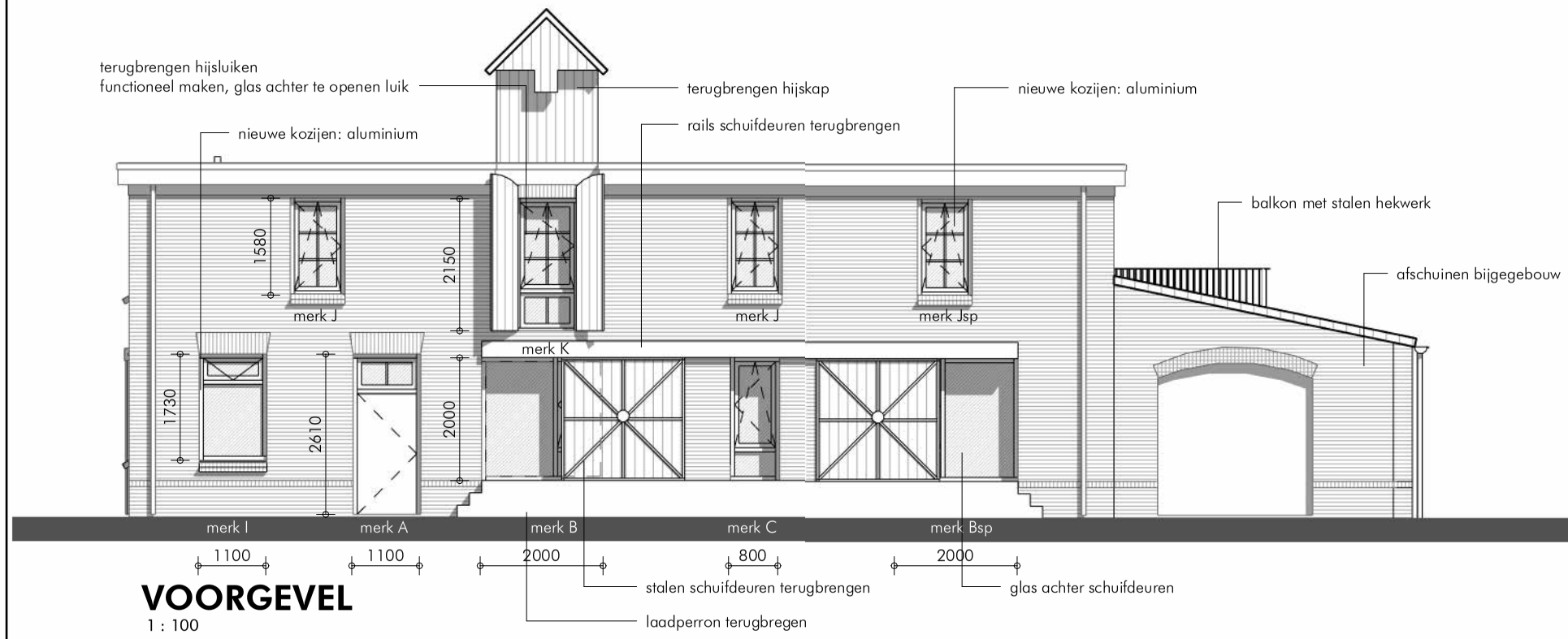
Projectfase: Voorlopig ontwerp
Getekend: RvdE

Onderdeel:
GEVELS BESTAAND

Datum: 29-04-2022
Gewijzigd:

Projectnummer: **W-21-1380**
Tekeningnummer: **BT 20**

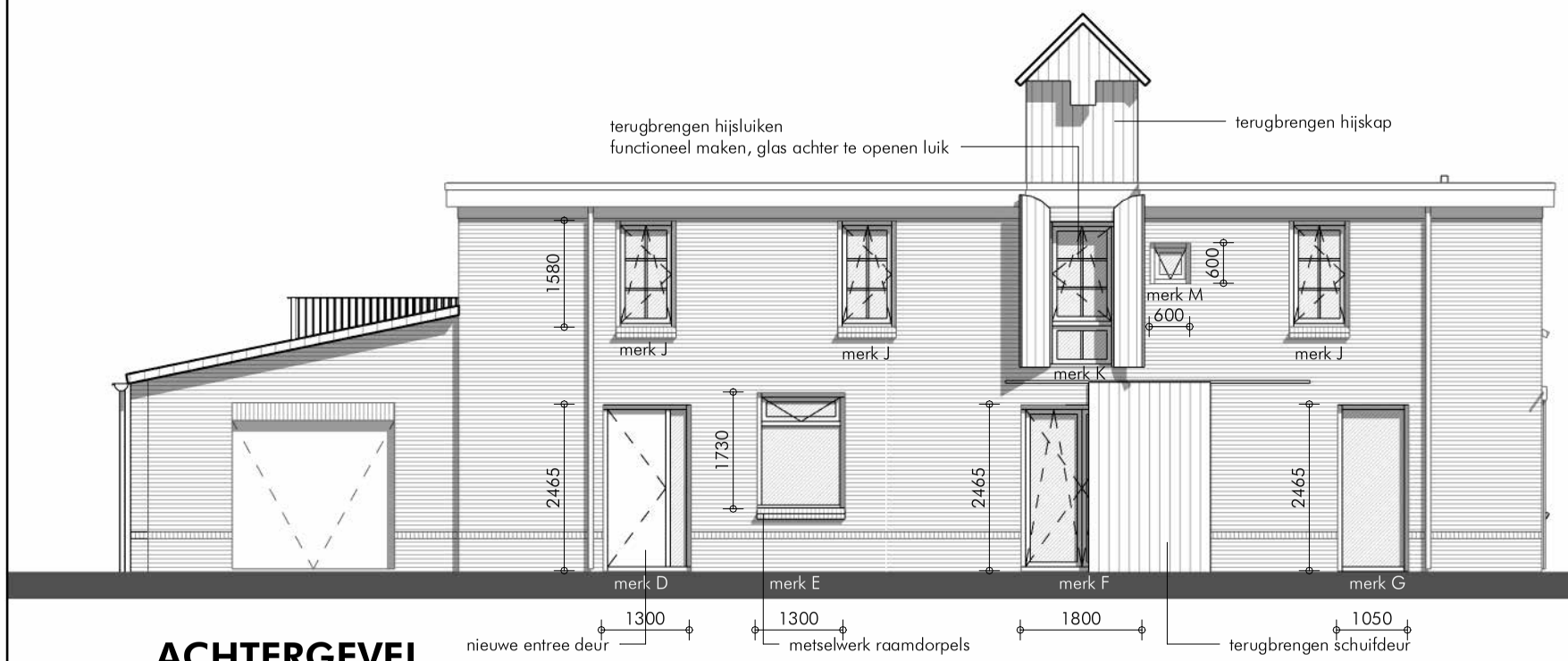
© 2021 Princen BouwProcesBegeleiding B.V., KVK: 63418274



VOORGEVEL
1 : 100



RECHTER ZIJGEVEL
1 : 100



ACHTERGEVEL
1 : 100



LINKER ZIJGEVEL
1 : 100

Princen
De Hammen 40 Ravenstein • 0486 - 412829 • www.kantoorprincen.nl

Projectomschrijving:
Plan voor het realiseren van twee woningen aan de Stationsstraat 5 te Berghem

Projectadres:
Stationsstraat 5, 5351NM, Berghem

Schaal: 1:100
Formaat: A3

Projectfase: Voorlopig ontwerp
Getekend: RvdE

Onderdeel:
GEVELS NIEUW

Datum: 29-04-2022
Gewijzigd:

Projectnummer: **W-21-1380**
Tekeningnummer: **VO 20**

© 2021 Princen BouwProcesBegeleiding B.V., KVK: 63418274

VOORGEVEL NIEUW



Princen

VO 40

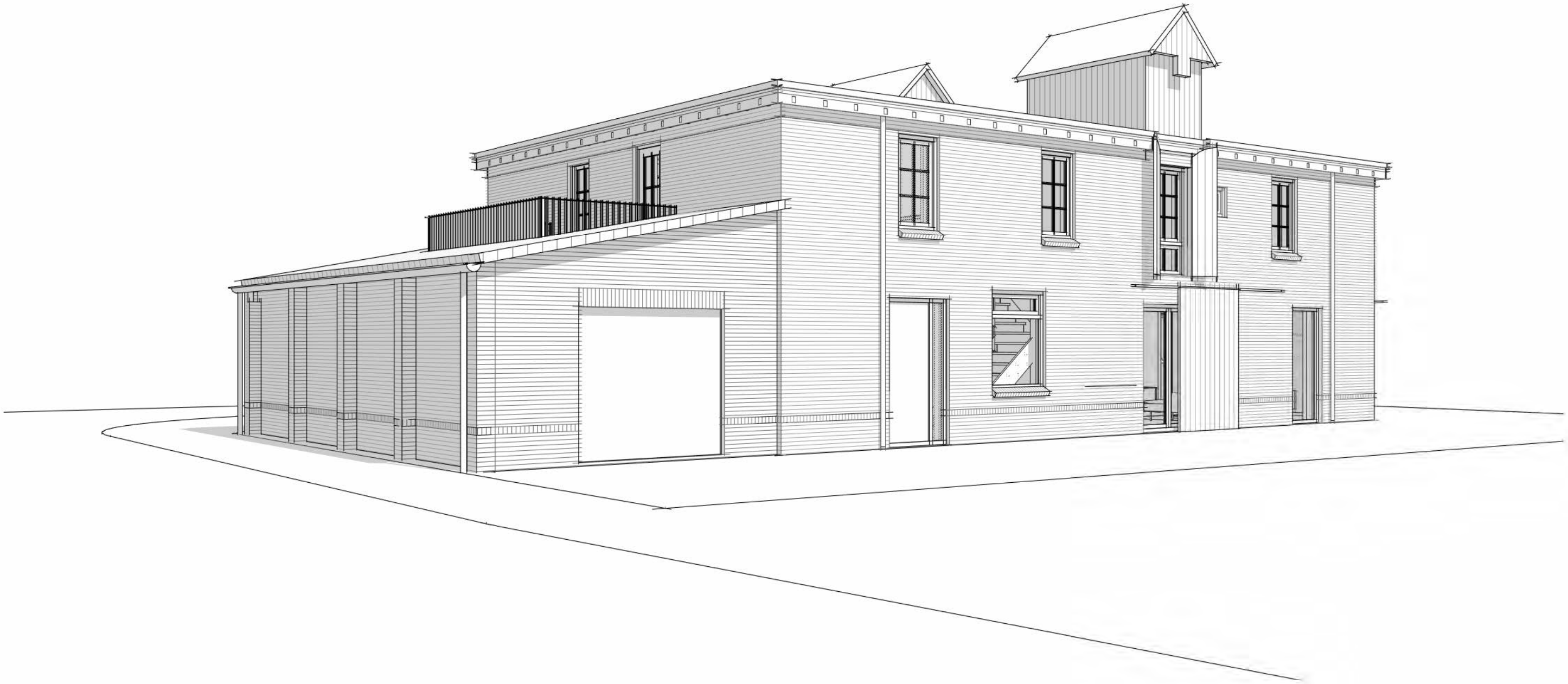
VOORGEVEL NIEUW



Princen

VO 41

ACHTERGEVEL NIEUW



Princen

VO 42

Bijlage 8 - Verkennend bodemonderzoek

VAN OORT Bodemonderzoek

November 2021

Verkennend bodemonderzoek
Stationsstraat 5 te Berghem

Opdrachtgever	: Dhr. J.T. Gooiker
Contactpersoon	: Zie opdrachtgever
Projectnummer	: SST.323921
Rapportagedatum	: 09-11-2021

Het voorliggend onderzoek is uitgevoerd onder de ‘Algemene voorwaarden Van Oort Bodemonderzoek BV’ die ter inzage liggen op het kantoor aan de Zoggelsestraat 15a te Heesch en de Kamer van Koophandel te ’s-Hertogenbosch.

Van Oort Bodemonderzoek BV is gecertificeerd volgens BRL SIKB 2000 (EC-SIK-20257) en beschikt over een kwalibo-erkenning.

Normec
kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB
BRL SIKB

Inhoudsopgave

		Blz
1.	Inleiding	3
2.	Vooronderzoek	4
	2.1 Algemeen	4
	2.2 Onderzoeksvragen	4
	2.3 Afbakening en locatiegegevens	5
	2.4 Terreingebruik onderzoekslocatie	6
	2.5 Voorgaande onderzoeken en saneringen	7
	2.6 Omgeving locatie	7
	2.7 Bodemopbouw en geohydrologie	8
3.	Hypothese en onderzoeksopzet	9
4.	Uitgevoerd onderzoek	10
	4.1 Veldonderzoek	10
	4.2 Laboratoriumonderzoek	11
5.	Resultaten veldonderzoek	12
6.	Resultaten laboratoriumonderzoek	13
	6.1 Algemeen bodembeleid en toetsingskader	13
	6.2 Toetsing analyseresultaten	14
7.	Conclusies	15
	7.1 Grond	15
	7.2 Grondwater	15
	7.3 Hypothese	15
8.	Samenvatting en advies	16

Bijlagen

1. Kadastrale kaart
2. Informatie vooronderzoek
3. Situatietekening met boorlocaties
4. Boorprofielen
5. Toetsing analyseresultaten
6. Analysecertificaten laboratorium

1. Inleiding

In opdracht van de heer J.T. Gooiker is er een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie aan de Stationsstraat 5 te Berghem (gemeente Oss).

Aanleiding tot het bodemonderzoek is een herbestemming. Het doel van het onderzoek is het vastleggen van de kwaliteit van grond en grondwater en te beoordelen of er met betrekking tot de bodemkwaliteit bezwaren zijn tegen een woonbestemming.

De uitvoering van het bodemonderzoek heeft plaatsgevonden op basis van de NEN 5740 (Bodem-Landbodem-Strategie voor het uitvoeren van verkennend bodemonderzoek-Onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van bodem en grond, januari 2009).

In dit rapport komen achtereenvolgens aan de orde; het vooronderzoek, de onderzoeksopzet, het uitgevoerd veld- en laboratoriumonderzoek, de onderzoeksresultaten, de conclusies en een samenvatting met advies.

De rapportage betreft geen kwaliteitsverklaring zoals bedoeld in het kader van het Besluit en de regeling bodemkwaliteit. Er is in dat verband ook geen onderzoek gedaan naar PFAS. Bij eventueel vrijkomende grond zijn de resultaten van het onderzoek wel geschikt om een inschatting te maken van de toepassingsmogelijkheden.

Het onderzoek is onafhankelijk uitgevoerd. Van Oort Bodemonderzoek BV is geen eigenaar van de onderzoekslocatie en financieel niet gelieerd aan de opdrachtgever.

Betrouwbaarheid en aansprakelijkheid

Een bodemonderzoek wordt uitgevoerd door het steekproefsgewijs bemonsteren van grond en grondwater. Deze in wet- en regelgeving vastgestelde benadering maakt het onmogelijk om op basis van de resultaten van een onderzoek garanties ten aanzien van de verontreinigingssituatie te geven. Aan de hand van een bodemonderzoek wordt de kans op de aanwezigheid van een later aan te treffen bodemverontreiniging tot een minimum beperkt.

Van Oort Bodemonderzoek BV accepteert geen aansprakelijkheid ten aanzien van beslissingen die opdrachtgever of derden nemen naar aanleiding van het uitgevoerd onderzoek. Een vooronderzoek is sterk afhankelijk van de bronnen en (historische) gegevens die aangeleverd worden. Van Oort Bodemonderzoek BV kan niet instaan voor de volledigheid van de ontvangen informatie en gegevens van derden.

2. Vooronderzoek

2.1. Algemeen, aanleiding en doel

Voor de uitvoering van het vooronderzoek is gebruik gemaakt van de NEN 5725 (Bodem-Landbodem-Strategie voor het uitvoeren van milieuhygiënisch vooronderzoek, oktober 2017) en de eventueel eerder uitgevoerde bodemonderzoeken.

Het doel van het vooronderzoek is inzicht krijgen in de mogelijke aanwezigheid van verontreinigingen op de onderzoekslocatie. Hierbij wordt een inschatting gemaakt van de aard, mate oorzaak en ligging van mogelijke verontreinigingen. Ook kunnen de resultaten van het vooronderzoek worden gebruikt bij de interpretatie van de resultaten van het bodemonderzoek.

Om dit doel te bereiken wordt relevante informatie over de onderzoekslocatie en eventueel beïnvloeding vanuit de directe omgeving verzameld, geanalyseerd en geïnterpreteerd. De te verzamelen informatie is afhankelijk van de aanleiding en het doel van het vooronderzoek en heeft betrekking op locatiegegevens, bodemopbouw, geohydrologie, te verwachten bodemkwaliteit en potentieel bodembedreigende activiteiten op de vooronderzoekslocatie.

2.2. Onderzoeksvragen

De aanleiding voor het vooronderzoek is in dit geval het opstellen van een hypothese over de bodemkwaliteit ten behoeve van een uit te voeren bodemonderzoek. Hieronder staan de onderzoeksvragen opgesomd zoals geformuleerd in de NEN 5725. Dit met een verwijzing naar de paragraaf of hoofdstuk waarin deze gemotiveerd wordt beantwoord.

- Wat is de afbakening van de onderzoekslocatie en is deze voldoende? (2.3)
- Is er sprake van potentiële bronnen van bodemverontreiniging, zowel vanuit het verleden als het heden? Zo ja, wat zijn deze en waar liggen ze? (2.4)
- Is de bodem asbestverdacht? Zo ja, wat zijn de mogelijke bronnen en verdachte terreindelen? (2.4)
- Heeft er in het verleden bodemonderzoek plaatsgevonden? Zo ja, welke en wat zijn de resultaten. Wordt op de locatie of een deel daarvan (een geval van ernstige) bodemverontreiniging verwacht? Zo ja, waar bevindt deze zich? (2.5)
- Is er sprake van beïnvloeding vanuit de omgeving van de bodemkwaliteit of de kwaliteit van het grondwater? Zo ja, welke en waar bevinden deze zich? (2.6)
- Is er sprake van een bodemkwaliteitskaart? Zo ja, welke kwaliteitsklasse is voor de locatie toegekend en welke lagen zijn daarbij onderscheiden? (2.6)
- Wat is de bodemopbouw en geohydrologie en is er binnen het onderzoeksgebied sprake van verschillende fysische kwaliteiten en/of bodemvreemde lagen? (2.7)
- Is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem afdoende bekend of wordt bodemonderzoek noodzakelijk geacht? Motiveer het antwoord (H3)

Ten behoeve van het vooronderzoek zijn de volgende bronnen geraadpleegd:
- Kadaster
- Informatie opdrachtgever en eigenaar
- Regionaal bodemloket omgevingsdienst
- Informatie gemeente en BHIC (bodemkwaliteitskaart en bouw- en milieuarchief)
- Historische kaarten en registratiekaart gebouwen (topotijdreis.nl, BAG-viewer)
- Actuele luchtfoto's (google earth)
- Grondwaterkaart van Nederland (TNO, Dino-loket)

2.3. Afbakening en locatiegegevens

De onderzoekslocatie bevindt zich in het buitengebied ten oosten van Berghem. Kadastraal staat de locatie bekend als gemeente Berghem, sectie D, nummer 488. In bijlage 1 is een kadastrale kaart bijgevoegd. De oppervlakte van de onderzoekslocatie bedraagt circa 600 m2.

Het onderzoeksgebied van het vooronderzoek is geografisch afgebakend tot de onderzoekslocatie en tot 25 meter in de aangrenzende percelen. Gezien de ligging en gebruik van de locatie is deze afbakening als voldoende beschouwd.

Hieronder is een luchtfoto bijgevoegd met de globale begrenzing van de onderzoekslocatie.



Figuur 2.1: Globale ligging onderzoekslocatie

2.4. Terreingebruik onderzoekslocatie

Historisch gebruik
De locatie is vanaf de jaren vijftig tot 2017 in gebruik geweest door een bouwbedrijf (F.C. Boeijen BV). Daarvóór was sprake van agrarsich gebruik. Hieronder is een historische kaart bijgevoegd van 1950. Destijds maakt de locatie deel uit van een langgerekt perceel langs de Stationsstraat. Het perceel was in gebruik als landbouwgrond. De naaste boerderij noordelijk van de locatie (Deursenseweg 1) stond er toen al.



Figuur 2.2: Historische kaart 1950

Het pand werd hoofdzakelijk gebruikt als kantoor. Op de locatie hebben zover bekend geen bodembedreigende (bedrijfs-) activiteiten of calamiteiten plaatsgevonden. Daarnaast zijn er geen bovengrondse of ondergrondse brandstoftanks aanwezig geweest.

De locatie staat geregistreerd in het regionaal bodemloket onder ID-code NB082800379. Dit vanwege de voormalige aanwezigheid van een burgerlijk- en utiliteitsbouwbedrijf. In bijlage 2 is de bodeminformatie bijgevoegd zoals ontvangen van de regionale omgevingsdienst Brabant Noord.

Huidig gebruik
Voorafgaand aan de veldwerkzaamheden heeft een terreininspectie plaatsgevonden.

In bijlage 3 zijn een situatietekening en een aantal terreinfoto's bijgevoegd waarop de bevindingen staan aangegeven.

Het pand op de locatie is voorzien van een mastiek dak. Het buitenterrein is voorzien van een verharding van betonklinkers en grind.

Tijdens de terreininspectie zijn geen potentiële bronnen van bodemverontreiniging waargenomen.

Toekomstig gebruik
De locatie heeft een bedrijfsbestemming. In de toekomst is een woonbestemming gewenst. Er is geen bouw- en/of inrichtingsplan bekend.

2.5. Voorgaande onderzoeken en saneringen

Voor zover bekend zijn er op de locatie in het verleden geen bodemonderzoeken of bodemsaneringen uitgevoerd.

2.6. Omgeving locatie

De locatie ligt in het buitengebied oostelijk van Berghem. De aangrenzende percelen hebben een woonfunctie. In de nabije omgeving is sprake van agrarisch gebruik.

Binnen een straal van 25 meter uit de onderzoekslocatie is er in het bodemloket van de regionale omgevingsdienst geen aanvullende bodeminformatie aangetroffen.

Aangenomen is dat er in de nabijheid van de locatie geen (grootschalige) gevallen van verontreinigingen bekend zijn die mogelijk van invloed kunnen zijn (geweest) op de bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie.

De gemeente Oss beschikt over een bodemkwaliteitskaart (maart 2020). Voor ontgraving en toepassing zijn kaarten van boven- en ondergrond onderscheiden. De kaart sluit aan op het landelijk bodembeleid waarbij onderscheid is gemaakt tussen natuur en landbouw, wonen en industrie. Het onderzoeksgebied is op de bodemfunctiekaart ingedeeld in de zone 'Agrarisch en natuur'.

In het algemeen is in de regio verder bekend dat verhoogde concentraties zware metalen in het grondwater voor kunnen komen. De verhoogde concentraties worden vaak zonder duidelijk aanwijsbare reden aangetroffen, fluctueren sterk en kunnen veelal als lokaal (natuurlijke) verhoogde achtergrondwaarden worden beschouwd.

2.7. Bodemopbouw en geohydrologie

De gegevens van de bodemopbouw en geohydrologie zijn verkregen van de Grondwaterkaart van Nederland (TNO) en het DINO-loket.

In de onderstaande tabel is de bodemopbouw ter plaatse van de onderzoekslocatie schematisch weergegeven. De locatie ligt in de hoger gelegen Peelhorst.

Tabel 2.1: Regionale bodemopbouw

Globale diepte (m-mv)	Geohydrologische eenheid	Lithostratigrafische eenheid	Lithologie
0-2	Deklaag	Nuenengroep en Holoceen	Fijne (soms lemige) zanden
2-45	1e watervoerende pakket	Formaties van Veghel en Kreftenheye	Fijne en grove grindrijke zanden

De stromingsrichting van het freatisch grondwater is ter plaatse noord gericht.
De grondwaterstand is voorafgaand aan het onderzoek ingeschat op een diepte van 1,0 tot 1,6 m-mv.

De locatie ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied van een waterpompstation. Verder is niet onderzocht of er op korte afstand industriële grondwateronttrekkingen aanwezig zijn met een invloedssfeer reikend tot aan de onderzoekslocatie.

3. Hypothese en onderzoeksopzet

De NEN 5740 beschrijft voor verschillende situaties de te hanteren onderzoeksstrategie. Verdachte en niet-verdachte locaties worden daarbij onderscheiden.

Voor asbest in bodem is de NEN 5707 van toepassing. Bij een bestemmingswijziging en/of aanvraag van een omgevingsvergunning is alleen een asbestonderzoek noodzakelijk wanneer sprake is van een asbestverdachte situatie.

Op basis van het uitgevoerd vooronderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:
- Vanwege het ontbreken van een mogelijke oorzaak van bodemverontreiniging is de onderzoekshypothese voor de onderzoekslocatie ‘niet verdacht’.
- Er zijn geen vermoedens van de aanwezigheid van asbest in de bodem;
  - geen voormalige gebouwen met asbesttoepassingen
  - geen aanwezige gebouwen die gedekt zijn met asbestverdachte golfplaten en waar sprake is van onbedekte druppelzones
  - geen aanwezige puinverhardingen
  - voor zover bekend bevinden zich in de bodem geen puinresten

In overleg met de opdrachtgever is op basis van de bovenstaande conclusies de onderstaande onderzoeksopzet vastgesteld.

NEN 5740: onderzoeksstrategie, veldwerk en laboratoriumonderzoek

Locatie	Opp. (m2)	Strategie [1]	Veldwerkzaamheden		Laboratoriumonderzoek	
			Grond	Grondwater	Grond (NEN-pakket [2])	Grondwater (NEN-pakket [3])
			Aantal boringen (diepte in m-mv)	Aantal peilbuizen (filterdiepte m-mv)		
Geheel	600	ONV-NL	4x 0,5 1x 2,0	1x (ca. 2,5-3,5)	1x bgr 1x ogr	1x grw

1) ONV-NL: Onderzoeksstrategie voor een onverdachte niet-lijnvormige locatie
2) Standaardpakket grond: zware metalen (9), PCB (7), PAK 10, minerale olie (GC), organische stof en lutum
3) Standaardpakket grondwater: zware metalen (9), aromaten (BTEXN), chloorkoolwaterstoffen (17) en minerale olie

4. Uitgevoerd onderzoek

4.1. Veldonderzoek

De veldwerkzaamheden zijn uitgevoerd op basis van de BRL SIKB 2000 en de van toepassing zijnde NEN-normen (NPR 5741 en NEN 5742 t/m NEN 5744).

Het veldwerk is uitgevoerd door de heer M.W.T. van Oort. Een erkend en ervaren veldwerker die geregistreerd staat onder de BRL SIKB 2000. De veldwerkzaamheden hebben plaats gevonden op 25 oktober en 2 november 2021.

Een overzicht van de uitgevoerde veldwerkzaamheden is weergegeven in tabel 4.1. De locaties van de boringen zijn weergegeven op de situatietekening in bijlage 3.

Tabel 4.1: Uitgevoerde werkzaamheden

Aantal boringen met boordiepte			
Ondiep tot ca. 0,5 m-mv	Diep tot 2,0 m-mv	met peilbuis	Opmerking
4 (02, 03, 04, 06)	1 (01)	1 (P05)	

De boringen zijn gelijkmatig verdeeld over de onderzoekslocatie. De peilbuis is centraal en enigszins stroomafwaarts van de stromingsrichting van het freatisch grondwater geplaatst. De bovenkant van het filter van de peilbuis is aangebracht op een diepte van 0,5 tot 1,0 meter beneden de aangetroffen grondwaterspiegel. De peilbuis is afgewerkt met een straatpot.

Het opgeboorde materiaal is in het veld geclassificeerd volgens NEN 5104 en zintuiglijk beoordeeld op de aanwezigheid van verontreinigingen. Van de grond zijn monsters genomen in trajecten van maximaal 0,5 meter. Bodemlagen met kenmerken van verontreinigingen of een afwijkende textuur zijn separaat bemonsterd.

De peilbuis is ná minstens een wachttijd van zeven dagen bemonsterd met behulp van een slangenpomp. Ná het vaststellen van de grondwaterstand is de peilbuis afgepompt waarna de zuurgraad (pH), geleidingsvermogen (EC) en troebelheid (NTU) gemeten. Ten behoeve van een analyse op zware metalen is het grondwater in het veld gefiltreerd met een wegwerpfilter (0,45 µm).

Bij de uitvoering van de veldwerkzaamheden is niet afgeweken van protocol 2001 en 2002 van de BRL SIKB 2000.

4.2. Laboratoriumonderzoek

Het laboratoriumonderzoek is uitgevoerd door SGS Environmental Analytics BV te Rotterdam. Een geaccrediteerde (ISO/IEC 17025) en AS3000-erkend laboratorium voor milieuhygiënisch bodemonderzoek. De analysecertificaten van de grond- en grondwatermonsters zijn opgenomen in bijlage 6.

Op basis van het veldwerk en de zintuiglijke waarnemingen heeft een selectie plaats gevonden van de te analyseren mengmonsters (zie tabel 4.2). De mengmonsters zijn niet in het veld maar in het laboratorium samengesteld.

Het zogenaamd standaard NEN-pakket bevat een analyse van de volgende parameters.
Grond ; droge stof, organische stof, lutum, zware metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink), PCB's, PAK en minerale olie.
Grondwater ; zware metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink), aromatische koolwaterstoffen, chloorkoolwaterstoffen en minerale olie.

Tabel 4.2: Laboratoriumonderzoek

Mengmonster (traject m-mv)	Deelmonsters (traject m-mv)	Analyses
Grond		
MMB1 (0,00-0,50)	1.1 (0,06-0,50); 2.1 (0,06-0,50); 3.1 (0,06-0,50); 4.1 (0,06-0,50); 5.1 (0,10-0,50); 6.1 (0,10-0,40)	NEN-pakket
MMO2 (0,60-2,00)	1.2 (0,50-0,80); 1.3 (0,80-1,10); 1.4 (1,10-1,50); 5.3 (0,70-1,10); 5.4 (1,10-1,50); 5.5 (1,50-2,00)	NEN-pakket
Grondwater		
GRW (2,30-3,30)	P05	NEN-pakket

5. Resultaten veldonderzoek

Het opgeboord materiaal is beoordeeld op kleur, textuur, bijmengingen en verontreinigingen. De profielbeschrijvingen van de uitgevoerde grondboringen zijn opgenomen in bijlage 4.

De bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie is opgebouwd uit zand. De humushoudende bovenlaag is daar waar aanwezig aangetroffen tot een diepte van 1,1 m-mv. Het grondwater bevond zich op een diepte van afgerond 1,4 m-mv.

Zintuiglijk zijn tijdens de uitvoering van de boringen geen verontreinigingen, bijmengingen of andere bodemvreemd materialen aangetroffen.

Tijdens de monsterneming van het grondwater zijn zintuiglijk geen bijzonderheden waargenomen die zouden kunnen duiden op de aanwezigheid van bodemverontreiniging. De resultaten van het grondwateronderzoek zijn in tabel 5.1 opgenomen.

Tabel 5.1: Veldmetingen grondwater

Peilbuis (filter, m-mv)	Grondwaterstand (m-mv)	pH (-)	EC (µS/cm)	Troebelheid (NTU)	Overig*
P05 (2,30-3,30)	1,35	6,5	415	8,42	Goedlopende peilbuis, niet belucht

*) Bij een slechtlopende peilbuis waarbij het filter gedeeltelijk droog is gevallen zijn de analyseresultaten indicatief. Wanneer bij goedlopende peilbuizen het filter snijdend staat met de grondwaterspiegel (belucht) zijn de analyseresultaten voor vluchtige verbindingen indicatief.

Er zijn geen indicaties voor een afwijkende situatie.

6. Resultaten laboratoriumonderzoek

6.1. Algemeen bodembeleid en toetsingskader

De analyseresultaten zijn getoetst aan het landelijk referentiekader van het Besluit en de Regeling bodemkwaliteit en de Circulaire bodemsanering. Hierin wordt onderscheid gemaakt in de volgende twee toetsingsniveaus:

- Achtergrondwaarde (Aw) en streefwaarde (Sw)
  Het toetsingsniveau waarbij sprake is van een duurzame en goede bodemkwaliteit waarbij geen noemenswaardige humane en ecologische risico's bestaan. Bij geen overschrijding van de Aw en/of Sw is geen sprake van een verontreiniging.

- Interventiewaarde (Iw)
  Het toetsingsniveau waarboven ernstige vermindering of dreigende vermindering optreedt van de functionele eigenschappen die de bodem heeft voor mens, dier en plant. Bij een overschrijding van de Iw is sprake van een sterke verontreiniging.

De achtergrondwaarde en streefwaarde worden regelmatig overschreden als gevolg van lokaal verhoogde achtergrondwaarden of diffuse belasting. Om vast te kunnen stellen wanneer aanvullend onderzoek gewenst of noodzakelijk is, wordt gebruikt gemaakt van een derde toetsingsniveau, de tussenwaarde;

- Tussenwaarde (Tw)
  De tussenwaarde is de helft van de som van de achtergrond- of streefwaarde en de interventiewaarde (Tw=Aw/Sw+Iw/2). Bij een overschrijding bestaat er een vermoeden dat een (ernstige) bodemverontreiniging aanwezig is en dient veelal een aanvullend onderzoek te worden aanbevolen.

De interpretatie en toetsing heeft plaatsgevonden middels de Bodem Toets en Validatieservice van Rijkswaterstaat. De BoToVa is het instrument dat de toetsingsregels uit de bodemwetgeving vanuit het Rijk op digitale wijze toegankelijk maakt voor applicaties van gebruikers die de toetsing aan bodemnormen uitvoeren. Gebruik is gemaakt van de applicatie @mis van laboratorium SGS Environmental Analytics BV.

Besluit bodemkwaliteit
De analyseresultaten van de (meng)monsters van het onderzoek zijn tevens indicatief getoetst aan de samenstellingseisen uit het Besluit bodemkwaliteit (generiek kader, toepassing als landbodem).

PFAS
In het kader van het Besluit bodemkwaliteit geldt bij grondverzet (grondtoepassing) het tijdelijk handelingskader voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie (sinds 01-10-2019). Er is geen onderzoek gedaan naar PFAS.

6.2. Toetsing analyseresultaten

In bijlage 5 zijn de toetsingstabellen bijgevoegd waarin de analyses zijn getoetst aan de genoemde toetsingsniveaus. De meetwaarden voor grond (*or*) zijn op basis van organische stof en lutum omgerekend naar een standaardbodem (*br*).

In de tabellen 6.1 en 6.2 is van de grond- en grondwatermonsters een overzicht opgenomen waarin uitsluitend de verhoogde parameters staan aangegeven. In de laatste kolom staat voor grond het resultaat van de indicatieve toetsing aan de samenstellingseisen uit het Besluit bodemkwaliteit (Bbk).

Tabel 6.1: Overschrijdingstabel grond

Monster (m-mv)	Boringen	Bijzonder-heden	Overschrijdingen			Toetsing Bbk
			> Aw Licht	> Tw matig	> Iw Sterk	
MMB1 (0,06-0,50)	1, 2, 3, 4, 5, 6	-	-	-	-	AW
MMO2 (0,50-2,00)	1, 5	-	-	-	-	AW

Betekenis

AW= Achtergrondwaarde-kwaliteit, NT= Niet Toepasbaar

> Aw en <=Tw : Concentratie is hoger dan de achtergrondwaarde en lager dan of gelijk aan de tussenwaarde [licht verontreinigd]

> Tw en <= Iw : Concentratie is hoger dan de tussenwaarde en lager dan of gelijk aan de interventiewaarde [matig verontreinigd]

> Iw : Concentratie is hoger dan de interventiewaarde [sterk verontreinigd]

Tabel 6.2: Overschrijdingstabel grondwater

Monster	Peilbuis (filter m-mv)	Overschrijdingen		
		> Sw Licht	> Tw Matig	> Iw sterk
GRW	P05 (2,30-3,30)	-	-	-

Betekenis

> Sw en <=Tw : Concentratie is hoger dan de streefwaarde en lager dan of gelijk aan de tussenwaarde [licht verontreinigd]

> Tw en <= Iw : Concentratie is hoger dan de tussenwaarde en lager dan of gelijk aan de interventiewaarde [matig verontreinigd]

> Iw : Concentratie is hoger dan de interventiewaarde [sterk verontreinigd]

7. Conclusies

7.1. Grond

Zintuiglijk zijn tijdens de uitvoering van de boringen geen verontreinigingen, bijmengingen, afwijkingen of andere bijzonderheden waargenomen.

Op basis van het laboratoriumonderzoek zijn de volgende conclusies te trekken:
- In zowel het mengmonster van de bovengrond als het mengmonster van de ondergrond zijn ten opzichte van de achtergrondwaarde geen verhoogde gehaltes gemeten.

De boven- en ondergrond zijn niet verontreinigd en voldoen aan de achtergrondwaarde.

7.2. Grondwater

Zintuiglijk zijn geen verontreinigingen of andere bijzonderheden waargenomen tijdens het plaatsen van de peilbuis en het bemonsteren van het grondwater.

Op basis van het laboratoriumonderzoek zijn de volgende conclusies te trekken:
- In het grondwatermonster zijn ten opzichte van de streefwaarde geen verhoogde gehaltes gemeten.

Het grondwater is niet verontreinigd.

7.3. Hypothese

Op basis van de onderzoeksresultaten dient de hypothese ‘niet verdacht’ te worden aangenomen. In zowel grond als grondwater zijn zintuiglijk en analytisch geen verontreinigingen aangetoond. Er is geen aanleiding tot een vervolgonderzoek.

8. Samenvatting en advies

Op de locatie aan de Stationsstraat 5 te Berghem is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd in verband met een herbestemming. Kadastraal staat de locatie bekend als gemeente Berghem, sectie D, nummer 488. De oppervlakte van de onderzoekslocatie bedraagt circa 600 m2.

Het doel van het onderzoek is het vastleggen van de kwaliteit van grond en grondwater en te beoordelen of er milieutechnische bezwaren zijn tegen een toekomstige woonbestemming.

Bij de uitvoering van het onderzoek is gebruik gemaakt van de NEN 5725 en NEN 5740. De strategie van het onderzoek is afgestemd op het vooronderzoek (historie). Gebruik is gemaakt van de onderzoeksopzet voor een onverdachte niet lijnvormige locatie (ONV-NL).

Het veldwerk is uitgevoerd op basis van de BRL SIKB 2000. De analyses (AS3000) zijn uitgevoerd door SGS Environmental Analytics BV uit Rotterdam.

Zintuiglijk zijn tijdens de veldwerkzaamheden in de bodem geen verontreinigingen, bijmengingen of andere bijzonderheden waargenomen. Met laboratoriumonderzoek is aangetoond dat de boven- en ondergrond niet verontreinigd zijn (<Aw). Het grondwater is eveneens niet verontreinigd (<Sw).

De resultaten van het onderzoek geven geen aanleiding tot een vervolgonderzoek.
Op basis van het totaal aan onderzoeksgegevens behoeft de bodemkwaliteit naar ons inziens geen belemmering te vormen voor een woonbestemming.

Geadviseerd wordt de resultaten van het bodemonderzoek voor te leggen aan de gemeente Oss. Als onderzoeksbureau hebben we een adviserende taak. Het bevoegd gezag bepaald of het onderzoek volstaat en/of aanvullend onderzoek noodzakelijk is.

BIJLAGE 1



Deze kaart is noordgericht

12345 Perceelnummer

25 Huisnummer

Vastgestelde kadastrale grens

Voorlopige kadastrale grens

Administratieve kadastrale grens

Bebouwing

Schaal 1: 500

Kadastrale gemeente	Berghem
Sectie	D
Perceel	488

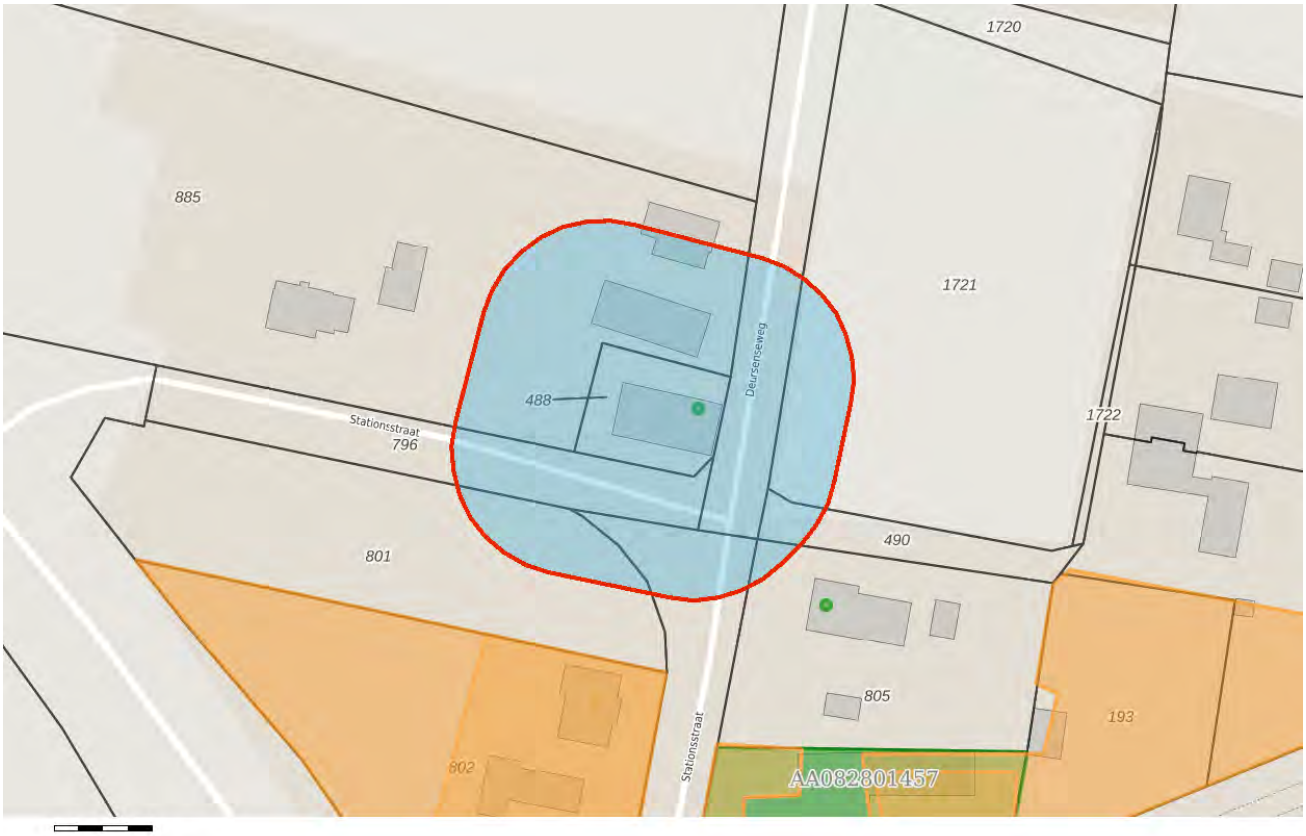
Voor een eensluidend uittreksel, geleverd op 19 oktober 2021
De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

BIJLAGE 2

Stationsstraat 5 Berghem

Omgevingsrapportage



Bodem
- Locaties

Ondergrond
- Kadastraal perceel
- topografie
- Selectie

Inhoudsopgave

Voorblad
Inhoudsopgave
Inleiding
Stationsstraat 5 te Berghem
Kaarten
Disclaimer
Toelichting

Inleiding

Dit betreft een rapportage van de milieu-hygiënische bodemkwaliteit van het perceel waarvan de locatie op de eerste pagina van deze rapportage is aangegeven. De rapportage is gemaakt met behulp van het bodeminformatiesysteem (bis) van de gezamenlijke omgevingsdiensten in Noord–Brabant.

Indien er van het perceel, of de directe omgeving hiervan, bodemonderzoeken of ondergrondse tanks in het bis bekend zijn, bevat deze rapportage een uittreksel hiervan.

Welke informatie bevat het bodeminformatiesysteem?

Bij de uitvoering van de gemeentelijke en provinciale bodemtaken ontvangen wij bodemrapporten bij grondwerken, bodem- en tanksaneringen, grondtransacties en het behandelen van aanvragen voor omgevingsvergunningen. De resultaten van de bodemonderzoeken worden verwerkt in het bis.

Geen informatie aanwezig

Indien er in het bis geen informatie over een perceel aanwezig is, kan niet geconcludeerd worden dat er dan ook geen bodemverontreiniging aanwezig is. Alleen na uitvoering van een volledig verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 kan hierover meer zekerheid worden verkregen. Indien u onderzoek wilt laten uitvoeren dan adviseren wij u contact op te nemen met een SIKB BRL 2000 gecertificeerd adviesbureau. Alleen onderzoeken die uitgevoerd zijn door een gecertificeerd bureau worden voor overheidsbeslissingen in behandeling genomen.

Locaties met historisch bodembedreigende activiteiten

Om inzicht te krijgen waar de bodem in het verleden mogelijk verontreinigd is geraakt zijn de locaties met een risico op bodemverontreiniging in kaart gebracht. Deze gegevens zijn afkomstig uit oude bestanden en tekeningen, zoals het Hinderwetarchief, milieuarchief en de bestanden van de Kamer van Koophandel. Deze historische informatie zegt iets over het vermoeden van bodemverontreiniging. In feite is het een risicoanalyse die kan leiden tot vervolgonderzoek.

Deze locaties zijn ondergebracht in het zogenaamde historische bodembestand (HBB). Op tal van locaties met de meest verdachte bodembedreigende activiteiten en waar nog niet eerder

bodemonderzoek heeft plaatsgevonden, heeft inmiddels oriënterend bodemonderzoek plaatsgevonden.

Opbouw van de rapportage

Op basis van de ingevoerde geografische gegevens die voor de aanvraag van de rapportage zijn ingevoerd, is met behulp van software gecontroleerd of er op het perceel of in de directe omgeving hiervan gegevens over de bodem en grondwater beschikbaar zijn. Indien deze informatie aanwezig is dan wordt deze getoond in de onderstaande volgorde:

Informatie over de milieukwaliteit op de locatie:

- Overzicht locatiegegevens
- Overzicht bodemonderzoeken
- Overzicht historische bodembedreigende activiteiten
- Overzicht ondergrondse tanks

Naast het geselecteerde perceel wordt ook in een straal van 25 meter rond het geselecteerde perceel gekeken of er onderzoeksgegevens beschikbaar zijn. Indien er informatie aanwezig is, dan wordt deze getoond onder het hoofdstuk:“Informatie over de milieukwaliteit in de directe omgeving van de locatie”.

Vervolgens worden ook voor de percelen in de directe omgeving de locatiegegevens, de historische bodembedreigende activiteiten en de ondergrondse tanks weergegeven.

Toelichting bij informatie over de bodemkwaliteit op de locatie

Overzicht locatiegegevens
Onder deze paragraaf worden de locatiegegevens getoond zoals deze in het bis bekend zijn. Onder de locatiegegevens worden ook de status van de bodemlocatie, eventuele verontreinigingen en de vervolgactie aangeven.

Overzicht onderzoeken
Onder deze paragraaf worden de gegevens van de bodemrapporten die op de locatie zijn uitgevoerd weergeven, zoals soort onderzoek, aanleiding, rapportdatum, beknopte conclusie en resultaat Wet bodembescherming.

Overzicht historische bodembedreigende activiteiten
Onder deze paragraaf worden de historische bodembedreigende activiteiten getoond zoals deze in het bis bekend zijn.

Overzicht aanwezige ondergrondse tanks
Onder deze paragraaf worden de ondergrondse tanks getoond, zoals deze in het bis bekend zijn.

Informatie over de bodemkwaliteit in een straal van 25 meter rond de locatie
Idem als informatie over de bodemkwaliteit op de locatie maar dan binnen een straal van 25 meter rond de locatie.

Locatie: Stationsstraat 5 te Berghem

Locatie

Adres	Stationsstraat 3 5351NM BERGHEM
Locatiecode	AA082800217
Locatienaam	Stationsstraat 5 te Berghem
Plaats	Oss
Locatiecode bevoegd gezag WBB	NB082800379

Status

Vervolg WBB	voldoende onderzocht	Beoordeling	Pot. verontreinigd
Status rapporten		Beschikking	
Status besluiten		Status asbest	
Is van voor 1987	Ja		

Uitgevoerde onderzoeken

Geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten per onderzoek

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed	Voldoende onderzocht
burgerlijk- en utiliteitsbouwbedrijf	9999	9999	Nee	Nee	Onbekend		Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

De informatie die wij in deze rapportage beschikbaar stellen, dient u te interpreteren als een inschatting van de situatie. Aangezien de informatie is gebaseerd op onderzoeken die in het verleden hebben plaatsgevonden kunnen wij nooit 100% zekerheid geven met betrekking tot de actuele kwaliteit van grond en grondwater. De gezamenlijke omgevingsdiensten in Noord – Brabant zijn niet aansprakelijk voor enige schade dan wel enige andere indirecte incidentele of gevolgschade als blijkt dat in de praktijk de kwaliteit van grond of grondwater anders is dan in dit rapport is vermeld. Wij attenderen u op het feit dat u als makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of als derde, bij aan- of verkoop van onroerend goed een vergaande onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks. Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel onderzoek naar de aanwezigheid van een tank.

De informatie uit deze rapportage kan niet worden gebruikt bij de aanvraag van een omgevingsvergunning of andere gemeentelijke producten of diensten. Bij een vergunningaanvraag dient elke situatie opnieuw afzonderlijk te worden beoordeeld. Ook al heeft er op een locatie eerder bodemonderzoek plaatsgevonden is het niet uitgesloten dat de gemeente opnieuw bodemonderzoek eist. De aanwezige informatie kan verouderd zijn, ook kan er een onjuiste onderzoeksstrategie zijn toegepast.

Toelichting

Toelichting op gebruikte terminologie

Uitleg begrippen bij deze rapportage

De analyseresultaten in relatie tot de onderzoeksstrategie geven een beeld van de verontreinigingsituatie. Op basis van hiervan wordt een locatie beoordeeld. Hieronder volgt een opsomming:

- Niet verontreinigd geen vervolg: Volgens de beschikbare informatie is de locatie niet verontreinigd, een nader bodemonderzoek is niet noodzakelijk.
- Ernstig: Potentieel ernstig. Het vermoeden bestaat dat er sprake is van een ernstige verontreiniging.
- Een locatie wordt ook als Pot. Ernstig gekwalificeerd als er alleen bodembedreigende handelingen hebben plaatsgevonden (historisch bodemonderzoek). De locatie is dan als het ware verdacht met betrekking tot het voorkomen van bodemverontreiniging.
- Urgent c.q. Spoedeisend: Potentieel urgent. Het vermoeden bestaat dat de ernstige verontreiniging risico"e;s vormt voor de gezondheid, ecologie en verspreiding.
- verontreinigd: Geen vervolg. Het vermoeden bestaat dat de locatie wel verontreinigd is maar er is geen aanleiding tot het doen van vervolgonderzoek.
- Niet Ernstig: Er is geen sprake van een ernstige bodemverontreiniging.
- Ernstig, niet urgent c.q. Spoedeisend: Door de provincie in een beschikking vastgelegd dat sprake is van een sterke verontreiniging in meer dan 25 m3 grond en/of 100 m3 grondwater. Er zijn geen gezondheids- , Ecologische en/ of verspreidingsrisico"e;s.
- Ernstig, urgentie c.q. spoedeisendheid niet bepaald: Er is sprake van een sterke verontreiniging in meer dan 25 m3 grond en/of 100 m3 grondwater waarvan de urgentie (risico"e;s) niet zijn vastgesteld.
- Ernstig en urgent c.q. spoedeisend, sanering binnen 4 jaar: Door de provincie in een beschikking vastgelegd dat sprake is van een sterke verontreiniging in meer dan 25 m3 grond en/of 100 m3 grondwater. De verontreiniging vormt een actueel gevaar voor de volksgezondheid, en/of het ecosysteem en/of verspreiding.

Indien er op een locatie een geval van ernstige bodemverontreiniging is aangetroffen is de provincie bevoegd gezag. De provincie zal afhankelijk van de situatie een beschikking afgeven.

Op basis van de status van de verontreiniging (beoordeling van de locatie) worden de vervolgstappen vastgesteld. We onderscheiden de volgende stappen (activiteiten):

- Voldoende onderzocht/gesaneerd, geen vervolg: Op basis van de huidige bodemonderzoeken of op grond van een goedgekeurd evaluatierapport (naar aanleiding van een bodemsanering) is vervolgonderzoek niet noodzakelijk.
- Uitvoeren (aanvullend) HO, OO, NO, SO en SP: Respectievelijk het uitvoeren van een (aanvullend) Historisch Onderzoek, een Oriënterend Onderzoek, een Nader Onderzoek, een Saneringonderzoek en het opstellen van een Saneringsplan.
- Uitvoeren van een sanering en/of aanvullend sanering: De grond en/of het grondwater worden ontdaan van de verontreinigende componenten.
- Uitvoeren tijdelijke beveiliging: Het plaatsen van tijdelijke sanerende maatregelen met als doel verspreiding van de verontreiniging tegen te gaan of de risico"e;s van de verontreiniging terug te dringen.
- Uitvoeren (aanvullende) saneringsevaluatie: De resultaten (hoeveelheid verwijderde grond, terugsaneerwaarde, etc) worden vastgelegd in een rapport.
- Uitvoeren actieve nazorg: Na afronding van de sanering gelden nog zorgverplichtingen die door de provincie in een beschikking zijn vastgelegd.
- Monitoring: De verontreiniging wordt periodiek gecontroleerd of geen verspreiding plaatsvindt. Ook deze activiteiten zijn in een beschikking vastgelegd.
- Registratie restverontreiniging: Na sanering is een verontreiniging achter gebleven. De aard en omvang van deze verontreiniging wordt geregistreerd bij de provincie en de gemeente. Bij het kadaster wordt een aantekening gemaakt.

Er zijn verschillende soorten bodemonderzoeken, elk met een ander doel en uitvoeringsstrategie. De volgende onderzoekstypen worden onderscheiden:

- PreHo: Prehistorisch bodemonderzoek, er is een verdenking van bodembedreigende activiteiten. De locatie is bijvoorbeeld afkomstig uit de lijst van de Kamer van Koophandel.
- Historisch onderzocht: Er is een historisch bodemonderzoek verricht. Zonder de locatie te bezoeken is in de gemeentelijke archieven gezocht naar aanwijzingen voor een bodembedreigende activiteit.
- Beperkt onderzoek: Eenvoudig onderzoek met een specifiek doel (bv verdenking van asbest of een calamiteit). Een beperkt onderzoek geeft geen uitsluitsel over de algemene bodemkwaliteit.
- BOOT of indicatief onderzoek: Een beperkt onderzoek geeft geen uitsluitsel over de algemene bodemkwaliteit.
- Onderzocht op aard (O.O./NVN/NEN): Op de locatie is een analytisch bodemonderzoek verricht om te onderzoeken of er sprake is van bodemverontreiniging. Dit kunnen verschillende typen onderzoek zijn die echter allemaal tot doel hebben om een eventuele verontreiniging aan het licht te brengen. (OO = oriënterend onderzoek, NVN = indicatief bodemonderzoek conform de Nederlandse Voornorm en NEN =verkennend bodemonderzoek conform de Nederlandse Eenheidsnorm (NEN 5740)).
- Nulsituatie onderzoek: Om in de toekomst vast te kunnen stellen of de huidige eigenaar de bodem (verder)verontreinigd heeft wordt de kwaliteit van de bodem vastgelegd.

Indien later blijkt dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is verslechterd dan kan de eigenaar hiervoor aansprakelijk worden gesteld. Wordt toegepast bij de vestiging van bedrijven op een locatie die potentieel bodembedreigende activiteiten uitvoeren.

- O.O.T. (Besluit Opslag Ondergrondse Tanks): Onderzoek dat wordt uitgevoerd om vast te stellen of zich bij een ondergrondse brandstoftank verontreinigingen bevindt.
- Asbest in grond onderzoek (NEN 5707)
- Nader onderzoek: Onderzoek naar de grootte van de verontreiniging en het vaststellen van de ernst en de urgentie (NTA 5755).
- Saneringsonderzoek opgesteld: er is, naar aanleiding van de resultaten van het nader bodemonderzoek, een onderzoek naar de saneringsmogelijkheden uitgevoerd.
- Saneringsplan opgesteld: Een saneringsplan is een planmatige beschrijving van de saneringsmethode en/of de saneringstechnieken.
- Saneringsevaluatie uitgevoerd: een opsomming van de resultaten en gebeurtenissen naar aanleiding van een sanering.

Analyseresultaten in conclusie

De analyseresultaten worden weergegeven in de vorm van letters en symbolen. De combinatie hiervan geeft aan of de bodem verontreinigd is of niet. De letters hebben de volgende betekenis (conform de Wet bodembescherming).

AW= Achtergrondwaarde

S = Streefwaarde

T = Tussenwaarde

I = Interventiewaarde

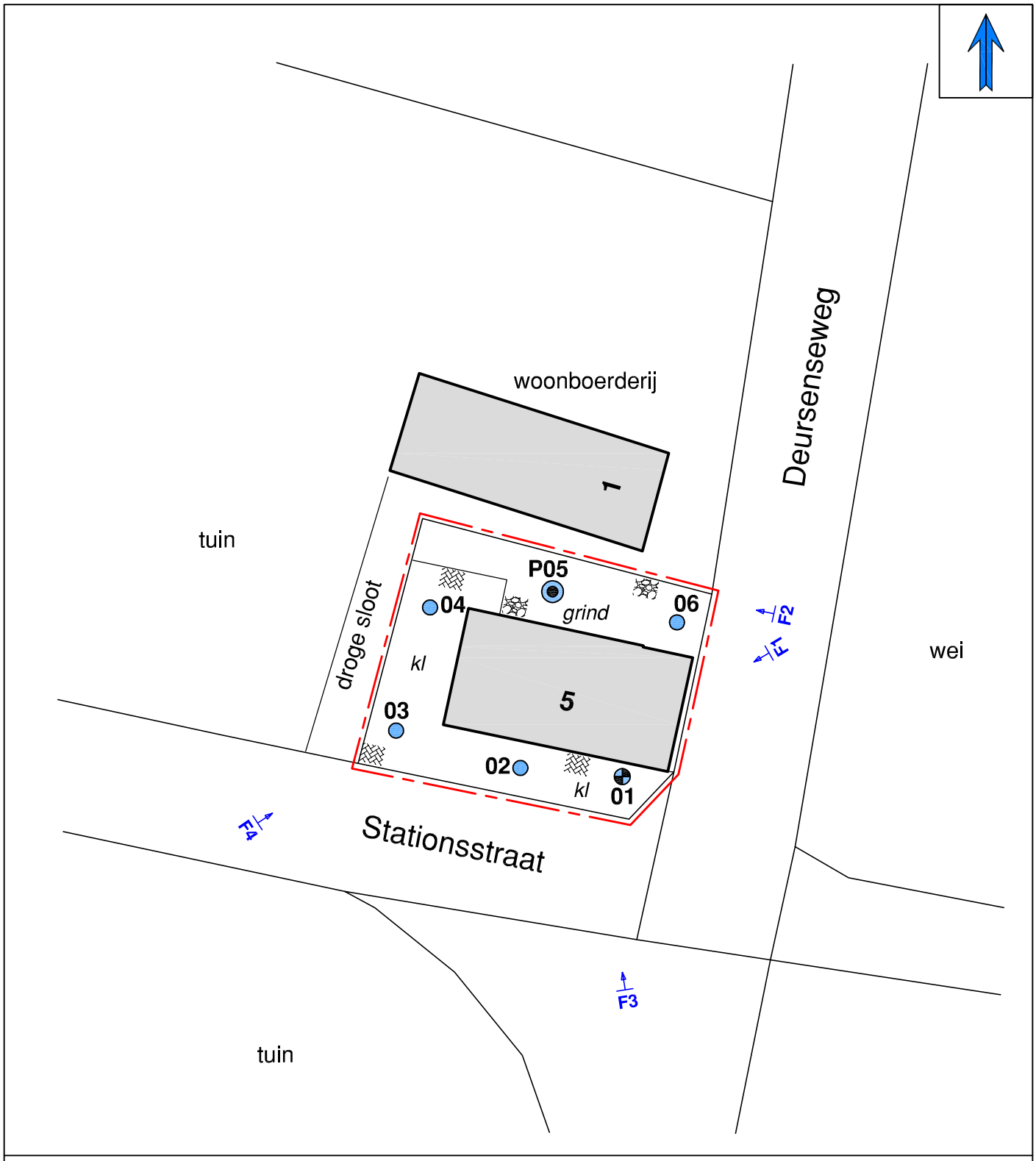
In feite geven de letters een concentratieniveau aan dat iets zegt over de aard van de verontreiniging en de sanering daarvan. In het kader van het Besluit bodemkwaliteit is dit de van nature in de bodem aanwezige gehalte aan “verontreinigende” stoffen. Streefwaarde: is de waarde waarbij sprake is van schone grond, geschikt voor alle mogelijke doeleinden. Als van één of meerdere stoffen de streefwaarde of achtergrondwaarde wordt overschreden, is sprake van een lichte bodemverontreiniging. Tussenwaarde: Als van één of meerdere stoffen de tussenwaarde wordt overschreden, is sprake van een matige bodemverontreiniging. Overschrijding van de tussenwaarde is het criterium voor uitvoering van nader bodemonderzoek. Interventiewaarde: is de waarde waarbij maatregelen (interventies) noodzakelijk zijn. Als van één of meerdere stoffen de interventiewaarde wordt overschreden,

is sprake van een sterke bodemverontreiniging. De omvang van de verontreiniging, de risico"e;s voor de volksgezondheid, ecologische risico"e;s en verspreidingsrisico"e;s bepalen de ernst en de urgentie c.q. spoedeisendheid van het geval.

Wat u moet weten over tankgegevens

In het verleden werden veel woningen verwarmd met behulp van huisbrandolie (hbo). Deze olie werd opgeslagen in speciale ondergrondse opslagtanks. Bij lekkage kunnen deze tanks een bodemverontreiniging veroorzaken. Volgens het besluit BOOT (Besluit Opslaan in Ondergrondse Tanks), tegenwoordig het Activiteitenbesluit, moeten nog in gebruik zijnde gesaneerde ondergrondse tanks voldoen aan diverse voorschriften zoals keuringen en monitoring. Oude buitengebruik gestelde tanks konden tot 1998 worden gesaneerd door KIWA (Keuringsinstituut voor Waterleidingsartikelen) erkende bedrijven (de tanks werden schoon gemaakt en gevuld met zand, mits de bodem niet verontreinigd was). Oude buitengebruik gestelde tanks die nu nog niet zijn behandeld moeten worden verwijderd. Een eindonderzoek naar brandstofproducten in grond en grondwater is dan verplicht.

BIJLAGE 3



- Ondiepe boring (0,5 m-mv)
- Diepe boring (2,0 m-mv of 0,5 m-gws)
- Peilbuis
- Onderzoekslocatie

Titel: Verkennend bodemonderzoek
Stationsstraat 5 te Berghem

Opdrachtgever: Dhr. J.T. Gooiker	**Datum:** November 2021
Projectnummer: SST.323921	**Schaal (+/-):** 1:500

Terreinfoto’s



Foto 1



Foto 2



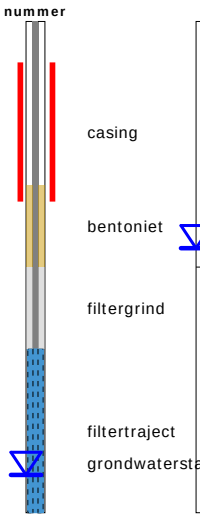
Foto 3



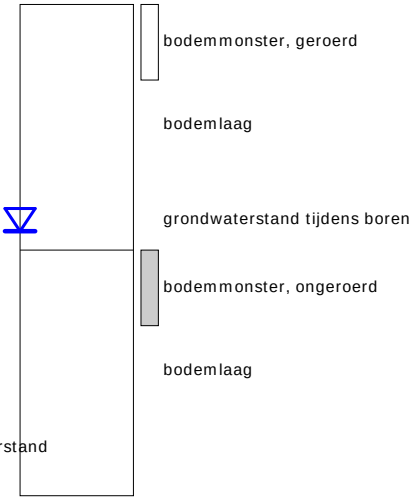
Foto 4

BIJLAGE 4

PEILBUIS



BORING



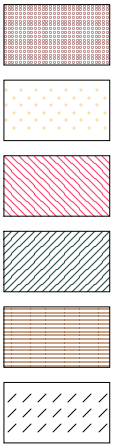
OLIE OP WATER REACTIE (OW)



GEUR INTENSITEIT (GI)



GRONDSOORTEN



Grind, grindig (G,g)

Zand, zandig (Z,z)

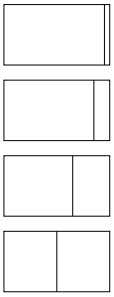
Leem, siltig (L,s)

Klei, kleiig (K,k)

Veen, humeus (V,h)

Slib

MATE VAN BIJMENGING



zwak - (0-5%)

matig - (5-15%)

sterk - (15-50%)

uiterst - (> 50%)

VERHARDINGEN



Asfalt, beton, klinkers, tegels
stelconplaat, ondoordringbare laag

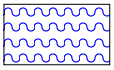
GRADATIE ZAND

uf = uiterst fijn (63-105 um)
zf = zeer fijn (105-150 um)
mf = matig fijn (150-210 um)
mg = matig grof (210-300 um)
zg = zeer grof (300-420 um)
ug = uiterst grof (420-2000 um)

OVERIG



Bodemvreemde bestandsdelen aanwezig

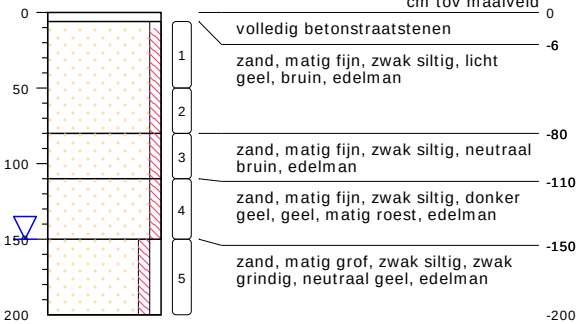


Water

GRADATIE GRIND

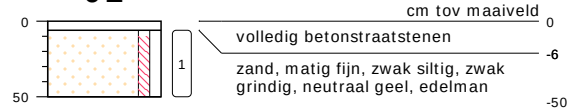
f = fijn (2-5.6 mm)
mg = matig grof (5.6-16 mm)
zg = zeer grof (16-63 mm)

01



type **grondboring**
datum **25-10-2021**
boormeester **M. van Oort**
x **169323.52**
y **420802.07**

02



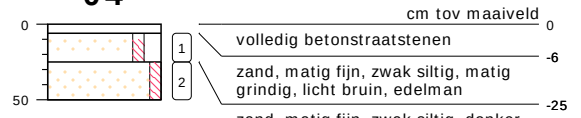
type **grondboring**
datum **25-10-2021**
boormeester **M. van Oort**
x **169314.28**
y **420801.44**

03



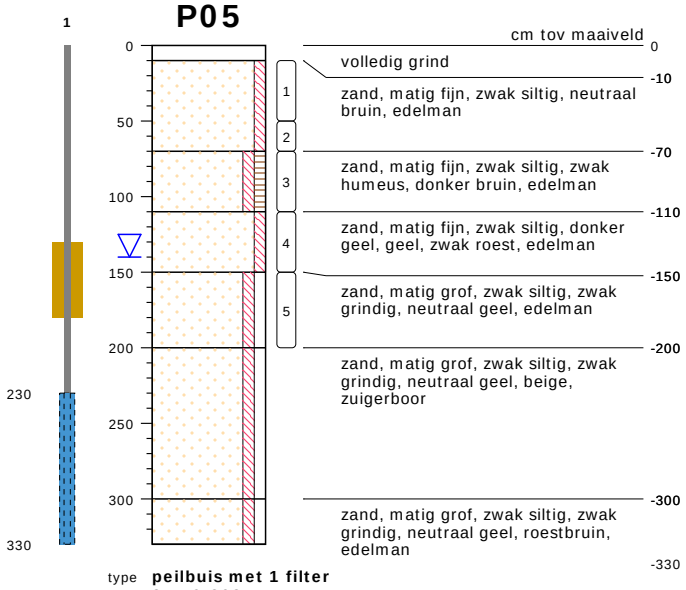
type **grondboring**
datum **25-10-2021**
boormeester **M. van Oort**
x **169301.79**
y **420805.96**

04



type **grondboring**
datum **25-10-2021**
boormeester **M. van Oort**
x **169305.17**
y **420818.77**

P05



type **peilbuis met 1 filter**
datum **25-10-2021**
boormeester **M. van Oort**
x **169317.01**
y **420818.87**

06



type **grondboring**
datum **25-10-2021**
boormeester **M. van Oort**
x **169326.46**
y **420815.93**

bodemprofielen **schaal 1:50**

onderzoek **Berghem Stationsstraat**
projectcode **SST.323921**
getekend conform **NEN 5104**

VAN OORT Bodemonderzoek B.V.

BIJLAGE 5

Projectnaam Berghem Stationsstraat
Projectcode SST.323921

Tabel: Analyseresultaten grond (as3000) monsters (gehalten in mg/kgds, tenzij anders aangegeven)

	MMB1:			AW	1/2(AW+I)	I	RBK
Monstercode	1.1+2.1+3.1+4.1+4.2+5.1+6.1						
Bodemtype	1						eis
	or	*br*					
monster voorbehandeling()	Ja		--				
droge stof(gew.-%)	92.9		--				
gewicht artefacten(g)	<1		--				
aard van de artefacten(-)	Geen		--				
organische stof (gloeiverlies)(% vd DS)	0.6		--				
KORRELGROOTTEVERDELING							
lutum (bodem)(% vd DS)	3.1		--				
METALEN							
barium[+]	<20	47.7				920	20
cadmium	<0.2	0.237		0.60	6.8	13	0.20
kobalt	1.6	5.02		15	102	190	3.0
koper	<5	6.98		40	115	190	5.0
kwik°	<0.05	0.0494		0.15	18	36	0.050
lood	<10	10.8		50	290	530	10
molybdeen	<0.5	0.35		1.5	96	190	1.5
nikkel	4.3	11.5		35	68	100	4.0
zink	23	51.7		140	430	720	20
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN							
naftaleen	<0.01		--				
fenantreen	0.15		--				
antraceen	0.04		--				
fluoranteen	0.34		--				
benzo(a)antraceen	0.17		--				
chryseen	0.17		--				
benzo(k)fluoranteen	0.11		--				
benzo(a)pyreen	0.20		--				
benzo(ghi)peryleen	0.14		--				
indeno(1,2,3-cd)pyreen	0.13		--				
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	1.457	1.46		1.5	21	40	0.35
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)							
PCB 28(µg/kgds)	<1		--				
PCB 52(µg/kgds)	<1		--				
PCB 101(µg/kgds)	<1		--				
PCB 118(µg/kgds)	<1		--				
PCB 138(µg/kgds)	<1		--				
PCB 153(µg/kgds)	<1		--				
PCB 180(µg/kgds)	<1		--				
som PCB (7) (0.7 factor)(µg/kgds)	4.9	24.5	[a]	20	510	1000	4.9
MINERALE OLIE							
fractie C10-C12	<5		--				
fractie C12-C22	<5		--				
fractie C22-C30	7		--				
fractie C30-C40	<5		--				
totaal olie C10 - C40	<20	70		190	2595	5000	35

Monstercode en monstertraject
[1] *13558490-001 MMB1: 1.1+2.1+3.1+4.1+4.2+5.1+6.1*

Projectnaam Berghem Stationsstraat
Projectcode SST.323921

Tabel: Analyseresultaten grond (as3000) monsters (gehalten in mg/kgds, tenzij anders aangegeven)

	MMO2:			AW	1/2(AW+I)	I	RBK
Monstercode	1.2+1.3+1.4+5.3+5.4+5.5						
Bodemtype	2						eis
	or	*br*					
monster voorbehandeling()	Ja		--				
droge stof(gew.-%)	85.9		--				
gewicht artefacten(g)	<1		--				
aard van de artefacten(-)	Geen		--				
organische stof (gloeiverlies)(% vd DS)	1.0		--				
KORRELGROOTTEVERDELING							
lutum (bodem)(% vd DS)	<2		--				
METALEN							
barium[+]	<20	54.2				920	20
cadmium	<0.2	0.241		0.60	6.8	13	0.20
kobalt	<1.5	3.69		15	102	190	3.0
koper	<5	7.24		40	115	190	5.0
kwik°	<0.05	0.0503		0.15	18	36	0.050
lood	<10	11		50	290	530	10
molybdeen	<0.5	0.35		1.5	96	190	1.5
nikkel	<3	6.12		35	68	100	4.0
zink	<20	33.2		140	430	720	20
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN							
naftaleen	<0.01		--				
fenantreen	<0.01		--				
antraceen	<0.01		--				
fluoranteen	<0.01		--				
benzo(a)antraceen	<0.01		--				
chryseen	<0.01		--				
benzo(k)fluoranteen	<0.01		--				
benzo(a)pyreen	<0.01		--				
benzo(ghi)peryleen	<0.01		--				
indeno(1,2,3-cd)pyreen	<0.01		--				
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	0.07	0.07		1.5	21	40	0.35
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)							
PCB 28(µg/kgds)	<1		--				
PCB 52(µg/kgds)	<1		--				
PCB 101(µg/kgds)	<1		--				
PCB 118(µg/kgds)	<1		--				
PCB 138(µg/kgds)	<1		--				
PCB 153(µg/kgds)	<1		--				
PCB 180(µg/kgds)	<1		--				
som PCB (7) (0.7 factor)(µg/kgds)	4.9	24.5	[a]	20	510	1000	4.9
MINERALE OLIE							
fractie C10-C12	<5		--				
fractie C12-C22	<5		--				
fractie C22-C30	<5		--				
fractie C30-C40	<5		--				
totaal olie C10 - C40	<20	70		190	2595	5000	35

Monstercode en monstertraject
[1] *13558490-002 MMO2: 1.2+1.3+1.4+5.3+5.4+5.5*

De resultaten zijn voor de interventiewaarde getoetst aan de toetsingswaarden zoals vermeld in de Circulaire bodemsanering per 1 juli 2013, Staatcourant 27 juni 2013, Nr. 16675 en voor de achtergrondwaarde aan het Besluit Bodemkwaliteit, Staatscourant 20 december 2007, Nr. 247. Tevens zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd: De gewijzigde grenswaarden van een aantal OCB (per 30-07-2008) (www.Senternovem.nl) en de wijziging in de Staatscourant 67 van 7 april 2009 en met wijzingen zoals beschreven in de Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012).
De gehalten die de betreffende toetsingswaarden overschrijden zijn als volgt geclassificeerd:

*	*het gehalte is groter dan de achtergrondwaarde en kleiner dan of gelijk aan het gemiddelde van de achtergrond- en interventiewaarde*
**	*het gehalte is groter dan het gemiddelde van de achtergrond- en interventiewaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde*
***	*het gehalte is groter dan de interventiewaarde*
--	*geen toetsingswaarde voor opgesteld*
-	*niet geanalyseerd*
#	*Verhoogde rapportagegrens, voor meer informatie zie analysecertificaat*
RBK	*Tabel 1 (rapportagegrenzen), Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012).*
a	*gecorrigeerd gehalte is groter dan of gelijk aan de achtergrondwaarde (of geen achtergrondwaarde voor opgesteld), maar wel kleiner dan de RBK rapportagegrens zoals beschreven in de Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012), dus mag verondersteld worden kleiner dan de achtergrondwaarde te zijn.*
b	*gecorrigeerd gehalte is groter dan de achtergrondwaarde (of geen achtergrondwaarde voor opgesteld), en groter dan de RBK rapportagegrens zoals beschreven in de Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012).*
+	*De interventiewaarde voor barium geldt alleen voor die situaties waarbij duidelijk sprake is van antropogene verontreiniging en geen sprake is van thermisch gereinigde grond en baggerspecie.*
°	*Er staan twee interventie waardes beschreven voor kwik in grond in de circulaire bodemsanering (per 1 juli 2013); 4 mg/kg d.s. voor organisch kwik en 36 mg/kg d.s. voor anorganisch kwik. Het analyse resultaat is het gehalte aan kwik. Er kan daarin geen verder onderscheid worden gemaakt tussen de twee soorten. Voor deze toetsing wordt de eis van 36 mg/kg d.s. gehanteerd.*
or	*Origineel resultaat*
br	*Omgerekend resultaat*

De achtergrond- en interventiewaarden zijn afhankelijk van de bodemsamenstelling. Voor de toetsing is gebruik gemaakt van de volgende samenstelling: (Als humus/lutum niet is gemeten geldt een default waarde van lutum = 25% en organische stof = 10%.)

Bodemtype	humus	lutum
1	*0.6%*	*3.1%*
2	*1%*	*2%*

Projectnaam Berghem Stationsstraat
Projectcode SST.323921

Tabel: Analyseresultaten grondwater (as3000) monsters (gehalten in µg/l, tenzij anders aangegeven)

Monstercode	GRW: P05		S	1/2(S+I)	I	RBK
Bodemtype	1					eis
METALEN						
barium	24		50	338	625	20
cadmium	<0.2		0.40	3.2	6.0	0.20
kobalt	<2		20	60	100	2.0
koper	2.2		15	45	75	2.0
kwik	<0.05		0.050	0.18	0.30	0.050
lood	<2		15	45	75	2.0
molybdeen	<2		5.0	152	300	2.0
nikkel	<3		15	45	75	3.0
zink	24		65	432	800	10
VLUCHTIGE AROMATEN						
benzeen	<0.2		0.20	15	30	0.20
tolueen	<0.2		7.0	504	1000	0.20
ethylbenzeen	<0.2		4.0	77	150	0.20
o-xyleen	<0.1	--				0.10
p- en m-xyleen	<0.2	--				0.20
xylenen (0.7 factor)	0.21	a	0.20	35	70	0.21
styreen	<0.2		6.0	153	300	0.20
naftaleen	<0.02	a	0.01	35	70	0.020
interventiefactor vluchtige aromaten	0.0002				1	
GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN						
1,1-dichloorethaan	<0.2		7.0	454	900	0.20
1,2-dichloorethaan	<0.2		7.0	204	400	0.20
1,1-dichlooretheen	<0.1	a	0.01	5.0	10	0.10
cis-1,2-dichlooretheen	<0.1	--				0.10
trans-1,2-dichlooretheen	<0.1	--				
som (cis,trans) 1,2- dichloorethenen (0.7 factor)	0.14	a	0.01	10	20	0.14
dichloormethaan	<0.2	a	0.01	500	1000	0.20
1,1-dichloorpropaan	<0.2	--				
1,2-dichloorpropaan	<0.2	--				
1,3-dichloorpropaan	<0.2	--				
som dichloorpropanen (0.7 factor)	0.42		0.80	40	80	0.42
tetrachlooretheen	<0.1	a	0.01	20	40	0.10
tetrachloormethaan	<0.1	a	0.01	5.0	10	0.10
1,1,1-trichloorethaan	<0.1	a	0.01	150	300	0.10
1,1,2-trichloorethaan	<0.1	a	0.01	65	130	0.10
trichlooretheen	<0.2		24	262	500	0.20
chloroform	<0.2		6.0	203	400	0.20
vinylchloride	<0.2	a	0.01	2.5	5.0	0.20
tribroommethaan	<0.2				630	0.20
MINERALE OLIE						
fractie C10-C12	<25	--				
fractie C12-C22	<25	--				
fractie C22-C30	<25	--				
fractie C30-C40	<25	--				
totaal olie C10 - C40	<50		50	325	600	50

Monstercode en monstertraject
[1] *13563221-001 GRW: P05*

De resultaten zijn getoetst aan de toetsingswaarden zoals vermeld Circulaire bodemsanering per 1 juli 2013, Staatcourant 27 juni 2013, Nr. 16675.
De gehalten die de betreffende toetsingswaarden overschrijden zijn als volgt geclassificeerd:

*	*het gehalte is groter dan de streefwaarde en kleiner dan of gelijk aan het gemiddelde van de streef- en interventiewaarde*
**	*het gehalte is groter dan het gemiddelde van de streef- en interventiewaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde*
***	*het gehalte is groter dan de interventiewaarde*
--	*geen toetsingswaarde voor opgesteld*
-	*niet geanalyseerd*
#	*Verhoogde rapportagegrens, voor meer informatie zie analysecertificaat*
RBK	*Tabel 1 (rapportagegrenzen), Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012).*
a	*gecorrigeerd gehalte is groter dan of gelijk aan de streefwaarde (of geen streefwaarde voor opgesteld), maar wel kleiner dan de RBK rapportagegrens zoals beschreven in de Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012), dus mag verondersteld worden kleiner dan de streefwaarde te zijn.*
b	*gehalte is groter dan de streefwaarde (of geen streefwaarde voor opgesteld), en groter dan de RBK rapportagegrens zoals beschreven in de Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012).*

BIJLAGE 6

SGS Environmental Analytics B.V.
Correspondentieadres
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.sgs.com/analytics-nl

Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek
Dhr. M. van Oort
Zoggelsestraat 15a
5384 LL HEESCH

Uw projectnaam	: Berghem Stationsstraat
Uw projectnummer	: SST.323921
SGS rapportnummer	: 13558490, versienummer: 1.

Rotterdam, 02-11-2021

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project SST.323921. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de monsters zoals deze door SGS ontvangen zijn. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters, het project en de monsternamedatum (indien aangeleverd) zijn overgenomen in dit analyserapport. SGS is niet verantwoordelijk voor de gegevens verstrekt door de opdrachtgever.

Het onderzoek is uitgevoerd door SGS Environmental Analytics B.V., gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL). Indien het onderzoek is uitgevoerd door derden of het SGS laboratorium in Frankrijk (99-101 Avenue Louis Roche, Gennevilliers) is dit in het rapport aangegeven.

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 7 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Voor meer informatie, omtrent bijvoorbeeld meetonzekerheid of gebruikte analysemethoden, kunt u contact opnemen met de afdeling Customer Support.

Per 23 maart 2021 is SYNLAB Analytics & Services B.V. overgegaan naar de nieuwe naam SGS Environmental Analytics B.V. Alle erkenningen van SYNLAB Analytics & Services B.V blijven van kracht en zijn/worden omgezet naar SGS Environmental Analytics B.V.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

Jaap-Willem Hutter
Technical Director

SGS Environmental Analytics B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek
Dhr. M. van Oort

Projectnaam	Berghem Stationsstraat	Orderdatum	25-10-2021
Projectnummer	SST.323921	Startdatum	26-10-2021
Rapportnummer	13558490 - 1	Rapportagedatum	02-11-2021

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	MMB1: 1.1+2.1+3.1+4.1+4.2+5.1+6.1
002	Grond (AS3000)	MMO2: 1.2+1.3+1.4+5.3+5.4+5.5

Analyse	Eenheid	Q	001	002
monster voorbehandeling		S	Ja	Ja
droge stof	gew.-%	S	92.9	85.9
gewicht artefacten	g	S	<1	<1
aard van de artefacten	-	S	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.6	1.0
KORRELGROOTTEVERDELING				
lutum (bodem)	% vd DS	S	3.1	<2
METALEN				
barium	mg/kgds	S	<20	<20
cadmium	mg/kgds	S	<0.2	<0.2
kobalt	mg/kgds	S	1.6	<1.5
koper	mg/kgds	S	<5	<5
kwik	mg/kgds	S	<0.05	<0.05
lood	mg/kgds	S	<10	<10
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	4.3	<3
zink	mg/kgds	S	23	<20
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN				
naftaleen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
fenantreen	mg/kgds	S	0.15	<0.01
antraceen	mg/kgds	S	0.04	<0.01
fluoranteen	mg/kgds	S	0.34	<0.01
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.17	<0.01
chryseen	mg/kgds	S	0.17	<0.01
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	0.11	<0.01
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	0.20	<0.01
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	0.14	<0.01
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	0.13	<0.01
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	1.457 [1)]	0.07 [1)]
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)				
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 52	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 101	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 118	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 138	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 153	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 180	µg/kgds	S	<1	<1
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	4.9 [1)]	4.9 [1)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :

SGS Environmental Analytics B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek
Dhr. M. van Oort

Projectnaam	Berghem Stationsstraat	Orderdatum	25-10-2021
Projectnummer	SST.323921	Startdatum	26-10-2021
Rapportnummer	13558490 - 1	Rapportagedatum	02-11-2021

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	MMB1: 1.1+2.1+3.1+4.1+4.2+5.1+6.1
002	Grond (AS3000)	MMO2: 1.2+1.3+1.4+5.3+5.4+5.5

Analyse	Eenheid	Q	001	002
MINERALE OLIE				
fractie C10-C12	mg/kgds		<5	<5
fractie C12-C22	mg/kgds		<5	<5
fractie C22-C30	mg/kgds		7	<5
fractie C30-C40	mg/kgds		<5	<5
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	<20	<20

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :

SGS Environmental Analytics B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek
Dhr. M. van Oort

Projectnaam	Berghem Stationsstraat	Orderdatum	25-10-2021
Projectnummer	SST.323921	Startdatum	26-10-2021
Rapportnummer	13558490 - 1	Rapportagedatum	02-11-2021

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor voor <-waarden volgens BoToVa.

Paraaf :

SGS Environmental Analytics B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek
Dhr. M. van Oort

Projectnaam	Berghem Stationsstraat	Orderdatum	25-10-2021
Projectnummer	SST.323921	Startdatum	26-10-2021
Rapportnummer	13558490 - 1	Rapportagedatum	02-11-2021

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
monster voorbehandeling	Grond (AS3000)	Grond: conform NEN-EN 16179. Grond (AS3000): conform NEN-EN 16179
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: NEN-EN 15934. Grond (AS3000): AS3010-2 en NEN-EN 15934
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010-3
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Grond: eigen methode. Grond (AS3000): AS3010-4
barium	Grond (AS3000)	AS3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2 (ontsluiting NEN 6961)
cadmium	Grond (AS3000)	Idem
kobalt	Grond (AS3000)	Idem
koper	Grond (AS3000)	Idem
kwik	Grond (AS3000)	Idem
lood	Grond (AS3000)	Idem
molybdeen	Grond (AS3000)	Idem
nikkel	Grond (AS3000)	Idem
zink	Grond (AS3000)	Idem
naftaleen	Grond (AS3000)	AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
PCB 28	Grond (AS3000)	AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grond (AS3000)	AS3010-7 en NEN-EN-ISO 16703

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y9040611	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
001	Y9040609	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
001	Y9040612	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
001	Y9438376	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
001	Y9438366	26-10-2021	25-10-2021	ALC201

Paraaf :

SGS Environmental Analytics B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek
Dhr. M. van Oort

Projectnaam	Berghem Stationsstraat	Orderdatum	25-10-2021
Projectnummer	SST.323921	Startdatum	26-10-2021
Rapportnummer	13558490 - 1	Rapportagedatum	02-11-2021

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y9438384	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
001	Y9040616	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
002	Y9438370	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
002	Y9438372	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
002	Y9040595	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
002	Y9438377	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
002	Y9438378	26-10-2021	25-10-2021	ALC201
002	Y9438368	26-10-2021	25-10-2021	ALC201

Paraaf :

SGS Environmental Analytics B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek
Dhr. M. van Oort

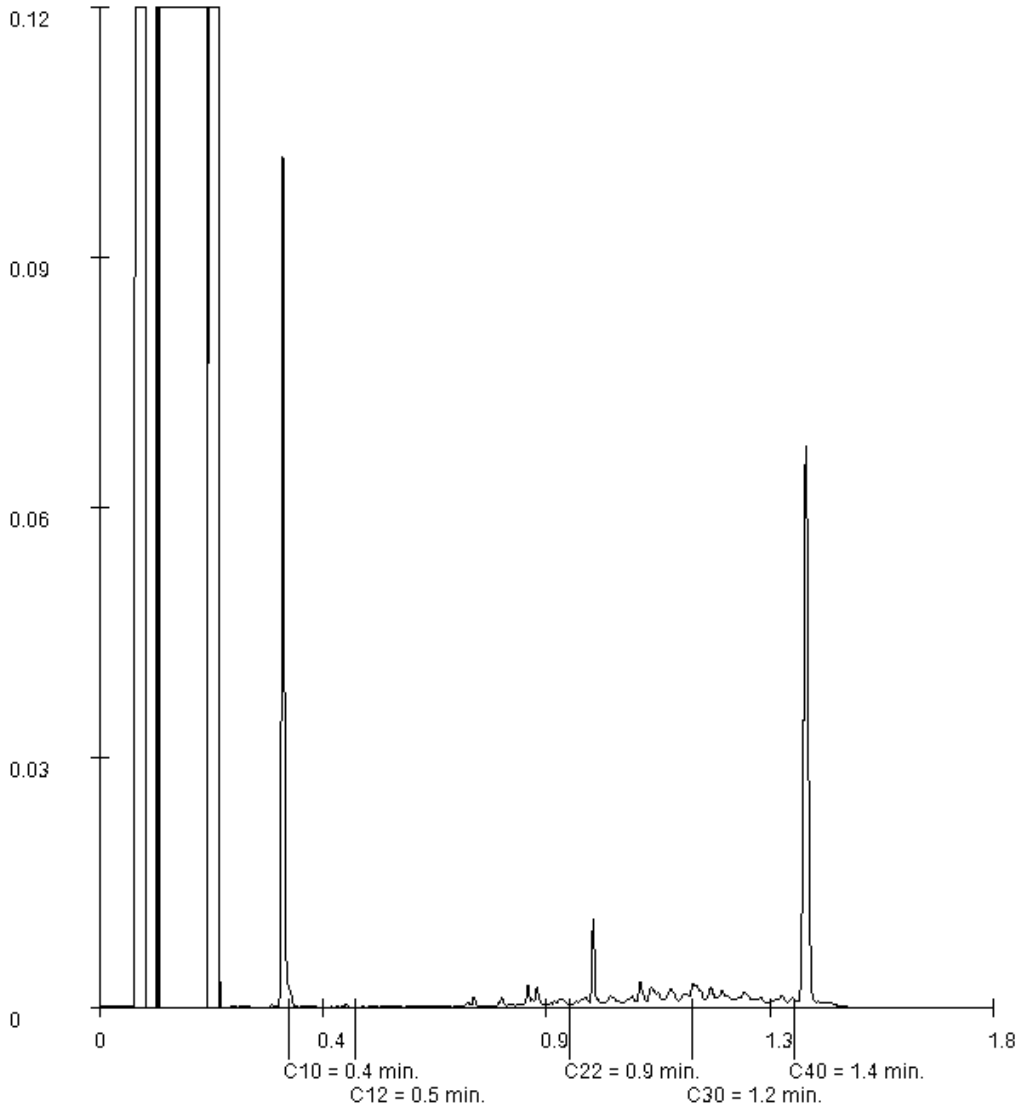
Projectnaam	Berghem Stationsstraat	Orderdatum	25-10-2021
Projectnummer	SST.323921	Startdatum	26-10-2021
Rapportnummer	13558490 - 1	Rapportagedatum	02-11-2021

Monsternummer: 001
Monster beschrijvingen MMB1: 1.1+2.1+3.1+4.1+4.2+5.1+6.1

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

SGS Environmental Analytics B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

SGS Environmental Analytics B.V.
Correspondentieadres
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.sgs.com/analytics-nl

Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek
Dhr. M. van Oort
Zoggelsestraat 15a
5384 LL HEESCH

Uw projectnaam	: Berghem Stationsstraat
Uw projectnummer	: SST.323921
SGS rapportnummer	: 13563221, versienummer: 1.

Rotterdam, 05-11-2021

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project SST.323921. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de monsters zoals deze door SGS ontvangen zijn. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters, het project en de monsternamedatum (indien aangeleverd) zijn overgenomen in dit analyserapport. SGS is niet verantwoordelijk voor de gegevens verstrekt door de opdrachtgever.

Het onderzoek is uitgevoerd door SGS Environmental Analytics B.V., gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL). Indien het onderzoek is uitgevoerd door derden of het SGS laboratorium in Frankrijk (99-101 Avenue Louis Roche, Gennevilliers) is dit in het rapport aangegeven.

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 5 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Voor meer informatie, omtrent bijvoorbeeld meetonzekerheid of gebruikte analysemethoden, kunt u contact opnemen met de afdeling Customer Support.

Per 23 maart 2021 is SYNLAB Analytics & Services B.V. overgegaan naar de nieuwe naam SGS Environmental Analytics B.V. Alle erkenningen van SYNLAB Analytics & Services B.V blijven van kracht en zijn/worden omgezet naar SGS Environmental Analytics B.V.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

Jaap-Willem Hutter
Technical Director

SGS Environmental Analytics B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek
Dhr. M. van Oort

Projectnaam	Berghem Stationsstraat	Orderdatum	02-11-2021
Projectnummer	SST.323921	Startdatum	02-11-2021
Rapportnummer	13563221 - 1	Rapportagedatum	05-11-2021

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater (AS3000)	GRW: P05

Analyse	Eenheid	Q	001
METALEN			
barium	µg/l	S	24
cadmium	µg/l	S	<0.2
kobalt	µg/l	S	<2
koper	µg/l	S	2.2
kwik	µg/l	S	<0.05
lood	µg/l	S	<2
molybdeen	µg/l	S	<2
nikkel	µg/l	S	<3
zink	µg/l	S	24
VLUCHTIGE AROMATEN			
benzeen	µg/l	S	<0.2
tolueen	µg/l	S	<0.2
ethylbenzeen	µg/l	S	<0.2
o-xyleen	µg/l	S	<0.1
p- en m-xyleen	µg/l	S	<0.2
xylenen (0.7 factor)	µg/l	S	0.21 [1)]
styreen	µg/l	S	<0.2
naftaleen	µg/l	S	<0.02
GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN			
1,1-dichloorethaan	µg/l	S	<0.2
1,2-dichloorethaan	µg/l	S	<0.2
1,1-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1
cis-1,2-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1
trans-1,2-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1
som (cis,trans) 1,2-dichloorethenen (0.7 factor)	µg/l	S	0.14 [1)]
dichloormethaan	µg/l	S	<0.2
1,1-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2
1,2-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2
1,3-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2
som dichloorpropanen (0.7 factor)	µg/l	S	0.42 [1)]
tetrachlooretheen	µg/l	S	<0.1
tetrachloormethaan	µg/l	S	<0.1
1,1,1-trichloorethaan	µg/l	S	<0.1
1,1,2-trichloorethaan	µg/l	S	<0.1
trichlooretheen	µg/l	S	<0.2
chloroform	µg/l	S	<0.2
vinylchloride	µg/l	S	<0.2
tribroommethaan	µg/l	S	<0.2
MINERALE OLIE			
fractie C10-C12	µg/l		<25

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :

SGS Environmental Analytics B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek
Dhr. M. van Oort

Projectnaam	Berghem Stationsstraat	Orderdatum	02-11-2021
Projectnummer	SST.323921	Startdatum	02-11-2021
Rapportnummer	13563221 - 1	Rapportagedatum	05-11-2021

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater (AS3000)	GRW: P05

Analyse	Eenheid	Q	001
fractie C12-C22	µg/l		<25
fractie C22-C30	µg/l		<25
fractie C30-C40	µg/l		<25
totaal olie C10 - C40	µg/l	S	<50

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :

SGS Environmental Analytics B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek
Dhr. M. van Oort

Projectnaam	Berghem Stationsstraat	Orderdatum	02-11-2021
Projectnummer	SST.323921	Startdatum	02-11-2021
Rapportnummer	13563221 - 1	Rapportagedatum	05-11-2021

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor voor <-waarden volgens BoToVa.

Paraaf :

SGS Environmental Analytics B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport

Van Oort Bodemonderzoek
Dhr. M. van Oort

Projectnaam	Berghem Stationsstraat	Orderdatum	02-11-2021
Projectnummer	SST.323921	Startdatum	02-11-2021
Rapportnummer	13563221 - 1	Rapportagedatum	05-11-2021

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
barium	Grondwater (AS3000)	AS3110-3 en NEN-EN-ISO 17294-2
cadmium	Grondwater (AS3000)	Idem
kobalt	Grondwater (AS3000)	Idem
koper	Grondwater (AS3000)	Idem
kwik	Grondwater (AS3000)	AS3110-3 en NEN-EN-ISO 17852
lood	Grondwater (AS3000)	AS3110-3 en NEN-EN-ISO 17294-2
molybdeen	Grondwater (AS3000)	Idem
nikkel	Grondwater (AS3000)	Idem
zink	Grondwater (AS3000)	Idem
benzeen	Grondwater (AS3000)	AS3130-1
tolueen	Grondwater (AS3000)	Idem
ethylbenzeen	Grondwater (AS3000)	Idem
o-xyleen	Grondwater (AS3000)	Idem
p- en m-xyleen	Grondwater (AS3000)	Idem
xylenen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Idem
styreen	Grondwater (AS3000)	Idem
naftaleen	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,2-dichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
cis-1,2-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
trans-1,2-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
som (cis,trans) 1,2-dichloorethenen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Idem
dichloormethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,2-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,3-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
som dichloorpropanen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Idem
tetrachlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
tetrachloormethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1,1-trichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1,2-trichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
trichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
chloroform	Grondwater (AS3000)	Idem
vinylchloride	Grondwater (AS3000)	Idem
tribroommethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grondwater (AS3000)	AS3110-5

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	G6972410	02-11-2021	02-11-2021	ALC236
001	B1989409	02-11-2021	02-11-2021	ALC204
001	G6972409	02-11-2021	02-11-2021	ALC236

Paraaf :

SGS Environmental Analytics B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Besluit hogere waarde Stationsstraat 5 Berghem

Onderwerp

Besluit op grond van de Wet geluidhinder tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel vanwege de spoorlijn Oss – Nijmegen voor de omschakeling van de bestaande bedrijfswoning in twee burgerwoningen aan de Stationsstraat 5 in Berghem. Deze locatie is kadastraal bekend als gemeente Berghem, sectie D, nummer 488.

Overwegingen

De gemeente Oss is een procedure gestart tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Stationsstraat 5 Berghem - 2022'. Dit plan laat onder andere de omschakeling van de bestaande bedrijfswoning in twee burgerwoningen aan de Stationsstraat 5 in Berghem toe. Deze locatie is kadastraal bekend als gemeente Berghem, sectie D, nummer 488.

Volgens de Wet geluidhinder mag een gevel van een woning niet meer dan 55 dB geluid ontvangen vanwege een spoorweg.

Uit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op deze locatie door spoorweglawaai vanwege de spoorlijn Oss – Nijmegen hoger is dan 55 dB.

Burgemeester en wethouders mogen volgens de Wet geluidhinder een hogere waarde vaststellen van niet meer dan 68 dB.

Om de omschakeling van de bestaande bedrijfswoning in twee burgerwoningen mogelijk te maken is een hogere waarde van 63 dB nodig. Deze hogere waarde past binnen het gemeentelijke geluidsbeleid.

Burgemeester en wethouders hebben hun voornemen tot het vaststellen van een hogere waarde van 30 juni 2022 tot en met 10 augustus 2022 ter inzage gelegd. Iedereen kon in deze periode op het voornemen reageren. Niemand heeft dat gedaan.

In de Wet geluidhinder is opgenomen dat een hogere waarde kan worden verleend als de toepassing van maatregelen overwegende bezwaren ondervindt van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard of onvoldoende doeltreffend is. Achtereenvolgens dient gekeken te worden naar maatregelen aan de bron, maatregelen in het overdrachtsgebied tussen bron en ontvanger en maatregelen bij de ontvanger.

Het is redelijkerwijs niet mogelijk om het lawaai vanaf de spoorweg te beperken door het gebruik van de spoorlijn te beperken. De spoorlijn Oss – Nijmegen is namelijk een belangrijk traject voor het treinverkeer.

Het toepassen van raildempers is onvoldoende doeltreffend. Indien raildempers worden aangebracht, wordt de geluidbelasting gereduceerd met 2 à 3 dB en wordt de maximale ontheffingswaarde ter plaatse van de voorgevel en de rechter zijgevel nog steeds overschreden.

Het is niet mogelijk om de overdracht van het spoorweglawaai te beperken door de afstand tussen het spoor en de woning te vergroten. Het gaat namelijk om een bestaande woning.

Het toepassen van een geluidsscherm van ca. 350 meter en 3 meter hoog reduceert de geluidbelasting tot 56 dB. Hiermee wordt voor alsnog de voorkeursgrenswaarde overschreven. De maatregel is getoetst aan de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet Geluidhinder. Het aantal reductiepunten bedraagt 3000. Het aantal maatregelpunten bedraagt 46550. Deze maatregel wordt hierdoor niet doelmatig geacht.

De geluidbelasting op de begane grond van de nieuw te realiseren geluidgevoelige objecten is hoger dan de voorkeursgrenswaarde maar lager dan de maximaal toelaatbare grenswaarde. Maatregelen bij de ontvanger dienen onderzocht te worden om aan te tonen dat de geluidwering afdoende is om een binnenniveau van 35 dB(A) te waarborgen.

Het college van burgemeester en wethouders hebben op 2 december 2019 aan het hoofd van de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling het mandaat verleend om te besluiten over hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder die binnen het geluidbeleid passen.

Besluit

Gelet op:

- de Wet geluidhinder
- het Besluit geluidhinder
- het als bijlage bij dit besluit opgenomen 'Stationsstraat Berghem Akoestisch onderzoek- Geluidbelasting spoor- en verkeerslawaai' van 2 maart 2022 met nummer 17153-01

besluiten burgemeester en wethouders van Oss:

- een waarde van 63 dB vast te stellen als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel vanwege de spoorlijn Oss - Nijmegen voor de omschakeling van de bestaande bedrijfswoning in twee burgerwoningen aan Stationsstraat 5 in Berghem. Deze locatie is kadastraal bekend als gemeente Berghem, sectie D, nummer 488.

Oss, 8 november 2022
Namens burgemeester en wethouders van Oss,



Mevr. mr. J.P. van der Linden,
Hoofd van de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

Bijlage:

1. 'Stationsstraat Berghem Akoestisch onderzoek- Geluidbelasting spoor- en verkeerslawaai' van 2 maart 2022 met nummer 17153-01

Stationsstraat

Berghem

Akoestisch onderzoek - Geluidbelasting spoor – en verkeerslawaai

Opdrachtnummer	: **17153-01**
Document	: Rap-01A
Status	: definitief
Datum	: 2 maart 2022





Rossinistraat 40, 5344 AK Oss ▪ Postbus 402, 5340 AK Oss ▪ T 0412-63 49 45 ▪ info@ulehake.nl ▪ www.ulehake.nl

Ingenieursburo Ulehake

Opdrachtgever:

Dhr. J. Gooiker
Stationsstraat 5
5351 NM Berghem

Adviseur Bouwfysica:

Ingenieursburo Ulehake
Rossinistraat 40
Postbus 402
5340 AK Oss
Tel. (0412) 63 49 45
www.ulehake.nl

Contactpersoon:

Ir. M.W. (Martijn) Crins (*martijncrins@ulehake.nl*)

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 4
2. WEGVERKEER 5
2.1. WETTELIJK KADER 5
2.1.1. Wegverkeersgeluid 5
2.2. WEGVERKEERSGELUID MODEL 7
2.2.1. gebruikte rekenmethode 7
2.2.2. invoergegevens 7
2.3. RESULTATEN 9
3. RAILVERKEER 10
3.1. WETTELIJK KADER 10
3.2. GEBRUIKTE REKENMETHODE 10
3.3. INVOERGEGEVENS 11
3.4. RESULTATEN 12
3.5. CUMULATIEVE WAARDE 13
4. HOGERE WAARDE 15
4.1. MAATREGELEN RAILVERKEERSLAWAAI 15
5. CONCLUSIE 16
BIJLAGE I SITUATIE 17
BIJLAGE II INVOERGEGEVENS WEGVERKEER GELUIDBELASTING 18
BIJLAGE III BEREKENINGSRESULTATEN WEGVERKEER GELUIDBELASTING 19
BIJLAGE IV INVOERGEGEVENS RAILVERKEER GELUIDBELASTING 20
BIJLAGE V BEREKENINGSRESULTATEN RAILVERKEER GELUIDBELASTING 21

1. INLEIDING

Men is voornemens om de bestemming van het gebouw aan de Stationsstraat 5 te Berghem te wijzigen van bedrijf naar wonen. Om de woonfunctie mogelijk te maken is tenminste een aanvaardbaar woon- en leefklimaat noodzakelijk. De akoestisch aspecten voor dit aspect zijn middels deze rapportage onderzocht conform de Wet Geluidhinder.

De locatie is gelegen in de directe nabijheid van de Stationsstraat, Deursenseweg, de Burgemeester van Erpstraat en de spoorlijn Oss – Nijmegen. 30 km/uur wegen zijn niet gezoneerd conform de Wet Geluidhinder en hoeven binnen dat kader niet beoordeeld te worden. Wel is een beoordeling noodzakelijk in het kader van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat hier kan dezelfde methodiek worden gehanteerd als de Wet Geluidhinder.

In afbeelding 1 is de situatie weergegeven.



Afbeelding 1: situatie (bron: googlemaps)

2. WEGVERKEER

2.1. WETTELIJK KADER

2.1.1. Wegverkeersgeluid

In de Wet geluidhinder wordt aangegeven wat de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting in zones langs wegen is.

Wet geluidhinder Artikel 74

1. Langs een weg bevindt zich een zone die aan weerszijden van de weg de volgende breedte heeft:
   a. in een stedelijk gebied:
      1. voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken: 350 meter;
      2. voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 200 meter;
   b. in buitenstedelijk gebied:
      1. voor een weg, bestaande uit vijf of meer rijstroken: 600 meter;
      2. voor een weg, bestaande uit drie of vier rijstroken: 400 meter;
      3. voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 250 meter.
2. Het eerste lid geldt niet met betrekking tot:
   a. wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
   b. wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

Wet geluidhinder Artikel 82

Behoudens het in de artikelen 83, 100 en 100a bepaalde is de voor woningen binnen een zone ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de gevel, vanwege de weg, 48 dB.

Wet geluidhinder Artikel 83

Voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidbelasting als bedoeld in artikel 82, eerste lid, kan een hogere dan de in dat artikel genoemde waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde de in tabel 1 genoemde waarden niet te boven mag gaan.

Tabel 1: Ten hoogste toelaatbare geluidbelasting volgens artikel 83 Wgh.

Omschrijving van de situatie		Maximale geluidbelasting	Art. en lid Wgh
woningen	**weg**		
in buitenstedelijk gebied	aanwezig	53 dB	art. 83 lid 1
in stedelijk gebied	aanwezig	58 dB	art. 83 lid 1
nog niet geprojecteerd, in stedelijk gebied	aanwezig	63 dB	art. 83 lid 2
aanwezig of in aanbouw, in stedelijk gebied	nog niet geprojecteerd	63 dB	art. 83 lid 3a
aanwezig of in aanbouw, in buitenstedelijk gebied	nog niet geprojecteerd	58 dB	art. 83 lid 3b
nog niet geprojecteerd, nog te bouwen, in buitenstedelijk gebied, voor agrarisch bedrijf	aanwezig	58 dB	art. 83 lid 4
nog niet geprojecteerd, nog te bouwen, in stedelijk gebied, ter vervanging van bestaande woningen	aanwezig	68 dB	art. 83 lid 5
nog niet geprojecteerd, nog te bouwen, in stedelijk gebied, ter vervanging van bestaande woningen. binnen zone van autoweg / autosnelweg	aanwezig	63 dB	art. 83 lid 6
nog niet geprojecteerd, nog te bouwen, buiten de bebouwde kom, ter vervanging van bestaande woningen.	aanwezig	58 dB	art. 83 lid 7

Wet geluidhinder Artikel 110g
Onze minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidsbelasting van de gevel van woningen op het resultaat een door hem aan te geven aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast.

Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 Artikel 3.4
De ingevolge artikel 110g van de wet toe te passen aftrek op de geluidbelasting vanwege een weg, van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen bedraagt:

a. 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g Wgh 56 dB is.
b. 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g Wgh 57 dB is.
c. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden;
d. 5 dB voor de overige wegen;
e. 0 dB bij toepassing van artikel 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111, tweede en derde lid, 111b, 112 en 113 van de wet.

Besluit wet geluidhinder Artikel 5.4
Het verzoek om een hogere waarde bevat ten minste:

- de verzochte hogere waarde(n);
- de redenen die aan het verzoek ten grondslag liggen;
- de resultaten van het akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting die door de woningen vanwege de weg zou worden ondervonden zonder de invloed van maatregelen die de geluidoverdracht beperken en de doeltreffendheid van de in aanmerking komende maatregelen;
- een beschrijving van de mogelijkheden om de geluidbelasting van de woningen tot een lagere waarde te verminderen dan de verzochte hogere waarde, alsmede een schatting van de hieraan verbonden kosten;
- een verklaring dat maatregelen zullen worden getroffen indien de geluidbelasting vanwege de weg, binnen de woning bij gesloten ramen meer bedraagt dan 33 dB.

In dit geval gaat het om een nieuw te realiseren geluidgevoelige bestemming in buitenstedelijk gebied, zodat de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (inclusief aftrek) 53 dB is.

2.2. WEGVERKEERSGELUID MODEL

2.2.1. gebruikte rekenmethode

Om de geluidbelasting te bepalen is conform de voorschriften een geluidmodel opgesteld. De gebruikte rekenmethode is standaard-rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Het gebruikte modelleringspakket is 'DGMR Geomilieu, rekenmethode wegverkeerslawaai SRM2'.

2.2.2. invoergegevens

Figuur 2 geeft de situatie weer. De verkeersintensiteiten en de verkeerssnelheden zijn verkregen uit de rapportage “Akoestisch onderzoek weg- en spoorweglawaai Stationsstraat 16 Berghem” d.d. 17-09-2018 van Tritium advies. In deze rapportage is er gebruik gemaakt van prognosejaar 2030. De berekening dient uitgevoerd te worden voor prognosejaar 2031. Er is uitgegaan van een groei van 5% ten opzichte van prognosejaar 2030. Deze groei is hoog, maar schetst een worst-case-benadering van de situatie. Het type wegdek op alle wegen is standaard asfalt (W0).

Er is geen sprake van hoogteverschillen in de omgeving. De Burgemeester van Erpstraat en Berghemseweg lopen in elkaar over en zijn als één weg beschouwd.

Omdat blijkt dat de afstand tot de Bieskamp en de Stationsstraat erg groot zijn en de verkeersintensiteit erg laag zijn deze wegen niet nader beschouwd.



Figuur 2: modellering Stationsstraat 5 Berghem



Figuur 3: Toetspunten Geomilieu

Tabel 2: Verkeersintensteiten en –snelheden op de Burgemeester van Erpstraat (noordelijk van de Stationsstraat)

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	551	248	54	60
middelzware mvtg	28	4	2	60
zware mvtg	51	16	11	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

Tabel 3: Verkeersintensteiten en –snelheden op de Burgemeester van Erpstraat (zuidelijk van de Stationsstraat)

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	576	217	71	60
middelzware mvtg	44	23	5	60
zware mvtg	27	18	6	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

Tabel 4: Verkeersintensteiten en –snelheden op de Berghemseweg

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	554	209	68	60
middelzware mvtg	42	22	5	60
zware mvtg	25	18	5	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

Tabel 5: Verkeersintensteiten en –snelheden op de Stationshoek

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	7	3	1	60
middelzware mvtg	1	1	1	60
zware mvtg	1	1	1	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

Tabel 6: Verkeersintensteiten en –snelheden op de Bieskamp

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	3	1	1	60
middelzware mvtg	--	--	--	60
zware mvtg	--	--	--	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

Tabel 7: Verkeersintensteiten en –snelheden op de Stationsstraat

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	6	2	1	60
middelzware mvtg	1	1	1	60
zware mvtg	1	1	1	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

Tabel 8: Verkeersintensteiten en –snelheden op de Deursenseweg

voertuigcategorie	Verkeersintensiteiten [mvtg \ uur]			Snelheid [km/uur]
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	
Lichte mvtg	4	2	1	60
middelzware mvtg	1	1	1	60
zware mvtg	1	1	1	60
Overig (motoren)	--	--	--	60

2.3. RESULTATEN

De resultaten van de berekeningen zijn samengevat in tabel 3 en figuur 4. De geluidbelasting van de maatgevende punten en wegen is weergegeven inclusief de aftrek volgens artikel 110g Wgh. De resultaten zijn uitgebreider weergegeven in bijlage III.

Tabel 9: Berekende geluidbelasting van de gevel incl. aftrek art. 110g Wgh ten gevolge van de Burgemeester van Erpstraat

waarneempunt	Hoogte [m]	L_{den} [dB]	Aftrek artikel 110 g [dB]	Voorkeurs-grenswaarde	Maximaal te ontheffen
T01 voorgevel	1,5 (begane grond)	45	5	48	53
	3 (1e verd.)	45	5	48	53
T02 voorgevel	1,5 (begane grond)	45	5	48	53
	3 (1e verd.)	46	5	48	53
T03 voorgevel	1,5 (begane grond)	45	5	48	53
	3 (1e verd.)	46	5	48	53
T05 Linker zijgevel	1,5 (begane grond)	46	5	48	53
	3 (1e verd.)	47	5	48	53

Tabel 10: Berekende geluidbelasting van de gevel incl. aftrek art. 110g Wgh ten gevolge van de Stationsstraat

waarneempunt	Hoogte [m]	L_{den} [dB]	Aftrek artikel 110 g [dB]	Voorkeurs-grenswaarde	Maximaal te ontheffen
T01 voorgevel	1,5 (begane grond)	44	5	48	53
	3 (1e verd.)	44	5	48	53
T02 voorgevel	1,5 (begane grond)	43	5	48	53
	3 (1e verd.)	43	5	48	53
T03 voorgevel	1,5 (begane grond)	43	5	48	53
	3 (1e verd.)	42	5	48	53
T04 rechter zijgevel	1,5 (begane grond)	45	5	48	53
	3 (1e verd.)	44	5	48	53

3. RAILVERKEER

3.1. WETTELIJK KADER

De onderzoekszone voor spoorwegen is geregeld middels zogenaamde geluid productieplafonds (GPP's). Deze plafonds garanderen de maximaal toelaatbare geluidbelasting in een bepaald gebied. Afhankelijk van de hoogte van het GPP is de onderzoekszone bij het realiseren van nieuwe plannen in de omgeving van een spoorlijn gedefinieerd.

In dit geval bedraagt de geluidbelasting op het dichtstbijzijnde GPP-punt 72 dB hierdoor is de geluidzone 900 meter breed. De voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor railverkeerslawaai in de geluidzone is samengevat in tabel 1.

Tabel 11: grenswaarden van de geluidbelasting voor diverse situaties t.g.v. railverkeerslawaai.

Omschrijving van de situatie		Nieuwbouw, spoor aanwezig of nieuw spoor of bebouwing aanwezig	Wijziging spoor, bebouwing aanwezig	Artikel besluit geluidhinder
Woningen	Voorkeursgrenswaarde			
Woning	55 dB	68 dB	71 dB	4.9 / 4.10 / 4.14
Onderwijsgebouw	53 dB	68 dB	71 dB	4.9 / 4.11 / 4.15
Gezondheidsgebouw	53 dB	68 dB	71 dB	4.9 / 4.11 / 4.15

In dit geval betreft het een nog te projecteren woning zodat de ten hoogste toelaatbare grenswaarde 68 dB bedraagt.

3.2. GEBRUIKTE REKENMETHODE

De gebruikte rekenmethode is standaard-rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Het gebruikte modelleringspakket is 'DGMR Geomilieu, rekenmethode wegverkeerslawaai SRM2'.

3.3. INVOERGEGEVENS

De gegevens van de spoorlijn Oss Nijmegen zijn afkomstig van het geluidregister spoor, uitgegeven door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. In het geluidsregister zijn alle kenmerken van de spoorwegen opgenomen. De kenmerken van het traject zijn samengevat in tabel 12 t/m 13.

Tabel 12: Baaneigenschappen (45890969 - 45891000) spoorlijn Oss - Nijmegen t.h.v. planlocatie

Treintype	Intensiteiten (Q) en snelheden V per periode dag (d), avond (a) en nacht (n)						Profiel
	Q (d)	V (d)	Q (a)	V (a)	Q (n)	V (n)	
MAT'64-T	0,880	130	0,680	130	0,2	130	Stoppend
MAT'64-T	0,160	130	0,360	130	--	130	Doorgaand
MAT'64-T	6,980	130	5,620	130	1,800	130	Stoppend
IC-R	8,200	130	7,850	130	2,250	130	Doorgaand
E-LOC	0,020	90	--	90	0,030	90	Doorgaand
E-LOC	1,090	130	1,040	130	0,300	130	Doorgaand
GOEDEREN	7,660	90	4,260	90	6,030	90	Doorgaand
DE-LOC	0,050	90	0,040	90	0,020	90	Doorgaand
DE-LOC -6400	0,230	90	0,140	90	0,200	90	Doorgaand
DDM-2/3	0,020	130	0,020	130	--	130	Stoppend
IRM-4	4,480	130	4,280	130	0,840	130	Doorgaand
IRM-4	0,080	130	0,040	130	0,040	130	Stoppend
VIRM-6	0,600	130	0,660	130	0,120	130	Doorgaand
VIRM-6	0,060	130	0,060	130	0,060	130	Stoppend

Tabel 13: Baaneigenschappen (baanvak 447030919 – 47041600) spoorlijn Oss - Nijmegen t.h.v. planlocatie

Treintype	Intensiteiten (Q) en snelheden V per periode dag (d), avond (a) en nacht (n)						Profiel
	Q (d)	V (d)	Q (a)	V (a)	Q (n)	V (n)	
MAT'64-T	0,880	130	0,6840	130	0,240	130	Stoppend
MAT'64-T	0,180	130	0,240	130	0,060	130	Doorgaand
MAT'64-T	6,900	130	5,980	130	1,820	130	Stoppend
IC-R	8,150	130	8,120	130	2,140	130	Doorgaand
IC-R	--	130	--	130	0,050	130	Stoppend
E-LOC	0,030	90	0,030	90	0,030	90	Doorgaand
E-LOC	1,080	130	1,080	130	0,290	130	Doorgaand
E-LOC	`--	130	0,010	130	0,010	130	Stoppend
GOEDEREN	7,370	90	6,320	90	6,510	90	Doorgaand
DE-LOC	0,030	90	0,030	90	0,020	90	Doorgaand
DE-LOC -6400	0,230	90	0,210	90	0,170	90	Doorgaand
DDM-2/3	0,020	130	0,020	130	--	130	Stoppend
INT-R	--	130	0,020	130	--	130	Stoppend
IRM-4	4,440	130	4,000	130	0,800	130	Doorgaand
IRM-4	0,080	130	0,040	130	0,120	130	Stoppend
VIRM-6	0,540	130	0,600	130	0,120	130	Doorgaand
VIRM-6	0,060	130	0,060	130	0,060	130	Stoppend

De geluidbelasting is berekend op een hoogte van 1,5 en 5. De geluidbelasting is berekend exclusief gevelreflecties.

De invoergegevens zijn opgenomen in bijlage I.

3.4. RESULTATEN

De resultaten van de berekeningen zijn weergegeven in tabel 6. De resultaten zijn uitgebreider weergegeven in bijlage .



figuur 4. Geluidbelasting ten gevolge van railverkeerslawaai

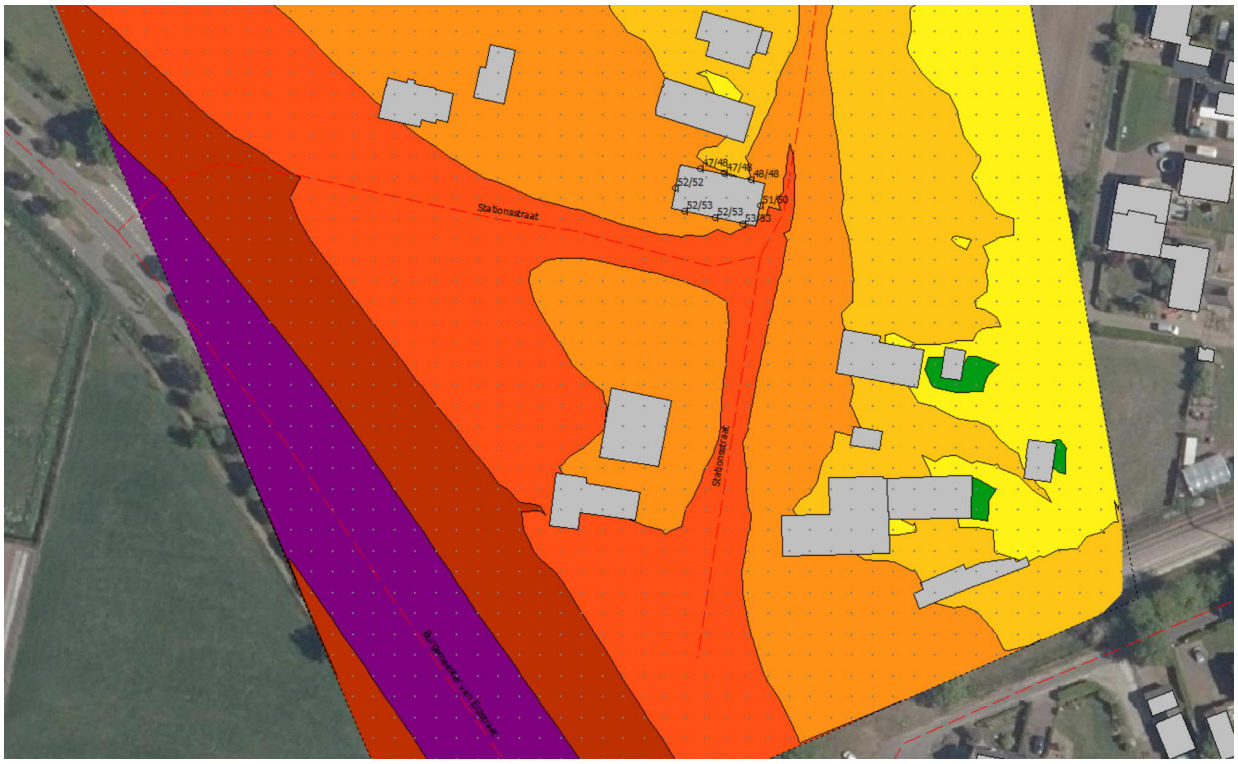
Tabel 14: Berekende geluidbelasting van de gevel

Waarneempunt	Omschrijving	Hoogte [m]	Berekende geluidbelasting dB)			
			Dag	Avond	Nacht	L_{den}
T01	Voorgevel	1,5	58	57	53	**61**
		5	58	58	54	**62**
T02	Voorgevel	1,5	59	58	54	**62**
		5	59	59	55	**63**
T03	Voorgevel	1,5	59	58	54	**62**
		5	60	59	55	**63**
T04	Rechter zijgevel	1,5	57	57	53	**61**
		5	58	58	54	**62**
T05	Linker zijgevel	1,5	52	52	48	**56**
		5	53	52	49	**56**
T06	Achter gevel	1,5	44	44	40	48
		5	48	47	43	50
T07	Rechter zijgevel	1,5	46	45	42	49
		5	48	48	44	51
T08	Achtergevel	1,5	47	47	43	51
		5	50	49	47	53

Uit de resultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 55 dB voor railverkeerslawaai wordt overschreden. De maximaal te ontheffen waarde wordt niet overschreden. Hogere waarde dient aangevraagd te worden.

3.5. CUMULATIEVE WAARDE

De gecumuleerde resultaten van de berekeningen zijn weergegeven in tabel 15.



Figuur 5: geluidbelasting gecumuleerd excl. aftrek art ten gevolge van wegverkeerslawaai. 110g Wgh

Tabel 15: Berekende geluidbelasting van de gevel excl. aftrek art. 110g Wgh gecumuleerd

waarneempunt	Hoogte [m]	$L_{den;\ weg}$ [dB]	$L_{den;\ rail}$ [dB]	L_{cum} [dB]
T01 voorgevel	1,5 (begane grond)	53	61	**58**
	3 (1e verd.)	53	62	**59**
T02 voorgevel	1,5 (begane grond)	52	62	**59**
	3 (1e verd.)	53	63	**60**
T03 voorgevel	1,5 (begane grond)	52	62	**59**
	3 (1e verd.)	53	63	**60**
T04 rechter zijgevel	1,5 (begane grond)	51	61	**58**
	3 (1e verd.)	50	62	**58**
T05 Linker zijgevel	1,5 (begane grond)	52	56	**55**
	3 (1e verd.)	52	56	**55**
T06 achtergevel	1,5 (begane grond)	48	48	**50**
	3 (1e verd.)	48	50	**50**

T07 achtergevel	1,5 (begane grond)	47	49	**49**
	3 (1e verd.)	48	51	**51**
T08 achtergevel	1,5 (begane grond)	47	51	**50**
	3 (1e verd.)	48	53	**52**

De bepaalde geluidbelasting van de afzonderlijke wegen is lager dan de voorkeursgrenswaarde. Een beoordeling van de cumulatieve geluidbelasting is niet noodzakelijk. De cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai en spoorweglawaai bedraagt maximaal 60 dB.

4. HOGERE WAARDE

Het is mogelijk een hogere waarde vast te stellen indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Onderzocht is of maatregelen om de geluidbelasting te verlagen tot de maximaal te ontheffen grenswaarde doelmatig zijn. Hiertoe zijn als eerste bronmaatregelen (intensiteit verkeer, wegdek), vervolgens overdrachtsmaatregelen (schermen) en als laatste middel maatregelen bij de ontvanger (geluidwerende maatregelen aan de gevel) overwogen.

De vast te stellen hogere waarden die per bron afzonderlijk worden vastgesteld zijn opgenomen in tabel 16

Tabel 16: Vast te stellen hogere waarden

Bron	Gevel	L_{den} [dB]
Railverkeerslawaai	Voorgevel (zuid)	63
	Rechter zijgevel (oost)	62
	Linker zijgevel (west)	56

4.1. MAATREGELEN RAILVERKEERSLAWAAI

Bronmaatregelen

Bronmaatregelen zoals bijvoorbeeld raildempers zijn voor het reduceren van de geluidbelasting van het woongebouw onvoldoende doeltreffend.

Maatregelen in de overdracht

Het toepassen van een geluidsscherm van ca 350 meter en 3 meter hoog reduceert de geluidbelasting tot 56 dB. Hiermee wordt voor alsnog de voorkeursgrenswaarde overschreven. De maatregel is getoetst aan de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet Geluidhinder. Het aantal reductiepunten bedraag 3000. Het aantal maatregelpunten bedraagt 46550. Deze maatregel wordt hierdoor niet doelmatig geacht.

Maatregelen bij Ontvanger

De geluidbelasting op de begane grond van het nieuw te realiseren geluidgevoelige objecten is hoger dan de voorkeursgrenswaarde maar lager dan de maximaal toelaatbare grenswaarde.

Maatregelen bij de ontvanger dienen onderzocht te worden om aan te tonen dat de geluidwering afdoende is om een binnenniveau van 35 dB(A) te waarborgen.

5. CONCLUSIE

Men is voornemens om het gebouw aan de stationsstraat 5 te Berghem te herbestemmen naar woningen. Om de woonbestemmingen mogelijk te maken is tenminste een aanvaardbaar woon- en leefklimaat noodzakelijk. De akoestisch aspecten voor dit aspect zijn middels deze rapportage onderzocht conform de Wet Geluidhinder.

De locatie is gelegen in de directe nabijheid van de stationsstraat, Deursenseweg, de Burgemeester van Erpstraat en de spoorlijn Oss – Rosmalen. 30 km/uur wegen zijn niet gezoneerd conform de Wet Geluidhinder, en hoeven binnen dat kader niet beoordeeld te worden. Wel is een beoordeling noodzakelijk in het kader van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat hier kan dezelfde methodiek worden gehanteerd als de Wet Geluidhinder.

De situatie met betrekking tot het aspect akoestiek is onderzocht. De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai blijkt lager dan de voorkeursgrenswaarde. Hiervoor zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk.

De geluidbelasting ten gevolge van spoorweglawaai is hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Voor de woning zal een hogere waarde aangevraagd moeten worden. Bron- en overdrachtsmaatregelen worden als niet doelmatig geacht. Maatregelen bij de ontvanger dienen onderzocht te worden om aan te tonen dat de geluidwering afdoende is om een binnenniveau van 35 dB(A) te waarborgen, indien er een nadere uitwerking van het verbouwplan is gemaakt.

Oss, 15 November 2021

Ir. M.W. (Martijn) Crins
Ing. L (Lieke) Redmeijer

BIJLAGE I SITUATIE


Wegen
Grids
Toetspunten
Gebouwen
Hoogtelijnen
Hulplijnen
0 m
100 m
schaal = 1 : 2762
421000
420800
420600
Stationsstraat
Stationsstraat
Stationsstraat
Deutichemseweg
Stationsstraat
Stationsstraat
Stationsstraat
168200
168400

BIJLAGE II INVOERGEGEVENS WEGVERKEER GELUIDBELASTING

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

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))
W1	burgemeester van Erpstraat	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W1	Burgemeester van Erpstraat	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W3	Berghemseweg	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W4	Stationshoek	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W5	Bieskamp	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W6	Stationsstraat	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W7	Stationsstraat	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60
W8	Deursenseweg	0,00	7,10	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)
W1	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9406,00	6,70	2,85	1,03	--	--
W1	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9446,00	6,84	2,74	0,87	--	--
W3	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9072,00	6,84	2,74	0,87	--	--
W4	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	111,30	6,87	2,73	0,87	--	--
W5	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	44,10	6,98	2,63	0,86	--	--
W6	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	104,00	6,76	2,86	0,88	--	--
W7	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	104,00	6,76	2,86	0,88	--	--
W8	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	63,00	6,86	2,61	0,85	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%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)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)
W1	--	--	--	87,41	92,44	86,23	--	4,49	1,44	2,16	--	8,10	6,12	11,16	--	--	--	--	--	550,86
W1	--	--	--	89,09	83,83	86,56	--	6,78	9,04	6,68	--	4,12	7,13	6,76	--	--	--	--	--	575,62
W3	--	--	--	89,22	84,01	86,71	--	6,70	8,94	6,60	--	4,07	7,05	6,68	--	--	--	--	--	553,63
W4	--	--	--	90,62	85,97	88,39	--	5,84	7,84	5,77	--	3,55	6,19	5,84	--	--	--	--	--	6,93
W5	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	3,08
W6	--	--	--	78,65	70,04	74,39	--	13,28	16,75	12,73	--	8,07	13,21	12,88	--	--	--	--	--	5,53
W7	--	--	--	78,65	70,04	74,39	--	13,28	16,75	12,73	--	8,07	13,21	12,88	--	--	--	--	--	5,53
W8	--	--	--	98,11	97,06	97,62	--	1,17	1,64	1,18	--	0,71	1,30	1,20	--	--	--	--	--	4,24

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	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
W1	247,80	83,54	--	28,30	3,86	2,09	--	51,05	16,41	10,81	--	85,39	93,24	99,60	105,36
W1	216,97	71,14	--	43,81	23,40	5,49	--	26,62	18,45	5,56	--	84,57	92,84	99,13	104,51
W3	208,83	68,44	--	41,58	22,22	5,21	--	25,26	17,52	5,27	--	84,36	92,63	98,92	104,31
W4	2,61	0,86	--	0,45	0,24	0,06	--	0,27	0,19	0,06	--	64,96	73,19	79,41	84,95
W5	1,16	0,38	--	--	--	--	--	--	--	--	--	57,95	65,62	70,44	78,57
W6	2,08	0,68	--	0,93	0,50	0,12	--	0,57	0,39	0,12	--	66,75	75,19	81,77	86,48
W7	2,08	0,68	--	0,93	0,50	0,12	--	0,57	0,39	0,12	--	66,75	75,19	81,77	86,48
W8	1,60	0,52	--	0,05	0,03	0,01	--	0,03	0,02	0,01	--	60,23	68,10	73,48	80,65

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125
W1	110,42	106,83	100,07	90,59	80,68	88,29	94,40	100,81	106,41	102,77	95,98	86,04	77,79	85,34
W1	110,18	106,65	99,89	90,21	81,77	90,01	96,48	101,60	106,58	103,09	96,35	87,10	76,42	84,51
W3	109,99	106,47	99,70	90,02	81,56	89,80	96,26	101,40	106,40	102,90	96,16	86,90	76,21	84,30
W4	90,82	87,28	80,50	70,69	62,07	70,29	76,69	81,95	87,15	83,64	76,89	67,48	56,75	64,82
W5	86,24	82,59	75,74	64,64	53,71	61,38	66,20	74,33	82,00	78,35	71,50	60,40	48,86	56,52
W6	91,13	87,70	80,99	72,05	64,29	72,63	79,32	83,96	87,94	84,53	77,85	69,30	58,82	67,00
W7	91,13	87,70	80,99	72,05	64,29	72,63	79,32	83,96	87,94	84,53	77,85	69,30	58,82	67,00
W8	87,85	84,22	77,39	66,62	56,50	64,39	69,99	76,82	83,74	80,12	73,30	62,71	51,46	59,28

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
W1	91,74	97,79	102,50	98,87	92,11	82,71	--	--	--	--	--	--	--	--
W1	90,90	96,33	101,50	97,96	91,20	81,77	--	--	--	--	--	--	--	--
W3	90,69	96,13	101,31	97,77	91,02	81,56	--	--	--	--	--	--	--	--
W4	71,14	76,70	82,09	78,54	71,77	62,18	--	--	--	--	--	--	--	--
W5	61,35	69,47	77,15	73,50	66,65	55,55	--	--	--	--	--	--	--	--
W6	73,64	78,56	82,70	79,23	72,53	63,81	--	--	--	--	--	--	--	--
W7	73,64	78,56	82,70	79,23	72,53	63,81	--	--	--	--	--	--	--	--
W8	64,78	71,83	78,84	75,21	68,38	57,71	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
		12,63	7,39	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,02	7,62	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,82	7,54	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,71	6,90	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,52	6,77	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,84	6,76	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,36	6,84	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,15	6,64	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,00	6,85	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,09	6,92	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,13	6,95	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,46	6,65	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,64	6,78	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,10	6,46	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,76	5,97	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,22	7,05	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,62	7,01	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,68	6,50	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,39	6,50	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,26	6,83	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,25	7,52	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,65	7,08	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,40	7,08	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,28	7,03	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,95	7,72	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,20	7,81	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,76	6,98	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,76	6,91	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,05	6,88	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		15,02	7,33	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,21	7,33	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,73	7,48	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,57	8,14	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,10	6,82	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,71	6,84	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
		13,98	7,31	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,53	6,83	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,06	6,98	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,40	7,39	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,23	7,39	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,39	6,84	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,68	6,71	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,61	6,71	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,00	6,71	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,57	7,23	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,05	7,23	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,93	6,92	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,11	7,16	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,35	6,94	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,53	6,81	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,82	7,73	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,19	7,04	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,85	7,04	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,75	7,09	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,87	6,92	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,27	6,98	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		8,99	6,47	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,57	7,14	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,30	4,17	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,29	7,67	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,61	7,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,78	6,90	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,03	7,06	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,73	7,46	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,95	6,64	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,63	6,64	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,73	7,53	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,60	6,60	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,17	7,41	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,60	7,31	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
		13,06	6,68	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,49	6,17	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,16	8,01	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,30	6,81	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,89	6,77	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,10	6,98	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,21	7,36	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,68	6,73	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,50	6,82	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,35	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,00	6,67	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,72	6,86	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,40	5,89	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,13	6,86	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,15	6,97	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,59	7,44	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,48	7,09	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,18	7,06	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,09	7,57	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,21	6,78	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,62	7,41	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		8,59	6,63	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,65	7,09	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,31	6,78	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,33	6,90	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,20	7,07	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,00	6,70	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,09	7,57	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,00	7,06	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,72	6,20	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,21	7,12	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,03	6,89	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,63	8,26	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,59	6,73	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,49	7,02	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
		9,71	7,05	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,53	7,42	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,64	7,03	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,25	7,03	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,89	6,91	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,09	6,63	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,66	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		8,71	6,69	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,87	7,21	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,00	6,69	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		7,89	6,43	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,98	6,43	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,85	7,57	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,74	6,88	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,22	7,54	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,41	7,05	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,53	6,68	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,01	6,58	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,62	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,35	6,68	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,52	7,25	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,63	7,17	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,67	8,15	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,18	6,82	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,78	7,63	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,33	7,09	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,08	6,78	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		6,96	6,78	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,50	7,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,77	6,11	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,26	7,27	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,02	6,87	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,35	7,61	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,90	7,37	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,56	6,96	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
		11,30	7,20	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,91	7,73	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
	gebouw te meten	13,16	7,10	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,60	6,41	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,54	6,83	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,07	6,90	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,54	6,66	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,89	6,60	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		8,69	6,66	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,84	6,77	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,91	7,57	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,85	7,71	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,80	7,71	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,65	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,63	7,29	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,57	6,68	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,03	7,16	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,91	6,40	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,97	6,54	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		22,50	7,18	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,96	7,18	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,45	6,87	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,11	6,97	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,12	6,97	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,77	6,86	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,53	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,32	7,59	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,86	7,58	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,08	6,66	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,91	6,69	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,18	6,55	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,63	6,76	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,89	7,56	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		8,16	7,89	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,66	7,07	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
		11,06	7,93	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		14,18	7,93	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,82	7,13	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,08	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,31	6,61	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,10	6,52	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,65	7,59	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,02	6,70	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,83	7,41	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,14	7,24	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,72	7,30	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,61	6,41	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,68	7,39	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,40	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,38	6,76	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,68	7,07	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,56	7,18	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,53	6,67	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,93	6,67	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,81	7,17	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,89	6,92	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,39	7,01	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,30	7,11	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,02	7,59	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,78	6,64	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,41	6,85	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,35	6,41	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,32	6,36	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,31	6,65	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,09	6,77	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,82	6,78	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,56	6,64	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,78	7,04	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		10,43	6,10	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,02	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
		0,00	7,55	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,02	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,18	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,28	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	8,01	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,21	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,10	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,87	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,40	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,25	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,05	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,74	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,87	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,46	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,90	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,84	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,07	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,46	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,67	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,70	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,44	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,10	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,87	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,58	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,75	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,49	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,80	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,10	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,33	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	7,81	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	6,95	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,59	6,55	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,13	6,83	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		13,15	7,02	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,75	7,02	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
		11,58	6,87	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		8,96	6,64	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,45	7,42	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		11,63	6,52	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,10	6,51	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		9,73	6,56	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		0,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
		12,70	7,10	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
1		15,00	7,10	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	0.80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T01	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T02	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T03	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T04	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T05	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T06	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T07	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T08	Toetspunt	7,10	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Grids, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	DeltaX	DeltaY
		4,00	7,10	5	5

BIJLAGE III BEREKENINGSRESULTATEN WEGVERKEER GELUIDBELASTING

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Berghemseweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	24,2	20,8	15,6	25,0
T01_B	Toetspunt	169309.69	420806.83	11.60	27.0	23.6	18.4	27.8
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	23.3	20,0	14,8	24,2
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	26,6	23,2	18,0	27,4
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,80	8,60	21,9	18,6	13,4	22,7
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,80	11,60	26,5	23,1	17,9	27,3
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	25,2	21,8	16,7	26,0
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	28,4	24,9	19,8	29,2
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	--	--	--	--
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	--	--	--	--
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	16,6	13,3	8,1	17,5
T06_B	Toetspunt	169325.68	420814.43	11.60	20.4	17.0	11.8	21.2
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	11,4	8,3	3,0	12,4
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	16,0	12,7	7,5	16,8
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	16,4	13,2	8,0	17,3
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	20,7	17,4	12,2	21,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Bieskamp
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	10,7	6,4	1,6	11,1
T01_B	Toetspunt	169309.69	420806.83	11.60	11.4	7.2	2.3	11.9
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	10,9	6,6	1,8	11,3
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	11,6	7,4	2,6	12,1
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,80	8,60	11,7	7,4	2,6	12,1
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,80	11,60	12,4	8,2	3,3	12,9
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	12,3	8,1	3,2	12,8
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	13,5	9,2	4,4	13,9
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	-3,5	-7,7	-12,6	-3,1
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	-1,4	-5,7	-10,5	-1,0
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	3,5	-0,8	-5,6	3,9
T06_B	Toetspunt	169325.68	420814.43	11.60	6.0	1.7	-3.1	6.4
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	4,4	0,2	-4,7	4,9
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	6,1	1,8	-3,0	6,5
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	2,9	-1,4	-6,2	3,3
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	4,6	0,3	-4,5	5,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Burgemeester van Erpstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	44,5	40,9	36,0	45,3
T01_B	Toetspunt	169309.69	420806.83	11.60	45.2	41.6	36.7	46.0
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	44,4	40,8	35,8	45,2
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	45,1	41,5	36,6	45,9
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,80	8,60	43,9	40,3	35,4	44,7
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,80	11,60	44,7	41,1	36,1	45,4
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	35,4	31,8	26,8	36,2
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	36,1	32,5	27,5	36,9
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	45,5	41,8	37,1	46,3
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	46,2	42,5	37,8	47,0
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	38,8	34,9	30,6	39,6
T06_B	Toetspunt	169325.68	420814.43	11.60	39.5	35.7	31.3	40.4
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	39,8	36,0	31,4	40,6
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	40,5	36,8	32,2	41,4
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	40,4	36,8	31,9	41,2
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	41,2	37,5	32,7	42,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Deursenseweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	1,4	-2,6	-7,5	2,0
T01_B	Toetspunt	169309.69	420806.83	11.60	4.0	0.0	-5.0	4.5
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	6,1	2,0	-2,9	6,6
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	7,3	3,3	-1,7	7,8
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,80	8,60	15,7	11,7	6,8	16,3
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,80	11,60	16,2	12,2	7,3	16,8
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	28,6	24,6	19,7	29,2
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	28,5	24,5	19,5	29,1
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	-1,7	-5,8	-10,7	-1,2
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	0,0	-4,0	-9,0	0,6
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	30,8	26,7	21,8	31,3
T06_B	Toetspunt	169325.68	420814.43	11.60	30.7	26.6	21.7	31.2
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	26,0	22,0	17,0	26,5
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	25,9	21,8	16,9	26,4
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	8,5	4,5	-0,4	9,1
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	11,1	7,1	2,1	11,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Stationshoek
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	8,0	4,4	-0,7	8,7
T01_B	Toetspunt	169309.69	420806.83	11.60	9.2	5.7	0.6	10.0
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	5,7	2,2	-2,9	6,5
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	8,4	4,9	-0,3	9,1
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,80	8,60	3,5	0,1	-5,1	4,3
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,80	11,60	9,3	5,8	0,7	10,1
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	8,2	4,7	-0,5	8,9
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	9,3	5,8	0,6	10,0
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	-1,4	-4,9	-10,0	-0,6
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	-0,3	-3,8	-8,9	0,5
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	-5,3	-8,6	-13,8	-4,5
T06_B	Toetspunt	169325.68	420814.43	11.60	-4.0	-7.3	-12.6	-3.2
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	-10,8	-14,1	-19,3	-10,0
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	-4,3	-7,6	-12,8	-3,5
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	-3,5	-6,8	-12,0	-2,6
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	-2,0	-5,3	-10,5	-1,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Stationsstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	41,8	38,8	33,4	42,8
T01_B	Toetspunt	169309.69	420806.83	11.60	41.2	38.1	32.8	42.2
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	42,3	39,2	33,9	43,2
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	41,6	38,5	33,2	42,5
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,80	8,60	43,5	40,5	35,1	44,5
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,80	11,60	42,5	39,5	34,2	43,5
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	43,8	40,8	35,5	44,8
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	42,6	39,6	34,3	43,6
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	37,0	33,9	28,6	37,9
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	36,6	33,6	28,3	37,6
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	38,2	35,2	29,8	39,1
T06_B	Toetspunt	169325.68	420814.43	11.60	37.2	34.2	28.9	38.2
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	35,7	32,6	27,3	36,6
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	35,2	32,1	26,8	36,1
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	33,9	30,8	25,5	34,8
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	33,6	30,5	25,2	34,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	51,4	48,0	42,9	52,3
T01_B	Toetspunt	169309.69	420806.83	11.60	51.7	48.3	43.2	52.5
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	51.5	48,1	43,0	52,3
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	51,7	48,3	43,3	52,6
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,80	8,60	51,7	48,4	43,3	52,6
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,80	11,60	51,8	48,4	43,3	52,6
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	49,6	46,5	41,2	50,5
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	48,8	45,6	40,4	49,7
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	51,1	47,5	42,6	51,9
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	51,7	48,1	43,2	52,5
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	46,9	43,4	38,5	47,7
T06_B	Toetspunt	169325.68	420814.43	11.60	46.9	43.3	38.6	47.8
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	46,3	42,8	38,0	47,2
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	46,8	43,2	38,4	47,6
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	46,3	42,8	37,9	47,1
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	46,9	43,4	38,5	47,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BIJLAGE IV INVOERGEGEVENS RAILVERKEER GELUIDBELASTING

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T01	Toetspunt	8,00	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T02	Toetspunt	7,99	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T03	Toetspunt	7,98	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T04	Toetspunt	7,98	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T05	Toetspunt	8,01	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T06	Toetspunt	7,99	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T07	Toetspunt	8,00	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
T08	Toetspunt	8,01	Relatief	8,60	11,60	--	--	--	--	Ja
		8,22	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,89	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,92	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,97	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,62	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,70	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,59	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,65	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,69	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,74	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,04	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,54	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,89	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,89	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,93	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,15	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,70	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,95	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,41	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,64	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,91	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,88	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,69	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,94	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,52	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,91	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,45	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,73	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,31	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,90	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,93	Relatief	11,00	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,68	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,94	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,49	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,70	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,69	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		0,00	Eigen waarde	11,00	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,76	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,47	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		8,43	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee
		7,10	Relatief	--	--	--	--	--	--	Nee

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m
1911	43570241 - 43574000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43574000 - 43589000	8,70	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43659563 - 43674000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43676269 - 43689000	8,68	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43784916 - 43786000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43786000 - 43789000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43867419 - 43874000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43893389 - 43899000	8,65	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43899000 - 43900000	8,65	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43972142 - 43974000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43974000 - 43989000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44062494 - 44074000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44074000 - 44089000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44150568 - 44174000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44188897 - 44189000	8,63	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44251018 - 44274000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44274000 - 44289000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44365190 - 44374000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44374000 - 44389000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44458994 - 44474000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44474000 - 44489000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44550474 - 44574000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44759250 - 44774000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	45127361 - 45174000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	45434126 - 45446000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	47030919 - 47041600	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	47041600 - 47065400	7,87	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	48080439 - 48089000 - brug	--	7,10	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	48080439 - 48089000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	43567418 - 43569600	8,52	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	45444872 - 45446000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	45890969 - 45891000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	45983273 - 45991000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46080456 - 46091000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46177379 - 46185000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	RRgebr	RuwheidID	Brugcorrectie	BrugID	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 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	V(P4) 2
1911	0,240	0,000	118	118	118	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	118	118	118	0
1911	0,240	0,000	118	118	118	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	118	118	118	0
1911	0,240	0,000	119	119	119	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	119	119	119	0
1911	0,240	0,000	119	119	119	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	119	119	119	0
1911	0,240	0,000	121	121	121	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	121	121	121	0
1911	0,240	0,000	121	121	121	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	121	121	121	0
1911	0,240	0,000	122	122	122	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	122	122	122	0
1911	0,240	0,000	122	122	122	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	122	122	122	0
1911	0,240	0,000	123	123	123	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	123	123	123	0
1911	0,240	0,000	123	123	123	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	123	123	123	0
1911	0,240	0,000	123	123	123	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	123	123	123	0
1911	0,240	0,000	124	124	124	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	124	124	124	0
1911	0,240	0,000	124	124	124	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	124	124	124	0
1911	0,240	0,000	125	125	125	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	125	125	125	0
1911	0,240	0,000	125	125	125	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	125	125	125	0
1911	0,240	0,000	127	127	127	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	127	127	127	0
1911	0,240	0,000	127	127	127	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	127	127	127	0
1911	0,240	0,000	128	128	128	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	128	128	128	0
1911	0,240	0,000	128	128	128	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	128	128	128	0
1911	0,240	0,000	129	129	129	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	129	129	129	0
1911	0,240	0,000	129	129	129	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	129	129	129	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,120	5,960	1,800	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,120	5,960	1,800	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	128	128	128	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	127	127	127	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	126	126	126	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	118	118	118	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	119	119	119	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	119	119	119	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	120	120	120	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	120	120	120	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	123	123	123	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	124	124	124	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	124	124	124	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	125	125	125	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	125	125	125	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	126	126	126	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	126	126	126	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	127	127	127	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	127	127	127	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	128	128	128	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	128	128	128	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	129	129	129	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	129	129	129	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140
1911	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140
1911	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140
1911	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140
1905	IC-R	Doorgaand	0,140	0,060	0,450	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,060	7,790	1,800
1905	IC-R	Doorgaand	0,140	0,060	0,450	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,060	7,790	1,800
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	128	128	128	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	127	127	127	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	126	126	126	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 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	Trein 6
1911	0,000	118	118	118	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	118	118	118	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	119	119	119	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	119	119	119	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	122	122	122	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	122	122	122	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	124	124	124	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	124	124	124	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	125	125	125	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	125	125	125	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	127	127	127	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	127	127	127	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	128	128	128	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	128	128	128	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	129	129	129	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	129	129	129	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	87	87	87	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	87	87	87	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	87	87	87	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	89	89	89	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	118	118	118	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	119	119	119	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	119	119	119	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	120	120	120	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	120	120	120	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	123	123	123	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	124	124	124	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	124	124	124	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	125	125	125	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	125	125	125	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	126	126	126	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	126	126	126	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	127	127	127	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	127	127	127	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	128	128	128	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	128	128	128	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	129	129	129	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	129	129	129	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1905	Doorgaand	0,020	0,010	0,060	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,070	1,040	0,240
1905	Doorgaand	0,020	0,010	0,060	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,070	1,040	0,240
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Trein 9
1911	0,000	118	118	118	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	118	118	118	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	119	119	119	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	119	119	119	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	121	121	121	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	121	121	121	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	122	122	122	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	122	122	122	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	124	124	124	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	124	124	124	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	125	125	125	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	125	125	125	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	127	127	127	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	127	127	127	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	128	128	128	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	128	128	128	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	129	129	129	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	129	129	129	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	87	87	87	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	87	87	87	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	87	87	87	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	89	89	89	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
1905	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,650	4,260	6,030	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,650	4,260	6,030	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	87	87	87	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	87	87	87	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	87	87	87	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	89	89	89	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020
1911	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020
1911	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020
1911	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020
1905	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,140	0,200
1905	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,140	0,200
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	118	118	118
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	118	118	118
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	119	119	119
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	119	119	119
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	121	121	121
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	121	121	121
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	122	122	122
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	122	122	122
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	123	123	123
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	123	123	123
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	123	123	123
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	124	124	124
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	124	124	124
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	125	125	125
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	125	125	125
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	127	127	127
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	127	127	127
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	128	128	128
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	128	128	128
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	129	129	129
1911	0,000	87	87	87	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	129	129	129
1911	0,000	87	87	87	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1911	0,000	87	87	87	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1911	0,000	89	89	89	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1911	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1911	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90
1911	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90
1911	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90
1911	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90
1905	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1905	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1905	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(P4) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	118	118	118	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	123	123	123	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	129	129	129	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	129	129	129	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000
1911	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000
1911	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000
1911	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000
1905	0	IRM-4	Doorgaand	0,040	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,520
1905	0	IRM-4	Doorgaand	0,040	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,520
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	128	128	128	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	127	127	127	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	126	126	126	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14
1911	0,000	0,040	0,000	118	118	118	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	118
1911	0,000	0,040	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	118
1911	0,000	0,040	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	119
1911	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	119
1911	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	121
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	121
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	122
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	122
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	123
1911	0,000	0,040	0,000	123	123	123	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	123
1911	0,000	0,040	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	123
1911	0,000	0,040	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	124
1911	0,000	0,040	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	124
1911	0,000	0,040	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	125
1911	0,000	0,040	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	125
1911	0,000	0,040	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	127
1911	0,000	0,040	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	127
1911	0,000	0,040	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	128
1911	0,000	0,040	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	128
1911	0,000	0,040	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	129
1911	0,000	0,040	0,000	129	129	129	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	129
1911	0,000	0,040	0,000	129	129	129	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	130
1911	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	130
1911	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	130
1911	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	130
1911	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130
1911	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130
1911	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130
1911	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130
1905	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,060	0,060	0,000	0,000	130
1905	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,060	0,060	0,000	0,000	130
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	130
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	128
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	127
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	126

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Trein 16	Profiel16
1911	118	118	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	118	118	118	0	VIRM-6	Stoppend
1911	118	118	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	119	119	119	0	VIRM-6	Stoppend
1911	119	119	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	119	119	119	0	VIRM-6	Stoppend
1911	119	119	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	120	120	120	0	VIRM-6	Stoppend
1911	121	121	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	120	120	120	0	VIRM-6	Stoppend
1911	121	121	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	121	121	121	0	VIRM-6	Stoppend
1911	122	122	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	121	121	121	0	VIRM-6	Stoppend
1911	122	122	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	121	121	121	0	VIRM-6	Stoppend
1911	123	123	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	121	121	121	0	VIRM-6	Stoppend
1911	123	123	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	123	123	123	0	VIRM-6	Stoppend
1911	123	123	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	124	124	124	0	VIRM-6	Stoppend
1911	124	124	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	124	124	124	0	VIRM-6	Stoppend
1911	124	124	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	125	125	125	0	VIRM-6	Stoppend
1911	125	125	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	125	125	125	0	VIRM-6	Stoppend
1911	125	125	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	126	126	126	0	VIRM-6	Stoppend
1911	127	127	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	126	126	126	0	VIRM-6	Stoppend
1911	127	127	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	127	127	127	0	VIRM-6	Stoppend
1911	128	128	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	127	127	127	0	VIRM-6	Stoppend
1911	128	128	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	128	128	128	0	VIRM-6	Stoppend
1911	129	129	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	128	128	128	0	VIRM-6	Stoppend
1911	129	129	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	129	129	129	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	129	129	129	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand
1911	130	130	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand
1911	130	130	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand
1911	130	130	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand
1905	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,720	0,180	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand
1905	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,720	0,180	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand
1905	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	128	128	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	127	127	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	126	126	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	118	118	118	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	118	118	118	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	119	119	119	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	119	119	119	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	121	121	121	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	121	121	121	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	122	122	122	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	122	122	122	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	123	123	123	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	123	123	123	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	123	123	123	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	124	124	124	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	124	124	124	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	125	125	125	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	125	125	125	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	127	127	127	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	127	127	127	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	128	128	128	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	128	128	128	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	129	129	129	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	129	129	129	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 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
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(N) 21	V(P4) 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	V(P4) 22	Trein 23	Profiel23
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 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
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(N) 28	V(P4) 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	Trein 30	Profiel30
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	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
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,93	89,58	104,61	115,02	115,02
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,93	89,58	104,61	115,02	115,02
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,97	89,60	104,61	115,04	115,11
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,97	89,60	104,61	115,04	115,11
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,05	89,63	104,61	115,08	115,27
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,05	89,63	104,61	115,08	115,27
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,08	89,64	104,61	115,10	115,35
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,09	89,64	104,61	115,10	115,36
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,13	89,66	104,61	115,12	115,44
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,13	89,66	104,61	115,12	115,44
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,13	89,66	104,61	115,12	115,44
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,17	89,68	104,61	115,14	115,52
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,17	89,68	104,61	115,14	115,52
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,20	89,69	104,61	115,16	115,60
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,21	89,69	104,62	115,17	115,61
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,28	89,73	104,62	115,21	115,77
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,28	89,73	104,62	115,21	115,77
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,32	89,74	104,62	115,22	115,85
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,32	89,74	104,62	115,22	115,85
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,36	89,76	104,62	115,24	115,92
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,37	89,76	104,62	115,25	115,94
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,40	89,78	104,62	115,27	116,01
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,40	89,78	104,62	115,27	116,01
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,42	89,78	104,62	115,29	116,04
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,43	89,78	104,62	115,30	116,05
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,14	88,49	103,33	110,01	113,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,50	89,84	104,70	115,36	116,11
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,50	88,84	103,70	110,36	114,11
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,20	88,55	103,40	110,06	113,81
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,17	88,54	103,40	110,06	113,74
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,16	88,53	103,40	110,06	113,71
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,14	88,53	103,40	110,06	113,68

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	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
1911	113,59	106,49	93,31	71,42	86,15	101,80	110,70	110,46	108,83	102,48	89,59	--
1911	113,59	106,49	93,31	71,42	86,15	101,80	110,70	110,46	108,83	102,48	89,59	--
1911	113,71	106,58	93,38	71,44	86,17	101,81	110,72	110,53	108,93	102,54	89,66	--
1911	113,71	106,58	93,38	71,44	86,17	101,81	110,72	110,53	108,93	102,54	89,66	--
1911	113,95	106,76	93,52	71,50	86,21	101,83	110,74	110,65	109,11	102,68	89,79	--
1911	113,95	106,76	93,52	71,50	86,21	101,83	110,74	110,65	109,11	102,68	89,79	--
1911	114,07	106,85	93,59	71,52	86,23	101,84	110,76	110,71	109,20	102,75	89,85	--
1911	114,08	106,86	93,60	71,55	86,23	101,84	110,78	110,75	109,24	102,79	89,88	--
1911	114,20	106,95	93,67	71,57	86,25	101,85	110,80	110,81	109,33	102,86	89,94	--
1911	114,20	106,95	93,68	71,57	86,25	101,85	110,80	110,81	109,33	102,86	89,94	--
1911	114,20	106,95	93,68	71,57	86,25	101,85	110,80	110,81	109,33	102,86	89,94	--
1911	114,31	107,04	93,75	71,60	86,27	101,86	110,81	110,88	109,42	102,93	90,01	--
1911	114,32	107,04	93,75	71,60	86,27	101,86	110,81	110,88	109,42	102,93	90,01	--
1911	114,43	107,13	93,82	71,63	86,29	101,87	110,82	110,94	109,52	102,99	90,07	--
1911	114,44	107,14	93,83	71,65	86,29	101,87	110,85	110,98	109,56	103,03	90,09	--
1911	114,67	107,31	93,96	71,70	86,33	101,89	110,87	111,10	109,74	103,17	90,22	--
1911	114,67	107,31	93,96	71,70	86,33	101,89	110,87	111,10	109,74	103,17	90,22	--
1911	114,79	107,40	94,03	71,73	86,35	101,91	110,89	111,16	109,83	103,23	90,29	--
1911	114,79	107,40	94,03	71,73	86,35	101,91	110,89	111,16	109,83	103,23	90,29	--
1911	114,90	107,48	94,10	71,75	86,37	101,92	110,90	111,22	109,92	103,30	90,35	--
1911	114,91	107,50	94,11	71,78	86,38	101,92	110,92	111,26	109,95	103,34	90,37	--
1911	115,02	107,58	94,18	71,80	86,40	101,93	110,93	111,32	110,04	103,40	90,44	--
1911	115,02	107,58	94,18	71,80	86,40	101,93	110,93	111,32	110,04	103,40	90,44	--
1911	115,05	107,61	94,20	71,85	86,40	101,93	110,98	111,40	110,12	103,47	90,48	--
1911	115,06	107,62	94,21	71,87	86,40	101,93	111,01	111,44	110,16	103,51	90,50	--
1911	114,77	107,33	93,91	71,58	86,10	101,63	110,71	111,14	109,87	103,21	90,20	--
1911	113,77	106,33	92,91	70,62	85,31	100,82	105,82	109,20	108,89	102,31	89,40	--
1911	114,77	107,33	93,91	71,58	86,10	101,63	110,71	111,14	109,87	103,21	90,20	--
1911	114,77	107,33	93,91	71,58	86,10	101,63	110,71	111,14	109,87	103,21	90,20	--
1905	115,11	107,68	94,26	72,02	86,49	102,03	111,11	111,52	110,23	103,59	90,57	--
1905	114,11	106,68	93,26	71,06	85,70	101,22	106,21	109,58	109,26	102,69	89,78	--
1905	113,81	106,38	92,96	70,77	85,40	100,92	105,92	109,28	108,97	102,39	89,48	--
1905	113,74	106,32	92,90	70,75	85,40	100,92	105,91	109,23	108,91	102,36	89,45	--
1905	113,70	106,30	92,88	70,74	85,39	100,92	105,91	109,21	108,88	102,34	89,43	--
1905	113,66	106,27	92,85	70,73	85,39	100,92	105,91	109,19	108,85	102,32	89,42	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,62	89,32	104,31	114,80	114,67	113,27
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,62	89,32	104,31	114,80	114,67	113,27
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,66	89,34	104,31	114,82	114,75	113,39
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,66	89,34	104,31	114,82	114,75	113,39
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,74	89,37	104,31	114,85	114,92	113,63
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,74	89,37	104,31	114,85	114,92	113,63
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,77	89,39	104,31	114,87	115,00	113,75
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,78	89,39	104,31	114,88	115,01	113,76
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,82	89,40	104,32	114,90	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,82	89,41	104,32	114,90	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,82	89,41	104,32	114,90	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,85	89,42	104,32	114,92	115,17	114,00
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,85	89,42	104,32	114,92	115,17	114,00
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,89	89,44	104,32	114,94	115,25	114,12
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,90	89,44	104,32	114,95	115,26	114,13
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,97	89,47	104,32	114,99	115,42	114,36
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,97	89,47	104,32	114,99	115,42	114,36
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,00	89,49	104,32	115,00	115,50	114,48
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,01	89,49	104,32	115,01	115,50	114,48
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,04	89,51	104,32	115,02	115,58	114,59
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,05	89,51	104,32	115,03	115,59	114,61
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,08	89,52	104,32	115,05	115,66	114,72
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,08	89,52	104,32	115,05	115,66	114,72
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,10	89,53	104,32	115,07	115,69	114,74
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,11	89,53	104,32	115,07	115,70	114,75
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,81	89,23	104,03	114,78	115,41	114,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	74,81	88,23	103,03	109,78	113,41	113,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,81	89,23	104,03	114,78	115,41	114,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,81	89,23	104,03	114,78	115,41	114,46
1905	--	--	--	--	--	--	--	75,95	89,24	103,90	114,79	115,45	114,53
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,95	88,24	102,90	109,79	113,45	113,53
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,65	87,93	102,60	109,49	113,16	113,24
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,62	87,93	102,60	109,49	113,09	113,17
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,61	87,92	102,60	109,49	113,06	113,13
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,59	87,92	102,60	109,49	113,03	113,10

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125
1911	106,15	92,96	71,03	85,81	101,40	110,35	110,04	108,45	102,07	89,21	--	--
1911	106,15	92,96	71,03	85,81	101,40	110,35	110,04	108,45	102,07	89,21	--	--
1911	106,24	93,03	71,06	85,84	101,41	110,36	110,10	108,54	102,14	89,28	--	--
1911	106,24	93,03	71,06	85,84	101,41	110,36	110,10	108,54	102,14	89,28	--	--
1911	106,42	93,17	71,11	85,88	101,44	110,39	110,23	108,73	102,28	89,41	--	--
1911	106,42	93,17	71,11	85,88	101,44	110,39	110,23	108,73	102,28	89,42	--	--
1911	106,51	93,24	71,14	85,90	101,45	110,41	110,29	108,82	102,36	89,48	--	--
1911	106,53	93,25	71,16	85,90	101,45	110,43	110,33	108,86	102,39	89,50	--	--
1911	106,62	93,32	71,19	85,92	101,46	110,44	110,39	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,62	93,33	71,19	85,92	101,46	110,44	110,40	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,62	93,33	71,19	85,92	101,46	110,44	110,40	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,71	93,40	71,21	85,94	101,47	110,46	110,46	109,05	102,53	89,64	--	--
1911	106,71	93,40	71,21	85,94	101,47	110,46	110,46	109,05	102,53	89,64	--	--
1911	106,80	93,47	71,24	85,96	101,48	110,47	110,52	109,14	102,61	89,71	--	--
1911	106,81	93,48	71,26	85,97	101,48	110,49	110,56	109,18	102,64	89,73	--	--
1911	106,99	93,62	71,31	86,01	101,51	110,52	110,68	109,37	102,78	89,86	--	--
1911	106,99	93,62	71,31	86,01	101,51	110,52	110,68	109,37	102,78	89,86	--	--
1911	107,07	93,68	71,34	86,03	101,52	110,54	110,74	109,46	102,85	89,93	--	--
1911	107,07	93,68	71,34	86,03	101,52	110,54	110,74	109,46	102,85	89,93	--	--
1911	107,16	93,75	71,36	86,05	101,53	110,55	110,81	109,55	102,92	90,00	--	--
1911	107,17	93,76	71,39	86,05	101,53	110,57	110,84	109,59	102,96	90,02	--	--
1911	107,26	93,83	71,41	86,08	101,54	110,58	110,90	109,68	103,03	90,08	--	--
1911	107,26	93,83	71,41	86,08	101,54	110,58	110,90	109,68	103,03	90,08	--	--
1911	107,28	93,85	71,46	86,08	101,54	110,63	110,98	109,75	103,09	90,12	--	--
1911	107,29	93,86	71,48	86,08	101,55	110,65	111,02	109,79	103,12	90,14	--	--
1911	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1911	106,00	92,57	70,22	85,02	100,46	105,47	108,79	108,53	101,94	89,08	--	--
1911	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1911	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1905	107,02	93,59	71,03	85,50	100,76	110,00	110,47	109,33	102,55	89,63	--	--
1905	106,02	92,59	70,08	84,75	99,99	105,13	108,54	108,36	101,68	88,87	--	--
1905	105,72	92,28	69,78	84,43	99,68	104,82	108,24	108,06	101,37	88,56	--	--
1905	105,67	92,23	69,76	84,43	99,68	104,82	108,19	108,00	101,34	88,53	--	--
1905	105,64	92,20	69,75	84,43	99,68	104,82	108,17	107,98	101,32	88,51	--	--
1905	105,62	92,18	69,74	84,42	99,68	104,82	108,15	107,95	101,30	88,49	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

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
1911	--	--	--	--	--	--	71,09	85,23	100,89	110,55	110,34	108,71	102,03
1911	--	--	--	--	--	--	71,09	85,23	100,89	110,55	110,34	108,72	102,04
1911	--	--	--	--	--	--	71,12	85,24	100,89	110,57	110,40	108,81	102,10
1911	--	--	--	--	--	--	71,12	85,24	100,89	110,57	110,41	108,82	102,11
1911	--	--	--	--	--	--	71,18	85,26	100,90	110,59	110,52	109,00	102,23
1911	--	--	--	--	--	--	71,18	85,26	100,90	110,59	110,53	109,01	102,23
1911	--	--	--	--	--	--	71,20	85,27	100,90	110,61	110,59	109,09	102,29
1911	--	--	--	--	--	--	71,23	85,28	100,90	110,63	110,63	109,13	102,33
1911	--	--	--	--	--	--	71,25	85,29	100,90	110,64	110,68	109,22	102,39
1911	--	--	--	--	--	--	71,26	85,29	100,90	110,65	110,69	109,24	102,40
1911	--	--	--	--	--	--	71,26	85,29	100,90	110,65	110,70	109,25	102,41
1911	--	--	--	--	--	--	71,29	85,30	100,90	110,66	110,76	109,34	102,47
1911	--	--	--	--	--	--	71,29	85,30	100,90	110,66	110,76	109,35	102,48
1911	--	--	--	--	--	--	71,31	85,31	100,90	110,67	110,82	109,44	102,54
1911	--	--	--	--	--	--	71,34	85,32	100,90	110,70	110,86	109,48	102,58
1911	--	--	--	--	--	--	71,39	85,34	100,90	110,72	110,98	109,65	102,70
1911	--	--	--	--	--	--	71,39	85,34	100,90	110,72	110,98	109,66	102,70
1911	--	--	--	--	--	--	71,42	85,35	100,90	110,73	111,04	109,75	102,76
1911	--	--	--	--	--	--	71,42	85,35	100,90	110,74	111,04	109,76	102,77
1911	--	--	--	--	--	--	71,45	85,36	100,90	110,75	111,10	109,85	102,83
1911	--	--	--	--	--	--	71,47	85,36	100,90	110,77	111,14	109,89	102,87
1911	--	--	--	--	--	--	71,50	85,37	100,90	110,78	111,20	109,98	102,93
1911	--	--	--	--	--	--	71,50	85,38	100,90	110,78	111,20	109,99	102,93
1911	--	--	--	--	--	--	71,55	85,38	100,90	110,83	111,27	110,05	103,00
1911	--	--	--	--	--	--	71,57	85,38	100,90	110,85	111,31	110,09	103,03
1911	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,79	102,74
1911	--	--	--	--	--	--	70,27	84,09	99,60	105,55	109,01	108,79	101,74
1911	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,79	102,74
1911	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,79	102,74
1905	--	--	--	--	--	--	71,43	85,28	100,74	110,75	111,17	109,98	102,90
1905	--	--	--	--	--	--	70,43	84,28	99,74	105,75	109,17	108,98	101,90
1905	--	--	--	--	--	--	70,13	83,98	99,44	105,45	108,87	108,68	101,60
1905	--	--	--	--	--	--	70,10	83,97	99,44	105,45	108,81	108,62	101,55
1905	--	--	--	--	--	--	70,09	83,97	99,44	105,45	108,79	108,59	101,53
1905	--	--	--	--	--	--	70,08	83,96	99,44	105,44	108,76	108,56	101,51

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	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
1911	88,82	68,19	83,15	99,45	107,87	107,29	105,33	99,49	86,38	--	--	--
1911	88,83	68,19	83,15	99,45	107,87	107,29	105,34	99,49	86,39	--	--	--
1911	88,88	68,20	83,16	99,45	107,88	107,32	105,39	99,52	86,42	--	--	--
1911	88,88	68,20	83,16	99,45	107,88	107,32	105,39	99,53	86,42	--	--	--
1911	88,98	68,23	83,18	99,46	107,89	107,39	105,49	99,59	86,49	--	--	--
1911	88,98	68,23	83,18	99,46	107,89	107,39	105,50	99,60	86,49	--	--	--
1911	89,03	68,24	83,19	99,46	107,89	107,42	105,55	99,63	86,52	--	--	--
1911	89,06	68,29	83,20	99,47	107,94	107,50	105,63	99,70	86,57	--	--	--
1911	89,11	68,30	83,21	99,47	107,94	107,53	105,68	99,73	86,60	--	--	--
1911	89,12	68,30	83,21	99,47	107,95	107,54	105,70	99,74	86,61	--	--	--
1911	89,12	68,30	83,21	99,47	107,95	107,54	105,70	99,74	86,61	--	--	--
1911	89,17	68,31	83,22	99,48	107,95	107,57	105,75	99,78	86,65	--	--	--
1911	89,17	68,32	83,22	99,48	107,95	107,58	105,76	99,78	86,65	--	--	--
1911	89,22	68,33	83,23	99,48	107,96	107,61	105,81	99,81	86,68	--	--	--
1911	89,25	68,37	83,24	99,48	108,00	107,69	105,90	99,88	86,73	--	--	--
1911	89,35	68,40	83,25	99,49	108,01	107,75	106,00	99,95	86,80	--	--	--
1911	89,35	68,40	83,26	99,49	108,01	107,75	106,00	99,95	86,80	--	--	--
1911	89,40	68,41	83,26	99,50	108,02	107,79	106,06	99,99	86,84	--	--	--
1911	89,40	68,41	83,27	99,50	108,02	107,79	106,06	99,99	86,84	--	--	--
1911	89,45	68,43	83,28	99,50	108,03	107,82	106,11	100,03	86,87	--	--	--
1911	89,48	68,47	83,28	99,50	108,07	107,90	106,20	100,09	86,92	--	--	--
1911	89,53	68,48	83,29	99,51	108,07	107,93	106,25	100,13	86,95	--	--	--
1911	89,53	68,49	83,29	99,51	108,08	107,93	106,26	100,13	86,96	--	--	--
1911	89,58	68,57	83,30	99,51	108,16	108,08	106,42	100,26	87,04	--	--	--
1911	89,60	68,62	83,30	99,52	108,20	108,16	106,50	100,32	87,08	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1911	88,32	67,36	82,17	98,34	102,97	105,90	105,22	99,10	85,94	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1905	89,48	68,40	83,14	99,30	107,98	107,94	106,31	100,12	86,91	--	--	--
1905	88,48	67,44	82,30	98,42	103,06	105,98	105,34	99,19	86,06	--	--	--
1905	88,18	67,14	82,00	98,12	102,76	105,68	105,04	98,89	85,76	--	--	--
1905	88,14	67,13	82,00	98,12	102,76	105,65	105,00	98,87	85,74	--	--	--
1905	88,11	67,13	82,00	98,12	102,76	105,64	104,98	98,86	85,73	--	--	--
1905	88,09	67,12	81,99	98,12	102,76	105,62	104,96	98,85	85,72	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250	LE(P4)0.0 500	LE(P4)0.0 1k	LE(P4)0.0 2k	LE(P4)0.0 4k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(P4)0.0 8k	LE(P4)0.5 63	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k	LE(P4)Br 8k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m
1905	46277459 - 46291000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46389793 - 46391000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46487857 - 46491000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46585895 - 46591000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46670411 - 46691000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46730000 - 46735000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46868888 - 46891000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46964587 - 46991000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47052688 - 47091000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47119002 - 47191000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47256575 - 47291000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47377701 - 47391000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47485000 - 47491000 - brug	--	7,10	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47485000 - 47491000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47485000 - 47491000	--	7,10	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43570241 - 43574000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43574000 - 43589000	8,70	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43659563 - 43674000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43676269 - 43689000	8,68	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43784916 - 43786000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43786000 - 43789000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43867419 - 43874000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43893389 - 43899000	8,65	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43899000 - 43900000	8,65	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43972142 - 43974000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	43974000 - 43989000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44062494 - 44074000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44074000 - 44089000	8,66	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44150568 - 44174000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44188897 - 44189000	8,63	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44251018 - 44274000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44274000 - 44289000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44365190 - 44374000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44374000 - 44389000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44458994 - 44474000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	RRgebr	RuwheidID	Brugcorrectie	BrugID	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 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	V(P4) 2
1905	0,200	0,000	125	125	125	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	124	124	124	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	123	123	123	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	122	122	122	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	120	120	120	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	119	119	119	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	118	118	118	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	116	116	116	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	115	115	115	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	113	113	113	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	112	112	112	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	110	110	110	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	109	109	109	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	109	109	109	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	109	109	109	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	118	118	118	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	118	118	118	0
1911	0,240	0,000	118	118	118	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	118	118	118	0
1911	0,240	0,000	119	119	119	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	119	119	119	0
1911	0,240	0,000	119	119	119	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	119	119	119	0
1911	0,240	0,000	121	121	121	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	121	121	121	0
1911	0,240	0,000	121	121	121	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	121	121	121	0
1911	0,240	0,000	122	122	122	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	122	122	122	0
1911	0,240	0,000	122	122	122	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	122	122	122	0
1911	0,240	0,000	123	123	123	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	123	123	123	0
1911	0,240	0,000	123	123	123	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	123	123	123	0
1911	0,240	0,000	123	123	123	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	123	123	123	0
1911	0,240	0,000	124	124	124	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	124	124	124	0
1911	0,240	0,000	124	124	124	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	124	124	124	0
1911	0,240	0,000	125	125	125	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	125	125	125	0
1911	0,240	0,000	125	125	125	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	125	125	125	0
1911	0,240	0,000	127	127	127	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	127	127	127	0
1911	0,240	0,000	127	127	127	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	127	127	127	0
1911	0,240	0,000	128	128	128	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	128	128	128	0
1911	0,240	0,000	128	128	128	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	128	128	128	0
1911	0,240	0,000	129	129	129	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	129	129	129	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	125	125	125	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	124	124	124	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	123	123	123	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	122	122	122	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	120	120	120	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	119	119	119	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	118	118	118	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	116	116	116	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	115	115	115	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	113	113	113	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	112	112	112	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	110	110	110	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	109	109	109	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	109	109	109	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	109	109	109	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	118	118	118	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	119	119	119	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	119	119	119	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	120	120	120	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	120	120	120	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	121	121	121	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	123	123	123	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	124	124	124	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	124	124	124	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	125	125	125	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	125	125	125	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	126	126	126	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	126	126	126	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	127	127	127	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	127	127	127	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	128	128	128	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	128	128	128	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 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	Trein 6
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1911	0,000	118	118	118	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	118	118	118	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	119	119	119	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	119	119	119	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	122	122	122	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	84	84	84	0	E-LOC
1911	0,000	122	122	122	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	124	124	124	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	124	124	124	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	125	125	125	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	85	85	85	0	E-LOC
1911	0,000	125	125	125	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	127	127	127	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	127	127	127	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	128	128	128	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	128	128	128	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC
1911	0,000	129	129	129	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	86	86	86	0	E-LOC

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	118	118	118	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	119	119	119	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	119	119	119	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	120	120	120	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	120	120	120	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	121	121	121	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	123	123	123	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	124	124	124	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	124	124	124	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	125	125	125	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	125	125	125	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	126	126	126	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	126	126	126	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	127	127	127	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	127	127	127	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	128	128	128	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	128	128	128	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Trein 9
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1911	0,000	118	118	118	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	118	118	118	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	119	119	119	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	119	119	119	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	121	121	121	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	121	121	121	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	122	122	122	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	84	84	84	0	DE-LOC
1911	0,000	122	122	122	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	123	123	123	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	124	124	124	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	124	124	124	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	125	125	125	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	85	85	85	0	DE-LOC
1911	0,000	125	125	125	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	127	127	127	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	127	127	127	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	128	128	128	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	128	128	128	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC
1911	0,000	129	129	129	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	86	86	86	0	DE-LOC

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	85	85	85	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	86	86	86	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11
1905	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	123	123	123	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	122	122	122	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	118	118	118	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	116	116	116	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	115	115	115	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	113	113	113	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	112	112	112	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	110	110	110	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	109	109	109	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	109	109	109	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	109	109	109	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	118	118	118
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	118	118	118
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	119	119	119
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	119	119	119
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	121	121	121
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	121	121	121
1911	0,000	84	84	84	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	122	122	122
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	122	122	122
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	123	123	123
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	123	123	123
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	123	123	123
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	124	124	124
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	124	124	124
1911	0,000	85	85	85	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	125	125	125
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	125	125	125
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	127	127	127
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	127	127	127
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	128	128	128
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	128	128	128
1911	0,000	86	86	86	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	129	129	129

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(P4) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	125	125	125	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	124	124	124	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	123	123	123	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	122	122	122	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	120	120	120	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	119	119	119	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	118	118	118	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	116	116	116	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	115	115	115	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	113	113	113	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	112	112	112	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	110	110	110	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	109	109	109	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	109	109	109	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	109	109	109	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	118	118	118	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	123	123	123	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Doorgaand	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	125
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	124
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	123
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	122
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	120
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	119
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	118
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	116
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	115
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	113
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	112
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	110
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	109
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	109
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	109
1911	0,000	0,040	0,000	118	118	118	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	118
1911	0,000	0,040	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	118
1911	0,000	0,040	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	119
1911	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	119
1911	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	121
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	121
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	122
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	122
1911	0,000	0,040	0,000	121	121	121	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	123
1911	0,000	0,040	0,000	123	123	123	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	123
1911	0,000	0,040	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	123
1911	0,000	0,040	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	124
1911	0,000	0,040	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	124
1911	0,000	0,040	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	125
1911	0,000	0,040	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	125
1911	0,000	0,040	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	127
1911	0,000	0,040	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	127
1911	0,000	0,040	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	128
1911	0,000	0,040	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	128
1911	0,000	0,040	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	129

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Trein 16	Profiel16
1905	125	125	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	124	124	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	123	123	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	122	122	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	120	120	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	119	119	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	118	118	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	116	116	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	115	115	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	113	113	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	112	112	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	110	110	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	109	109	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	109	109	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	109	109	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	118	118	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	118	118	118	0	VIRM-6	Stoppend
1911	118	118	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	119	119	119	0	VIRM-6	Stoppend
1911	119	119	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	119	119	119	0	VIRM-6	Stoppend
1911	119	119	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	120	120	120	0	VIRM-6	Stoppend
1911	121	121	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	120	120	120	0	VIRM-6	Stoppend
1911	121	121	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	121	121	121	0	VIRM-6	Stoppend
1911	122	122	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	121	121	121	0	VIRM-6	Stoppend
1911	122	122	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	121	121	121	0	VIRM-6	Stoppend
1911	123	123	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	121	121	121	0	VIRM-6	Stoppend
1911	123	123	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	123	123	123	0	VIRM-6	Stoppend
1911	123	123	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	124	124	124	0	VIRM-6	Stoppend
1911	124	124	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	124	124	124	0	VIRM-6	Stoppend
1911	124	124	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	125	125	125	0	VIRM-6	Stoppend
1911	125	125	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	125	125	125	0	VIRM-6	Stoppend
1911	125	125	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	126	126	126	0	VIRM-6	Stoppend
1911	127	127	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	126	126	126	0	VIRM-6	Stoppend
1911	127	127	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	127	127	127	0	VIRM-6	Stoppend
1911	128	128	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	127	127	127	0	VIRM-6	Stoppend
1911	128	128	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	128	128	128	0	VIRM-6	Stoppend
1911	129	129	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	128	128	128	0	VIRM-6	Stoppend

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	118	118	118	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	118	118	118	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	119	119	119	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	119	119	119	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	121	121	121	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	121	121	121	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	122	122	122	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	122	122	122	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	123	123	123	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	123	123	123	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	123	123	123	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	124	124	124	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	124	124	124	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	125	125	125	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	125	125	125	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	127	127	127	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	127	127	127	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	128	128	128	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	128	128	128	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	129	129	129	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 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
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(N) 21	V(P4) 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	V(P4) 22	Trein 23	Profiel23
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 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
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(N) 28	V(P4) 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	Trein 30	Profiel30
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	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
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,13	88,52	103,40	110,06	113,64
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,11	88,52	103,40	110,05	113,61
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,10	88,51	103,40	110,05	113,58
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,08	88,51	103,40	110,05	113,54
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,05	88,50	103,40	110,05	113,48
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,04	88,50	103,40	110,05	113,45
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,02	88,49	103,40	110,05	113,42
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,99	88,48	103,40	110,04	113,35
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,98	88,48	103,40	110,04	113,32
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,95	88,47	103,40	110,04	113,26
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,94	88,46	103,40	110,04	113,23
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,91	88,45	103,40	110,03	113,17
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,03	113,14
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,03	113,14
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,03	113,14
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,93	89,58	104,61	115,02	115,02
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,93	89,58	104,61	115,02	115,02
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,97	89,60	104,61	115,04	115,11
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,97	89,60	104,61	115,04	115,11
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,05	89,63	104,61	115,08	115,27
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,05	89,63	104,61	115,08	115,27
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,08	89,64	104,61	115,10	115,35
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,09	89,64	104,61	115,10	115,36
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,13	89,66	104,61	115,12	115,44
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,13	89,66	104,61	115,12	115,44
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,13	89,66	104,61	115,12	115,44
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,17	89,68	104,61	115,14	115,52
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,17	89,68	104,61	115,14	115,52
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,20	89,69	104,61	115,16	115,60
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,21	89,69	104,62	115,17	115,61
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,28	89,73	104,62	115,21	115,77
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,28	89,73	104,62	115,21	115,77
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,32	89,74	104,62	115,22	115,85
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,32	89,74	104,62	115,22	115,85
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,36	89,76	104,62	115,24	115,92

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	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
1905	113,62	106,24	92,82	70,71	85,39	100,92	105,91	109,16	108,82	102,31	89,40	--
1905	113,59	106,22	92,79	70,70	85,39	100,92	105,91	109,14	108,79	102,29	89,39	--
1905	113,55	106,19	92,76	70,69	85,38	100,92	105,91	109,12	108,76	102,27	89,37	--
1905	113,51	106,16	92,74	70,68	85,38	100,92	105,91	109,09	108,74	102,26	89,35	--
1905	113,44	106,11	92,68	70,66	85,38	100,92	105,91	109,05	108,68	102,22	89,32	--
1905	113,41	106,08	92,65	70,65	85,37	100,92	105,91	109,03	108,66	102,21	89,31	--
1905	113,37	106,06	92,63	70,64	85,37	100,92	105,90	109,00	108,63	102,19	89,29	--
1905	113,30	106,00	92,57	70,62	85,37	100,92	105,90	108,96	108,58	102,16	89,27	--
1905	113,27	105,98	92,55	70,61	85,36	100,92	105,90	108,94	108,55	102,15	89,25	--
1905	113,20	105,93	92,49	70,59	85,36	100,92	105,90	108,90	108,50	102,11	89,22	--
1905	113,17	105,90	92,47	70,58	85,36	100,92	105,90	108,88	108,48	102,10	89,21	--
1905	113,11	105,85	92,41	70,56	85,35	100,92	105,90	108,83	108,43	102,07	89,18	--
1905	113,08	105,83	92,39	70,55	85,35	100,92	105,90	108,81	108,41	102,06	89,17	--
1905	113,08	105,83	92,39	70,55	85,35	100,92	105,90	108,81	108,41	102,06	89,17	--
1905	113,08	105,83	92,39	70,55	85,35	100,92	105,90	108,81	108,41	102,06	89,17	--
1911	113,59	106,49	93,31	71,42	86,15	101,80	110,70	110,46	108,83	102,48	89,59	--
1911	113,59	106,49	93,31	71,42	86,15	101,80	110,70	110,46	108,83	102,48	89,59	--
1911	113,71	106,58	93,38	71,44	86,17	101,81	110,72	110,53	108,93	102,54	89,66	--
1911	113,71	106,58	93,38	71,44	86,17	101,81	110,72	110,53	108,93	102,54	89,66	--
1911	113,95	106,76	93,52	71,50	86,21	101,83	110,74	110,65	109,11	102,68	89,79	--
1911	113,95	106,76	93,52	71,50	86,21	101,83	110,74	110,65	109,11	102,68	89,79	--
1911	114,07	106,85	93,59	71,52	86,23	101,84	110,76	110,71	109,20	102,75	89,85	--
1911	114,08	106,86	93,60	71,55	86,23	101,84	110,78	110,75	109,24	102,79	89,88	--
1911	114,20	106,95	93,67	71,57	86,25	101,85	110,80	110,81	109,33	102,86	89,94	--
1911	114,20	106,95	93,68	71,57	86,25	101,85	110,80	110,81	109,33	102,86	89,94	--
1911	114,20	106,95	93,68	71,57	86,25	101,85	110,80	110,81	109,33	102,86	89,94	--
1911	114,31	107,04	93,75	71,60	86,27	101,86	110,81	110,88	109,42	102,93	90,01	--
1911	114,32	107,04	93,75	71,60	86,27	101,86	110,81	110,88	109,42	102,93	90,01	--
1911	114,43	107,13	93,82	71,63	86,29	101,87	110,82	110,94	109,52	102,99	90,07	--
1911	114,44	107,14	93,83	71,65	86,29	101,87	110,85	110,98	109,56	103,03	90,09	--
1911	114,67	107,31	93,96	71,70	86,33	101,89	110,87	111,10	109,74	103,17	90,22	--
1911	114,67	107,31	93,96	71,70	86,33	101,89	110,87	111,10	109,74	103,17	90,22	--
1911	114,79	107,40	94,03	71,73	86,35	101,91	110,89	111,16	109,83	103,23	90,29	--
1911	114,79	107,40	94,03	71,73	86,35	101,91	110,89	111,16	109,83	103,23	90,29	--
1911	114,90	107,48	94,10	71,75	86,37	101,92	110,90	111,22	109,92	103,30	90,35	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,58	87,91	102,60	109,49	113,00	113,06
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,57	87,91	102,60	109,49	112,97	113,03
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,55	87,91	102,60	109,48	112,94	113,00
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,54	87,90	102,60	109,48	112,91	112,96
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,51	87,89	102,60	109,48	112,85	112,90
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,50	87,89	102,60	109,48	112,82	112,87
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,48	87,88	102,60	109,48	112,79	112,83
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,46	87,88	102,60	109,48	112,73	112,77
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,45	87,87	102,60	109,47	112,70	112,74
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,42	87,86	102,60	109,47	112,64	112,68
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,41	87,86	102,60	109,47	112,62	112,65
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,38	87,85	102,60	109,47	112,56	112,59
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,37	87,85	102,60	109,47	112,53	112,56
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,37	87,85	102,60	109,47	112,53	112,56
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,37	87,85	102,60	109,47	112,53	112,56
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,62	89,32	104,31	114,80	114,67	113,27
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,62	89,32	104,31	114,80	114,67	113,27
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,66	89,34	104,31	114,82	114,75	113,39
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,66	89,34	104,31	114,82	114,75	113,39
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,74	89,37	104,31	114,85	114,92	113,63
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,74	89,37	104,31	114,85	114,92	113,63
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,77	89,39	104,31	114,87	115,00	113,75
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,78	89,39	104,31	114,88	115,01	113,76
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,82	89,40	104,32	114,90	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,82	89,41	104,32	114,90	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,82	89,41	104,32	114,90	115,09	113,88
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,85	89,42	104,32	114,92	115,17	114,00
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,85	89,42	104,32	114,92	115,17	114,00
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,89	89,44	104,32	114,94	115,25	114,12
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,90	89,44	104,32	114,95	115,26	114,13
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,97	89,47	104,32	114,99	115,42	114,36
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,97	89,47	104,32	114,99	115,42	114,36
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,00	89,49	104,32	115,00	115,50	114,48
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,01	89,49	104,32	115,01	115,50	114,48
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,04	89,51	104,32	115,02	115,58	114,59

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125
1905	105,59	92,15	69,73	84,42	99,68	104,82	108,12	107,92	101,28	88,48	--	--
1905	105,57	92,12	69,72	84,42	99,68	104,82	108,10	107,89	101,27	88,46	--	--
1905	105,54	92,10	69,71	84,42	99,68	104,82	108,07	107,86	101,25	88,45	--	--
1905	105,52	92,07	69,70	84,41	99,68	104,82	108,05	107,84	101,23	88,43	--	--
1905	105,47	92,02	69,68	84,41	99,68	104,81	108,00	107,78	101,20	88,40	--	--
1905	105,44	91,99	69,66	84,41	99,68	104,81	107,98	107,76	101,18	88,39	--	--
1905	105,42	91,97	69,65	84,40	99,68	104,81	107,96	107,73	101,17	88,37	--	--
1905	105,37	91,92	69,63	84,40	99,68	104,81	107,91	107,68	101,13	88,34	--	--
1905	105,35	91,89	69,62	84,40	99,68	104,81	107,89	107,66	101,12	88,33	--	--
1905	105,30	91,84	69,60	84,39	99,68	104,81	107,85	107,61	101,09	88,30	--	--
1905	105,28	91,82	69,59	84,39	99,68	104,81	107,83	107,58	101,07	88,29	--	--
1905	105,23	91,77	69,58	84,39	99,68	104,81	107,78	107,54	101,04	88,26	--	--
1905	105,21	91,75	69,57	84,38	99,68	104,80	107,76	107,52	101,03	88,25	--	--
1905	105,21	91,75	69,57	84,38	99,68	104,80	107,76	107,52	101,03	88,25	--	--
1905	105,21	91,75	69,57	84,38	99,68	104,80	107,76	107,52	101,03	88,25	--	--
1911	106,15	92,96	71,03	85,81	101,40	110,35	110,04	108,45	102,07	89,21	--	--
1911	106,15	92,96	71,03	85,81	101,40	110,35	110,04	108,45	102,07	89,21	--	--
1911	106,24	93,03	71,06	85,84	101,41	110,36	110,10	108,54	102,14	89,28	--	--
1911	106,24	93,03	71,06	85,84	101,41	110,36	110,10	108,54	102,14	89,28	--	--
1911	106,42	93,17	71,11	85,88	101,44	110,39	110,23	108,73	102,28	89,41	--	--
1911	106,42	93,17	71,11	85,88	101,44	110,39	110,23	108,73	102,28	89,42	--	--
1911	106,51	93,24	71,14	85,90	101,45	110,41	110,29	108,82	102,36	89,48	--	--
1911	106,53	93,25	71,16	85,90	101,45	110,43	110,33	108,86	102,39	89,50	--	--
1911	106,62	93,32	71,19	85,92	101,46	110,44	110,39	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,62	93,33	71,19	85,92	101,46	110,44	110,40	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,62	93,33	71,19	85,92	101,46	110,44	110,40	108,96	102,46	89,57	--	--
1911	106,71	93,40	71,21	85,94	101,47	110,46	110,46	109,05	102,53	89,64	--	--
1911	106,71	93,40	71,21	85,94	101,47	110,46	110,46	109,05	102,53	89,64	--	--
1911	106,80	93,47	71,24	85,96	101,48	110,47	110,52	109,14	102,61	89,71	--	--
1911	106,81	93,48	71,26	85,97	101,48	110,49	110,56	109,18	102,64	89,73	--	--
1911	106,99	93,62	71,31	86,01	101,51	110,52	110,68	109,37	102,78	89,86	--	--
1911	106,99	93,62	71,31	86,01	101,51	110,52	110,68	109,37	102,78	89,86	--	--
1911	107,07	93,68	71,34	86,03	101,52	110,54	110,74	109,46	102,85	89,93	--	--
1911	107,07	93,68	71,34	86,03	101,52	110,54	110,74	109,46	102,85	89,93	--	--
1911	107,16	93,75	71,36	86,05	101,53	110,55	110,81	109,55	102,92	90,00	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	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
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

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
1905	--	--	--	--	--	--	70,06	83,96	99,44	105,44	108,73	108,52	101,49
1905	--	--	--	--	--	--	70,05	83,96	99,44	105,44	108,71	108,49	101,47
1905	--	--	--	--	--	--	70,04	83,95	99,44	105,44	108,68	108,46	101,45
1905	--	--	--	--	--	--	70,03	83,95	99,44	105,44	108,66	108,43	101,43
1905	--	--	--	--	--	--	70,00	83,94	99,44	105,44	108,60	108,37	101,39
1905	--	--	--	--	--	--	69,99	83,94	99,44	105,44	108,58	108,34	101,37
1905	--	--	--	--	--	--	69,97	83,94	99,44	105,44	108,55	108,32	101,35
1905	--	--	--	--	--	--	69,95	83,93	99,44	105,43	108,50	108,26	101,31
1905	--	--	--	--	--	--	69,94	83,93	99,44	105,43	108,48	108,23	101,29
1905	--	--	--	--	--	--	69,91	83,92	99,44	105,43	108,43	108,18	101,25
1905	--	--	--	--	--	--	69,90	83,92	99,44	105,43	108,41	108,15	101,23
1905	--	--	--	--	--	--	69,88	83,91	99,44	105,43	108,36	108,10	101,20
1905	--	--	--	--	--	--	69,87	83,91	99,44	105,43	108,34	108,07	101,18
1905	--	--	--	--	--	--	69,87	83,91	99,44	105,43	108,34	108,07	101,18
1905	--	--	--	--	--	--	69,87	83,91	99,44	105,43	108,34	108,07	101,18
1911	--	--	--	--	--	--	71,09	85,23	100,89	110,55	110,34	108,71	102,03
1911	--	--	--	--	--	--	71,09	85,23	100,89	110,55	110,34	108,72	102,04
1911	--	--	--	--	--	--	71,12	85,24	100,89	110,57	110,40	108,81	102,10
1911	--	--	--	--	--	--	71,12	85,24	100,89	110,57	110,41	108,82	102,11
1911	--	--	--	--	--	--	71,18	85,26	100,90	110,59	110,52	109,00	102,23
1911	--	--	--	--	--	--	71,18	85,26	100,90	110,59	110,53	109,01	102,23
1911	--	--	--	--	--	--	71,20	85,27	100,90	110,61	110,59	109,09	102,29
1911	--	--	--	--	--	--	71,23	85,28	100,90	110,63	110,63	109,13	102,33
1911	--	--	--	--	--	--	71,25	85,29	100,90	110,64	110,68	109,22	102,39
1911	--	--	--	--	--	--	71,26	85,29	100,90	110,65	110,69	109,24	102,40
1911	--	--	--	--	--	--	71,26	85,29	100,90	110,65	110,70	109,25	102,41
1911	--	--	--	--	--	--	71,29	85,30	100,90	110,66	110,76	109,34	102,47
1911	--	--	--	--	--	--	71,29	85,30	100,90	110,66	110,76	109,35	102,48
1911	--	--	--	--	--	--	71,31	85,31	100,90	110,67	110,82	109,44	102,54
1911	--	--	--	--	--	--	71,34	85,32	100,90	110,70	110,86	109,48	102,58
1911	--	--	--	--	--	--	71,39	85,34	100,90	110,72	110,98	109,65	102,70
1911	--	--	--	--	--	--	71,39	85,34	100,90	110,72	110,98	109,66	102,70
1911	--	--	--	--	--	--	71,42	85,35	100,90	110,73	111,04	109,75	102,76
1911	--	--	--	--	--	--	71,42	85,35	100,90	110,74	111,04	109,76	102,77
1911	--	--	--	--	--	--	71,45	85,36	100,90	110,75	111,10	109,85	102,83

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	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
1905	88,07	67,11	81,99	98,12	102,76	105,61	104,94	98,84	85,71	--	--	--
1905	88,05	67,11	81,99	98,12	102,76	105,60	104,93	98,83	85,70	--	--	--
1905	88,03	67,10	81,99	98,12	102,76	105,58	104,91	98,82	85,69	--	--	--
1905	88,01	67,09	81,99	98,12	102,76	105,57	104,89	98,81	85,68	--	--	--
1905	87,97	67,08	81,99	98,12	102,76	105,54	104,86	98,79	85,67	--	--	--
1905	87,94	67,07	81,98	98,12	102,75	105,53	104,84	98,78	85,66	--	--	--
1905	87,92	67,07	81,98	98,12	102,75	105,52	104,83	98,77	85,65	--	--	--
1905	87,88	67,06	81,98	98,12	102,75	105,49	104,80	98,75	85,63	--	--	--
1905	87,86	67,05	81,98	98,12	102,75	105,48	104,78	98,75	85,62	--	--	--
1905	87,82	67,04	81,98	98,12	102,75	105,46	104,75	98,73	85,61	--	--	--
1905	87,80	67,03	81,98	98,12	102,75	105,44	104,74	98,72	85,60	--	--	--
1905	87,76	67,02	81,97	98,12	102,75	105,42	104,71	98,70	85,58	--	--	--
1905	87,74	67,02	81,97	98,12	102,75	105,41	104,69	98,70	85,57	--	--	--
1905	87,74	67,02	81,97	98,12	102,75	105,41	104,69	98,70	85,57	--	--	--
1905	87,74	67,02	81,97	98,12	102,75	105,41	104,69	98,70	85,57	--	--	--
1911	88,82	68,19	83,15	99,45	107,87	107,29	105,33	99,49	86,38	--	--	--
1911	88,83	68,19	83,15	99,45	107,87	107,29	105,34	99,49	86,39	--	--	--
1911	88,88	68,20	83,16	99,45	107,88	107,32	105,39	99,52	86,42	--	--	--
1911	88,88	68,20	83,16	99,45	107,88	107,32	105,39	99,53	86,42	--	--	--
1911	88,98	68,23	83,18	99,46	107,89	107,39	105,49	99,59	86,49	--	--	--
1911	88,98	68,23	83,18	99,46	107,89	107,39	105,50	99,60	86,49	--	--	--
1911	89,03	68,24	83,19	99,46	107,89	107,42	105,55	99,63	86,52	--	--	--
1911	89,06	68,29	83,20	99,47	107,94	107,50	105,63	99,70	86,57	--	--	--
1911	89,11	68,30	83,21	99,47	107,94	107,53	105,68	99,73	86,60	--	--	--
1911	89,12	68,30	83,21	99,47	107,95	107,54	105,70	99,74	86,61	--	--	--
1911	89,12	68,30	83,21	99,47	107,95	107,54	105,70	99,74	86,61	--	--	--
1911	89,17	68,31	83,22	99,48	107,95	107,57	105,75	99,78	86,65	--	--	--
1911	89,17	68,32	83,22	99,48	107,95	107,58	105,76	99,78	86,65	--	--	--
1911	89,22	68,33	83,23	99,48	107,96	107,61	105,81	99,81	86,68	--	--	--
1911	89,25	68,37	83,24	99,48	108,00	107,69	105,90	99,88	86,73	--	--	--
1911	89,35	68,40	83,25	99,49	108,01	107,75	106,00	99,95	86,80	--	--	--
1911	89,35	68,40	83,26	99,49	108,01	107,75	106,00	99,95	86,80	--	--	--
1911	89,40	68,41	83,26	99,50	108,02	107,79	106,06	99,99	86,84	--	--	--
1911	89,40	68,41	83,27	99,50	108,02	107,79	106,06	99,99	86,84	--	--	--
1911	89,45	68,43	83,28	99,50	108,03	107,82	106,11	100,03	86,87	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250	LE(P4)0.0 500	LE(P4)0.0 1k	LE(P4)0.0 2k	LE(P4)0.0 4k
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(P4)0.0 8k	LE(P4)0.5 63	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k	LE(P4)Br 8k
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m
1911	44474000 - 44489000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44550474 - 44574000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	44759250 - 44774000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	45127361 - 45174000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	45434126 - 45446000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	47030919 - 47041600	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	47041600 - 47065400	7,87	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	48080439 - 48089000 - brug	--	7,10	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1911	48080439 - 48089000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	43567418 - 43569600	8,52	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	45444872 - 45446000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,1	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	45890969 - 45891000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	45983273 - 45991000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46080456 - 46091000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46177379 - 46185000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46277459 - 46291000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46389793 - 46391000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46487857 - 46491000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46585895 - 46591000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46670411 - 46691000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46730000 - 46735000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46868988 - 46891000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	46964587 - 46991000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47052688 - 47091000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47119002 - 47191000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47256575 - 47291000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47377701 - 47391000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47485000 - 47491000 - brug	--	7,10	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47485000 - 47491000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
1905	47485000 - 47491000	--	7,10	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	RRgebr	RuwheidID	Brugcorrectie	BrugID	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1911	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680
1905	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 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	V(P4) 2
1911	0,240	0,000	129	129	129	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	129	129	129	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,060	6,200	1,880	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0
1911	0,240	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Stoppend	7,120	5,960	1,800	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	130	130	130	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	128	128	128	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	127	127	127	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	126	126	126	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	125	125	125	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	124	124	124	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	123	123	123	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	122	122	122	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	120	120	120	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	119	119	119	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	118	118	118	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	116	116	116	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	115	115	115	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	113	113	113	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	112	112	112	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	110	110	110	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	109	109	109	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	109	109	109	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0
1905	0,200	0,000	109	109	109	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,160	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	129	129	129	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	129	129	129	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	IC-R	Doorgaand	0,050	0,080	0,380	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,090	8,040	1,810
1911	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140
1911	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140
1911	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140
1911	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140
1905	IC-R	Doorgaand	0,140	0,060	0,450	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,060	7,790	1,800
1905	IC-R	Doorgaand	0,140	0,060	0,450	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	8,060	7,790	1,800
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	130	130	130	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	128	128	128	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	127	127	127	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	126	126	126	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	125	125	125	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	124	124	124	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	123	123	123	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	122	122	122	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	120	120	120	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	119	119	119	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	118	118	118	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	116	116	116	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	115	115	115	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	113	113	113	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	112	112	112	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	110	110	110	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	109	109	109	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250
1905	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	109	109	109	0	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 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	Trein 6
1911	0,000	129	129	129	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	87	87	87	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	87	87	87	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	87	87	87	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	89	89	89	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	129	129	129	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	129	129	129	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,010	0,010	0,050	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,080	1,070	0,240
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1905	Doorgaand	0,020	0,010	0,060	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,070	1,040	0,240
1905	Doorgaand	0,020	0,010	0,060	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	1,070	1,040	0,240
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Trein 9
1911	0,000	129	129	129	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	87	87	87	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	87	87	87	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	87	87	87	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	89	89	89	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
1911	0,000	130	130	130	0	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN
1905	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,650	4,260	6,030	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
1905	0,000	130	130	130	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,650	4,260	6,030	0,000	90	90	90	0	DE-LOC
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400
1905	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	87	87	87	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	87	87	87	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	87	87	87	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	89	89	89	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170
1911	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020
1911	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020
1911	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020
1911	Doorgaand	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020
1905	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,140	0,200
1905	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,140	0,200
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000
1905	Doorgaand	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11
1911	0,000	87	87	87	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	129	129	129
1911	0,000	87	87	87	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1911	0,000	87	87	87	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1911	0,000	89	89	89	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1911	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1911	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90
1911	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90
1911	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90
1911	0,000	90	90	90	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90
1905	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1905	0,000	90	90	90	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130
1905	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	128	128	128	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	127	127	127	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	126	126	126	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	125	125	125	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	124	124	124	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	123	123	123	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	122	122	122	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	120	120	120	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	119	119	119	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	118	118	118	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	116	116	116	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	115	115	115	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	113	113	113	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	112	112	112	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	110	110	110	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	109	109	109	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	109	109	109	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130
1905	0,000	109	109	109	0	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(P4) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	129	129	129	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	129	129	129	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	0,000
1911	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000
1911	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000
1911	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000
1911	0	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	INT-R	Stoppend	0,000
1905	0	IRM-4	Doorgaand	0,040	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,520
1905	0	IRM-4	Doorgaand	0,040	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,520
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	128	128	128	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	127	127	127	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	126	126	126	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	125	125	125	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	124	124	124	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	123	123	123	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	122	122	122	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	120	120	120	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	119	119	119	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	118	118	118	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	116	116	116	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	115	115	115	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	113	113	113	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	112	112	112	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	110	110	110	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	109	109	109	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	109	109	109	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600
1905	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,040	0,000	109	109	109	0	VIRM-6	Doorgaand	0,600

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14
1911	0,000	0,040	0,000	129	129	129	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	129
1911	0,000	0,040	0,000	129	129	129	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	130
1911	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	130
1911	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	130
1911	0,000	0,040	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Stoppend	4,480	4,040	0,880	0,000	130
1911	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130
1911	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130
1911	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130
1911	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130
1905	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,060	0,060	0,000	0,000	130
1905	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,060	0,060	0,000	0,000	130
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	130
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	128
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	127
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	126
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	125
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	124
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	123
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	122
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	120
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	119
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	118
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	116
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	115
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	113
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	112
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	110
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	109
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	109
1905	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	109

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Trein 16	Profiel16
1911	129	129	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	129	129	129	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	129	129	129	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,060	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend
1911	130	130	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand
1911	130	130	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand
1911	130	130	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand
1911	130	130	0	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Doorgaand
1905	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,720	0,180	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand
1905	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,600	0,720	0,180	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand
1905	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	128	128	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	127	127	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	126	126	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	125	125	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	124	124	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	123	123	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	122	122	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	120	120	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	119	119	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	118	118	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	116	116	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	115	115	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	113	113	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	112	112	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	110	110	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	109	109	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	109	109	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	109	109	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	129	129	129	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,600	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060
1911	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 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
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	130	130	130	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(N) 21	V(P4) 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	V(P4) 22	Trein 23	Profiel23
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 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
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1911	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
1905	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	V(N) 28	V(P4) 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	Trein 30	Profiel30
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1911	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
1905	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	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
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,37	89,76	104,62	115,25	115,94
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,40	89,78	104,62	115,27	116,01
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,40	89,78	104,62	115,27	116,01
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,42	89,78	104,62	115,29	116,04
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,43	89,78	104,62	115,30	116,05
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,14	88,49	103,33	110,01	113,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,14	89,49	104,33	115,01	115,76
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	76,50	89,84	104,70	115,36	116,11
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,50	88,84	103,70	110,36	114,11
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,20	88,55	103,40	110,06	113,81
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,17	88,54	103,40	110,06	113,74
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,16	88,53	103,40	110,06	113,71
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,14	88,53	103,40	110,06	113,68
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,13	88,52	103,40	110,06	113,64
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,11	88,52	103,40	110,05	113,61
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,10	88,51	103,40	110,05	113,58
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,08	88,51	103,40	110,05	113,54
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,05	88,50	103,40	110,05	113,48
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,04	88,50	103,40	110,05	113,45
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	75,02	88,49	103,40	110,05	113,42
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,99	88,48	103,40	110,04	113,35
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,98	88,48	103,40	110,04	113,32
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,95	88,47	103,40	110,04	113,26
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,94	88,46	103,40	110,04	113,23
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,91	88,45	103,40	110,03	113,17
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,03	113,14
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,03	113,14
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	74,89	88,45	103,40	110,03	113,14

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	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
1911	114,91	107,50	94,11	71,78	86,38	101,92	110,92	111,26	109,95	103,34	90,37	--
1911	115,02	107,58	94,18	71,80	86,40	101,93	110,93	111,32	110,04	103,40	90,44	--
1911	115,02	107,58	94,18	71,80	86,40	101,93	110,93	111,32	110,04	103,40	90,44	--
1911	115,05	107,61	94,20	71,85	86,40	101,93	110,98	111,40	110,12	103,47	90,48	--
1911	115,06	107,62	94,21	71,87	86,40	101,93	111,01	111,44	110,16	103,51	90,50	--
1911	114,77	107,33	93,91	71,58	86,10	101,63	110,71	111,14	109,87	103,21	90,20	--
1911	113,77	106,33	92,91	70,62	85,31	100,82	105,82	109,20	108,89	102,31	89,40	--
1911	114,77	107,33	93,91	71,58	86,10	101,63	110,71	111,14	109,87	103,21	90,20	--
1911	114,77	107,33	93,91	71,58	86,10	101,63	110,71	111,14	109,87	103,21	90,20	--
1905	115,11	107,68	94,26	72,02	86,49	102,03	111,11	111,52	110,23	103,59	90,57	--
1905	114,11	106,68	93,26	71,06	85,70	101,22	106,21	109,58	109,26	102,69	89,78	--
1905	113,81	106,38	92,96	70,77	85,40	100,92	105,92	109,28	108,97	102,39	89,48	--
1905	113,74	106,32	92,90	70,75	85,40	100,92	105,91	109,23	108,91	102,36	89,45	--
1905	113,70	106,30	92,88	70,74	85,39	100,92	105,91	109,21	108,88	102,34	89,43	--
1905	113,66	106,27	92,85	70,73	85,39	100,92	105,91	109,19	108,85	102,32	89,42	--
1905	113,62	106,24	92,82	70,71	85,39	100,92	105,91	109,16	108,82	102,31	89,40	--
1905	113,59	106,22	92,79	70,70	85,39	100,92	105,91	109,14	108,79	102,29	89,39	--
1905	113,55	106,19	92,76	70,69	85,38	100,92	105,91	109,12	108,76	102,27	89,37	--
1905	113,51	106,16	92,74	70,68	85,38	100,92	105,91	109,09	108,74	102,26	89,35	--
1905	113,44	106,11	92,68	70,66	85,38	100,92	105,91	109,05	108,68	102,22	89,32	--
1905	113,41	106,08	92,65	70,65	85,37	100,92	105,91	109,03	108,66	102,21	89,31	--
1905	113,37	106,06	92,63	70,64	85,37	100,92	105,90	109,00	108,63	102,19	89,29	--
1905	113,30	106,00	92,57	70,62	85,37	100,92	105,90	108,96	108,58	102,16	89,27	--
1905	113,27	105,98	92,55	70,61	85,36	100,92	105,90	108,94	108,55	102,15	89,25	--
1905	113,20	105,93	92,49	70,59	85,36	100,92	105,90	108,90	108,50	102,11	89,22	--
1905	113,17	105,90	92,47	70,58	85,36	100,92	105,90	108,88	108,48	102,10	89,21	--
1905	113,11	105,85	92,41	70,56	85,35	100,92	105,90	108,83	108,43	102,07	89,18	--
1905	113,08	105,83	92,39	70,55	85,35	100,92	105,90	108,81	108,41	102,06	89,17	--
1905	113,08	105,83	92,39	70,55	85,35	100,92	105,90	108,81	108,41	102,06	89,17	--
1905	113,08	105,83	92,39	70,55	85,35	100,92	105,90	108,81	108,41	102,06	89,17	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,05	89,51	104,32	115,03	115,59	114,61
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,08	89,52	104,32	115,05	115,66	114,72
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,08	89,52	104,32	115,05	115,66	114,72
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,10	89,53	104,32	115,07	115,69	114,74
1911	--	--	--	--	--	--	--	76,11	89,53	104,32	115,07	115,70	114,75
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,81	89,23	104,03	114,78	115,41	114,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	74,81	88,23	103,03	109,78	113,41	113,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,81	89,23	104,03	114,78	115,41	114,46
1911	--	--	--	--	--	--	--	75,81	89,23	104,03	114,78	115,41	114,46
1905	--	--	--	--	--	--	--	75,95	89,24	103,90	114,79	115,45	114,53
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,95	88,24	102,90	109,79	113,45	113,53
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,65	87,93	102,60	109,49	113,16	113,24
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,62	87,93	102,60	109,49	113,09	113,17
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,61	87,92	102,60	109,49	113,06	113,13
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,59	87,92	102,60	109,49	113,03	113,10
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,58	87,91	102,60	109,49	113,00	113,06
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,57	87,91	102,60	109,49	112,97	113,03
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,55	87,91	102,60	109,48	112,94	113,00
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,54	87,90	102,60	109,48	112,91	112,96
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,51	87,89	102,60	109,48	112,85	112,90
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,50	87,89	102,60	109,48	112,82	112,87
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,48	87,88	102,60	109,48	112,79	112,83
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,46	87,88	102,60	109,48	112,73	112,77
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,45	87,87	102,60	109,47	112,70	112,74
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,42	87,86	102,60	109,47	112,64	112,68
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,41	87,86	102,60	109,47	112,62	112,65
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,38	87,85	102,60	109,47	112,56	112,59
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,37	87,85	102,60	109,47	112,53	112,56
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,37	87,85	102,60	109,47	112,53	112,56
1905	--	--	--	--	--	--	--	74,37	87,85	102,60	109,47	112,53	112,56

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125
1911	107,17	93,76	71,39	86,05	101,53	110,57	110,84	109,59	102,96	90,02	--	--
1911	107,26	93,83	71,41	86,08	101,54	110,58	110,90	109,68	103,03	90,08	--	--
1911	107,26	93,83	71,41	86,08	101,54	110,58	110,90	109,68	103,03	90,08	--	--
1911	107,28	93,85	71,46	86,08	101,54	110,63	110,98	109,75	103,09	90,12	--	--
1911	107,29	93,86	71,48	86,08	101,55	110,65	111,02	109,79	103,12	90,14	--	--
1911	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1911	106,00	92,57	70,22	85,02	100,46	105,47	108,79	108,53	101,94	89,08	--	--
1911	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1911	107,00	93,57	71,18	85,79	101,25	110,35	110,72	109,50	102,83	89,86	--	--
1905	107,02	93,59	71,03	85,50	100,76	110,00	110,47	109,33	102,55	89,63	--	--
1905	106,02	92,59	70,08	84,75	99,99	105,13	108,54	108,36	101,68	88,87	--	--
1905	105,72	92,28	69,78	84,43	99,68	104,82	108,24	108,06	101,37	88,56	--	--
1905	105,67	92,23	69,76	84,43	99,68	104,82	108,19	108,00	101,34	88,53	--	--
1905	105,64	92,20	69,75	84,43	99,68	104,82	108,17	107,98	101,32	88,51	--	--
1905	105,62	92,18	69,74	84,42	99,68	104,82	108,15	107,95	101,30	88,49	--	--
1905	105,59	92,15	69,73	84,42	99,68	104,82	108,12	107,92	101,28	88,48	--	--
1905	105,57	92,12	69,72	84,42	99,68	104,82	108,10	107,89	101,27	88,46	--	--
1905	105,54	92,10	69,71	84,42	99,68	104,82	108,07	107,86	101,25	88,45	--	--
1905	105,52	92,07	69,70	84,41	99,68	104,82	108,05	107,84	101,23	88,43	--	--
1905	105,47	92,02	69,68	84,41	99,68	104,81	108,00	107,78	101,20	88,40	--	--
1905	105,44	91,99	69,66	84,41	99,68	104,81	107,98	107,76	101,18	88,39	--	--
1905	105,42	91,97	69,65	84,40	99,68	104,81	107,96	107,73	101,17	88,37	--	--
1905	105,37	91,92	69,63	84,40	99,68	104,81	107,91	107,68	101,13	88,34	--	--
1905	105,35	91,89	69,62	84,40	99,68	104,81	107,89	107,66	101,12	88,33	--	--
1905	105,30	91,84	69,60	84,39	99,68	104,81	107,85	107,61	101,09	88,30	--	--
1905	105,28	91,82	69,59	84,39	99,68	104,81	107,83	107,58	101,07	88,29	--	--
1905	105,23	91,77	69,58	84,39	99,68	104,81	107,78	107,54	101,04	88,26	--	--
1905	105,21	91,75	69,57	84,38	99,68	104,80	107,76	107,52	101,03	88,25	--	--
1905	105,21	91,75	69,57	84,38	99,68	104,80	107,76	107,52	101,03	88,25	--	--
1905	105,21	91,75	69,57	84,38	99,68	104,80	107,76	107,52	101,03	88,25	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

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
1911	--	--	--	--	--	--	71,47	85,36	100,90	110,77	111,14	109,89	102,87
1911	--	--	--	--	--	--	71,50	85,37	100,90	110,78	111,20	109,98	102,93
1911	--	--	--	--	--	--	71,50	85,38	100,90	110,78	111,20	109,99	102,93
1911	--	--	--	--	--	--	71,55	85,38	100,90	110,83	111,27	110,05	103,00
1911	--	--	--	--	--	--	71,57	85,38	100,90	110,85	111,31	110,09	103,03
1911	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,79	102,74
1911	--	--	--	--	--	--	70,27	84,09	99,60	105,55	109,01	108,79	101,74
1911	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,79	102,74
1911	--	--	--	--	--	--	71,27	85,09	100,60	110,55	111,01	109,79	102,74
1905	--	--	--	--	--	--	71,43	85,28	100,74	110,75	111,17	109,98	102,90
1905	--	--	--	--	--	--	70,43	84,28	99,74	105,75	109,17	108,98	101,90
1905	--	--	--	--	--	--	70,13	83,98	99,44	105,45	108,87	108,68	101,60
1905	--	--	--	--	--	--	70,10	83,97	99,44	105,45	108,81	108,62	101,55
1905	--	--	--	--	--	--	70,09	83,97	99,44	105,45	108,79	108,59	101,53
1905	--	--	--	--	--	--	70,08	83,96	99,44	105,44	108,76	108,56	101,51
1905	--	--	--	--	--	--	70,06	83,96	99,44	105,44	108,73	108,52	101,49
1905	--	--	--	--	--	--	70,05	83,96	99,44	105,44	108,71	108,49	101,47
1905	--	--	--	--	--	--	70,04	83,95	99,44	105,44	108,68	108,46	101,45
1905	--	--	--	--	--	--	70,03	83,95	99,44	105,44	108,66	108,43	101,43
1905	--	--	--	--	--	--	70,00	83,94	99,44	105,44	108,60	108,37	101,39
1905	--	--	--	--	--	--	69,99	83,94	99,44	105,44	108,58	108,34	101,37
1905	--	--	--	--	--	--	69,97	83,94	99,44	105,44	108,55	108,32	101,35
1905	--	--	--	--	--	--	69,95	83,93	99,44	105,43	108,50	108,26	101,31
1905	--	--	--	--	--	--	69,94	83,93	99,44	105,43	108,48	108,23	101,29
1905	--	--	--	--	--	--	69,91	83,92	99,44	105,43	108,43	108,18	101,25
1905	--	--	--	--	--	--	69,90	83,92	99,44	105,43	108,41	108,15	101,23
1905	--	--	--	--	--	--	69,88	83,91	99,44	105,43	108,36	108,10	101,20
1905	--	--	--	--	--	--	69,87	83,91	99,44	105,43	108,34	108,07	101,18
1905	--	--	--	--	--	--	69,87	83,91	99,44	105,43	108,34	108,07	101,18
1905	--	--	--	--	--	--	69,87	83,91	99,44	105,43	108,34	108,07	101,18

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	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
1911	89,48	68,47	83,28	99,50	108,07	107,90	106,20	100,09	86,92	--	--	--
1911	89,53	68,48	83,29	99,51	108,07	107,93	106,25	100,13	86,95	--	--	--
1911	89,53	68,49	83,29	99,51	108,08	107,93	106,26	100,13	86,96	--	--	--
1911	89,58	68,57	83,30	99,51	108,16	108,08	106,42	100,26	87,04	--	--	--
1911	89,60	68,62	83,30	99,52	108,20	108,16	106,50	100,32	87,08	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1911	88,32	67,36	82,17	98,34	102,97	105,90	105,22	99,10	85,94	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1911	89,32	68,32	83,02	99,23	107,90	107,86	106,20	100,03	86,80	--	--	--
1905	89,48	68,40	83,14	99,30	107,98	107,94	106,31	100,12	86,91	--	--	--
1905	88,48	67,44	82,30	98,42	103,06	105,98	105,34	99,19	86,06	--	--	--
1905	88,18	67,14	82,00	98,12	102,76	105,68	105,04	98,89	85,76	--	--	--
1905	88,14	67,13	82,00	98,12	102,76	105,65	105,00	98,87	85,74	--	--	--
1905	88,11	67,13	82,00	98,12	102,76	105,64	104,98	98,86	85,73	--	--	--
1905	88,09	67,12	81,99	98,12	102,76	105,62	104,96	98,85	85,72	--	--	--
1905	88,07	67,11	81,99	98,12	102,76	105,61	104,94	98,84	85,71	--	--	--
1905	88,05	67,11	81,99	98,12	102,76	105,60	104,93	98,83	85,70	--	--	--
1905	88,03	67,10	81,99	98,12	102,76	105,58	104,91	98,82	85,69	--	--	--
1905	88,01	67,09	81,99	98,12	102,76	105,57	104,89	98,81	85,68	--	--	--
1905	87,97	67,08	81,99	98,12	102,76	105,54	104,86	98,79	85,67	--	--	--
1905	87,94	67,07	81,98	98,12	102,75	105,53	104,84	98,78	85,66	--	--	--
1905	87,92	67,07	81,98	98,12	102,75	105,52	104,83	98,77	85,65	--	--	--
1905	87,88	67,06	81,98	98,12	102,75	105,49	104,80	98,75	85,63	--	--	--
1905	87,86	67,05	81,98	98,12	102,75	105,48	104,78	98,75	85,62	--	--	--
1905	87,82	67,04	81,98	98,12	102,75	105,46	104,75	98,73	85,61	--	--	--
1905	87,80	67,03	81,98	98,12	102,75	105,44	104,74	98,72	85,60	--	--	--
1905	87,76	67,02	81,97	98,12	102,75	105,42	104,71	98,70	85,58	--	--	--
1905	87,74	67,02	81,97	98,12	102,75	105,41	104,69	98,70	85,57	--	--	--
1905	87,74	67,02	81,97	98,12	102,75	105,41	104,69	98,70	85,57	--	--	--
1905	87,74	67,02	81,97	98,12	102,75	105,41	104,69	98,70	85,57	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250	LE(P4)0.0 500	LE(P4)0.0 1k	LE(P4)0.0 2k	LE(P4)0.0 4k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(P4)0.0 8k	LE(P4)0.5 63	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k	LE(P4)Br 8k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--

BIJLAGE V BEREKENINGSRESULTATEN RAILVERKEER GELUIDBELASTING

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A		169345,53	420749,57	11,00	55,7	55,2	51,3	59,0
_A		169252,29	420711,07	11,00	68,6	68,1	64,2	72,0
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	57,7	57,2	53,2	61,0
T01_B	Toetspunt	169309,69	420806,83	11,60	58,4	57,9	54,0	61,8
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	58,5	58,0	54,1	61,9
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	59,3	58,8	54,8	62,6
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,86	8,60	58,8	58,3	54,3	62,1
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,86	11,60	59,5	59,1	55,1	62,9
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	57,4	56,9	52,9	60,7
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	58,3	57,8	53,8	61,6
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	52,3	51,8	47,9	55,7
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	52,9	52,4	48,5	56,3
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	44,4	43,9	40,1	47,8
T06_B	Toetspunt	169325,68	420814,43	11,60	47,1	46,6	42,7	50,5
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	45,8	45,3	41,5	49,2
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	48,0	47,5	43,7	51,5
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	47,4	46,9	43,0	50,8
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	49,5	49,0	45,1	52,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: met scherm
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250
GS1347206	s:1034908212	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347024	s:1034907679	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347074	s:1034907854	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347022	s:1034907677	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347207	s:1034908213	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1349042	s:2100000478	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1349043	s:2100000479	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347201	s:1034908206	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347206	s:1034908212	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347024	s:1034907679	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347074	s:1034907854	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347022	s:1034907677	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347207	s:1034908213	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1349042	s:2100000478	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1349043	s:2100000479	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1347201	s:1034908206	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
scherm	scherm	3,00	--	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80

Model: met scherm
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	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
GS1347206	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347074	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347207	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349042	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349043	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347201	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347206	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347074	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347207	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349042	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349043	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347201	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
scherm	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: met scherm
Stationsstraat 5 - Stationsstraat 5
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
GS1347206	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347024	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347074	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347022	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347207	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349042	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349043	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347201	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347206	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347024	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347074	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347022	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347207	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349042	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1349043	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347201	0,00	0,00	0,00	0,00
scherm	0,80	0,80	0,80	0,80

Rapport: Resultatentabel
Model: met scherm
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A		169345,53	420749,57	11,00	52,0	51,5	47,7	55,4
_A		169252,29	420711,07	11,00	66,5	66,0	62,1	69,9
T01_A	Toetspunt	169309,69	420806,83	8,60	51,7	51,2	47,4	55,1
T01_B	Toetspunt	169309,69	420806,83	11,60	52,5	52,0	48,2	55,9
T02_A	Toetspunt	169316,95	420805,30	8,60	52,1	51,6	47,7	55,5
T02_B	Toetspunt	169316,95	420805,30	11,60	52,9	52,4	48,6	56,3
T03_A	Toetspunt	169323,80	420803,86	8,60	51,1	50,6	46,8	54,5
T03_B	Toetspunt	169323,80	420803,86	11,60	52,1	51,6	47,8	55,6
T04_A	Toetspunt	169327,89	420808,30	8,60	49,4	48,9	45,1	52,9
T04_B	Toetspunt	169327,89	420808,30	11,60	50,8	50,4	46,6	54,3
T05_A	Toetspunt	169307,41	420812,44	8,60	52,2	51,7	47,8	55,6
T05_B	Toetspunt	169307,41	420812,44	11,60	52,8	52,3	48,4	56,2
T06_A	Toetspunt	169325,68	420814,43	8,60	43,1	42,7	38,9	46,6
T06_B	Toetspunt	169325,68	420814,43	11,60	45,5	45,1	41,2	49,0
T07_A	Toetspunt	169319,29	420815,95	8,60	44,0	43,6	39,7	47,5
T07_B	Toetspunt	169319,29	420815,95	11,60	46,7	46,2	42,4	50,1
T08_A	Toetspunt	169313,50	420817,21	8,60	47,4	46,9	43,1	50,8
T08_B	Toetspunt	169313,50	420817,21	11,60	49,2	48,7	44,9	52,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen