



ADVIESBURO VANDERBOOM^{BV} sinds 1971

**Geluidbelasting wegverkeer en
railverkeer op woningen
Rijksstraatweg 63
te Sassenheim**

Versie 9 januari 2020

**Zaadmarkt 87
7201 DC Zutphen**

telefoon
0575-544756

fax
0575-545648

website
www.vanderboomadvies.nl

e-mail
info@vanderboomadvies.nl

KvK 080-44086



opdrachtnummer

18-187

datum

9 januari 2020

opdrachtgever

Buro SRO bv
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht

auteur

Ad Postma



INHOUDSOPGAVE

bladzijde

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-187

bestand
18-187r2

bladzijde
paginai

datum
9 januari 2020

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

BIJLAGEN



SAMENVATTING

In opdracht van Buro SRO is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer en railverkeer op de locatie Rijksstraatweg 63 te Sassenheim. De ontwikkeling betreft de nieuwbouw van in totaal drie woningen. De bestaande burgerwoning wordt daarbij vervangen.

De ontwikkeling ligt buiten de bebouwde kom van Sassenheim op 66 meter afstand uit de as van de Rijksstraatweg. De ontwikkeling ligt tevens op 161 meter uit de as van de Hoofdstraat en op 161 m uit de as van de Warmonderweg, binnen de zone van deze wegen. Tenslotte liggen de woningen binnen de zone van de A44 op ca. 375 meter uit de as van de weg. De ontwikkeling ligt tevens binnen de geluidzone van de spoorlijn Leiden-Schiphol, op 460 meter uit het spoor. De ontwikkeling ligt tevens op ca. 700 meter van de spoorlijn Leiden – Haarlem.

De geluidbelasting door wegverkeer op de A44 bedraagt ten hoogste 49 dB na aftrek van 2 dB ex art 110-g Wgh. De geluidbelasting door wegverkeer op de Rijksstraatweg bedraagt ten hoogste 53 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt daarmee voor beide wegen overschreden. De geluidbelasting door wegverkeer op de Hoofdstraat en de Warmonderweg ligt ruim lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De geluidbelasting door railverkeer op de ontwikkeling bedraagt ten hoogste 47 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt op de gevels niet overschreden.

Het verlagen van de geluidbelasting door wegverkeer met het treffen van maatregelen aan de bron ligt niet voor de hand uit financiële overwegingen. Afscherming van alle woonlagen is stedenbouwkundig ongewenst. Voor twee woningen dient een hogere waarde te worden aangevraagd van 49 dB voor wegverkeer op de A44 conform tabel III.3. Voor de drie woningen dient een hogere waarde te worden aangevraagd van 53 dB voor wegverkeer op de Rijksstraatweg conform tabel III.4. Op basis de Wet Geluidhinder bedraagt de maximaal te verlenen hogere waarde voor nieuwe woningen in buitenstedelijk gebied 53 dB. Deze waarde wordt niet overschreden.

De hoogste geluidbelasting op de gevels van de woningen bedraagt 59 dB zonder aftrek. De benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A,k}$ bedraagt dan 26 dB. Geluidwerende voorzieningen zijn noodzakelijk voor gevels met een geluidbelasting van meer dan 53 dB zonder aftrek. Voor de geveldelen met een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB zonder aftrek zijn geen voorzieningen noodzakelijk. De benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A,k}$ bedraagt dan 20 dB. Dit is de minimale waarde conform het Bouwbesluit.

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-187

bestand
18-187r2

bladzijde
pagina1

datum
9 januari 2020



1 INLEIDING

In opdracht van Buro SRO is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer en railverkeer op de locatie Rijksstraatweg 63 te Sassenheim. De ontwikkeling betreft de nieuwbouw van in totaal drie woningen. De bestaande burgerwoning wordt daarbij vervangen.

De ontwikkeling ligt buiten de bebouwde kom van Sassenheim op 66 meter afstand uit de as van de Rijksstraatweg. De ontwikkeling ligt tevens op 161 meter uit de as van de Hoofdstraat en op 161 m uit de as van de Warmonderweg, binnen de zone van deze wegen. Tenslotte liggen de woningen binnen de zone van de A44 op ca. 375 meter uit de as van de weg.

De ontwikkeling ligt tevens binnen de geluidzone van de spoorlijn Leiden-Schiphol, op 460 meter uit het spoor. De ontwikkeling ligt tevens op ca. 700 meter van de spoorlijn Leiden – Haarlem.

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-187

bestand
18-187r2

bladzijde
pagina2

datum
9 januari 2020



Figuur I.1 overzicht locatie.

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



2 WETTELIJK KADER

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

2.1 Wet geluidhinder

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

2.2 Omvang geluidzone

Wegen

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

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

Spoorwegen

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

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-187

bestand
18-187r2

bladzijde
pagina3

datum
9 januari 2020



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

Industrieterreinen

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

2.3 Grenswaarden en hogere waarden

Wegverkeer en railverkeer

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

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

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

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

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

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-187

bestand
18-187r2

bladzijde
pagina4

datum
9 januari 2020



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

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

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

Industrielawaai

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

Criteria voor het afwijken van de voorkeursgrenswaarde

De Omgevingsdienst West Holland heeft voor de gemeente Teylingen de criteria voor het afwijken van de voorkeursgrenswaarde vastgelegd in de “Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder” van 4 maart 2013.

2.4 Wet RO en 30 km/u-wegen

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

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

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-187

bestand
18-187r2

bladzijde
pagina5

datum
9 januari 2020



2.5 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012

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

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

onderwerp

geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer

18-187

bestand

18-187r2

bladzijde

pagina6

datum

9 januari 2020



3 WEGVERKEER

3.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt uitgegaan van de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie. De verkeersgegevens van de A44 zijn afkomstig van Rijkswaterstaat en zijn rechtstreeks ingelezen uit het geluidregister (download 4 september 2018) en zijn weergegeven in bijlage II. Voor de gemeentelijke wegen is uitgegaan van een prognose voor 2030 uit het regionale verkeersmodel RVMK versie 3.1.1 zoals aangeleverd door de Omgevingsdienst West-Holland. De wegverkeersgegevens zijn weergegeven in tabel III.1.en III.2.

TABEL III.1: overzicht weg- en verkeersgegevens 2030		
Omschrijving	Rijksstraatweg	Hoofdstraat
- etmaalintensiteit 2030	14351	14326
- daguurintensiteit [%]	6,83	6,8
- avonduurintensiteit [%]	3,07	3,15
- nachtuurintensiteit [%]	0,73	0,72
- perc. lichte mvt dag/avond/nacht [%]	88,21/94,82/86,53	92,77/96,92/91,68
- perc. middelzware mvt dag/avond/nacht [%]	7,72/3,84/8,07	4,64/2,27/4,95
- perc. zware mvt dag/avond/nacht [%]	4,17/1,33/5,39	2,59/0,80/3,37
- rijsnelheid [km/uur]	60	50
- type wegdek	DAB	DAB
- verkeerregelinstantie binnen 150 m	nee	nee
- obstakel/rotonde binnen 100 meter	nee	nee

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-187

bestand
18-187r2

bladzijde
pagina7

datum
9 januari 2020

TABEL III.2: overzicht weg- en verkeersgegevens 2030	
Omschrijving	Warmonderweg
- etmaalintensiteit 2030	9409
- daguurintensiteit [%]	6,83
- avonduurintensiteit [%]	3,06
- nachtuurintensiteit [%]	0,73
- perc. lichte mvt dag/avond/nacht [%]	87,93/94,71/86,22
- perc. middelzware mvt dag/avond/nacht [%]	7,74/3,91/8,19
- perc. zware mvt dag/avond/nacht [%]	4,33/1,39/5,59
- rijsnelheid [km/uur]	60
- type wegdek	DAB
- verkeerregelinstantie binnen 150 m	nee
- obstakel/rotonde binnen 100 meter	nee



3.2 Rekenmodel

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

3.3 Resultaten

Tabel III.3 geeft voor de A44 een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2030, na 2 dB aftrek ex art 110g Wgh.

TABEL III.3: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) in 2030 tgv de A44 na aftrek van 2 dB ex art 110g Wgh			
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m
1	Zuidwestgevel	47	49
2	Zuidoostgevel	47	48
3	Noordwestgevel	42	45
4	Noordoostgevel	30	32
5	Zuidwestgevel	47	49
6	Zuidoostgevel	44	47
7	Noordoostgevel	42	45
8	Noordwestgevel	24	28
9	Zuidwestgevel	46	48
10	Zuidoostgevel	43	46
11	Noordoostgevel	42	45
12	Noordwestgevel	27	30

Tabel III.4 geeft voor de Rijksweg een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2030, na 5 dB aftrek ex art 110g Wgh.

TABEL III.4: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) in 2030 tgv de Rijksweg na aftrek van 5 dB ex art 110g Wgh			
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m
1	Zuidwestgevel	52	53
2	Zuidoostgevel	49	50
3	Noordwestgevel	48	49
4	Noordoostgevel	21	25
5	Zuidwestgevel	52	53
6	Zuidoostgevel	48	50
7	Noordoostgevel	47	49
8	Noordwestgevel	16	20
9	Zuidwestgevel	51	53
10	Zuidoostgevel	48	50
11	Noordoostgevel	47	49
12	Noordwestgevel	31	32

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-187

bestand
18-187r2

bladzijde
pagina8

datum
9 januari 2020



De geluidbelasting door de Hoofdstraat en de Warmonderweg ligt in alle rekenpunten ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De rekenresultaten zijn opgenomen in Bijlage II.

Tabel III.5 geeft voor alle wegen samen een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2030, zonder aftrek ex art 110g Wgh.

TABEL III.5: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) in 2030 tgv alle wegen samen, zonder aftrek			
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m
1	Zuidwestgevel	57	59
2	Zuidoostgevel	55	56
3	Noordwestgevel	53	55
4	Noordoostgevel	32	36
5	Zuidwestgevel	57	59
6	Zuidoostgevel	54	56
7	Noordoostgevel	53	55
8	Noordwestgevel	28	31
9	Zuidwestgevel	57	59
10	Zuidoostgevel	54	56
11	Noordoostgevel	53	55
12	Noordwestgevel	38	39

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

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-187

bestand
18-187r2

bladzijde
pagina9

datum
9 januari 2020



4 RAILVERKEER

4.1 Geluidbronnen

De ontwikkeling ligt op ca. 460 m afstand van de spoorlijn Leiden – Schiphol binnen de geluidzone van de spoorlijn. In het onderzoek is de geluidbelasting bepaald door deze spoorlijn op de ontwikkeling.

De ontwikkeling ligt tevens op ca. 700 meter van de spoorlijn Leiden – Haarlem. Deze spoorlijn is naar verwachting niet relevant, vanwege de afstand en vanwege de afschermende bebouwing tussen het plangebied en de spoorlijn.

4.2 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt rekening gehouden met een prognose van de railverkeersgegevens in de toekomstige situatie. Uitgegaan is van de intensiteiten uit het geluidregister spoor van het Ministerie van I&M (download 4 oktober 2018). Deze zijn opgenomen in bijlage III.

4.3 Zonebreedte

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond. De hoogte van het productieplafond bedraagt 69,0 dB ter hoogte van de locatie (referentiepunt 36662). Deze zonebreedte bedraagt daarmee 600 m. De beoogde ontwikkeling ligt daarmee binnen de geluidzone van de spoorlijn

4.4 Rekenmodel

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

4.5 Resultaten

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

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-187

bestand
18-187r2

bladzijde
pagina10

datum
9 januari 2020



TABEL IV.1: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) in 2030 tgv railverkeer			
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m
1	Zuidwestgevel	46	47
2	Zuidoostgevel	47	48
3	Noordwestgevel	37	40
4	Noordoostgevel	18	26
5	Zuidwestgevel	45	46
6	Zuidoostgevel	44	46
7	Noordoostgevel	36	39
8	Noordwestgevel	0	0
9	Zuidwestgevel	42	44
10	Zuidoostgevel	42	44
11	Noordoostgevel	36	39
12	Noordwestgevel	23	27

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

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-187

bestand
18-187r2

bladzijde
pagina 11

datum
9 januari 2020



5 CONCLUSIES GELUIDBELASTING

5.1 Toetsing Wet geluidhinder

Toetsing wegverkeer

De geluidbelasting door wegverkeer op de A44 bedraagt ten hoogste 49 dB na aftrek van 2 dB ex art 110-g Wgh. De geluidbelasting door wegverkeer op de Rijksstraatweg bedraagt ten hoogste 53 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt daarmee door wegverkeer op beide wegen overschreden.

De geluidbelasting door wegverkeer op de Hoofdstraat en de Warmonderweg ligt ruim lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Toetsing railverkeer

De geluidbelasting door railverkeer op de ontwikkeling bedraagt ten hoogste 47 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt op de gevels niet overschreden.

Toetsing cumulatief

De voorkeursgrenswaarde wordt in geen van de rekenpunten voor zowel wegverkeer als railverkeer overschreden. Er hoeft voor de ontwikkeling geen gecumuleerde geluidbelasting te worden bepaald.

5.2 Maatregelen wegverkeer

Hieronder zijn maatregelen beschreven om de geluidbelasting ten gevolge van de A44 en de Rijksstraatweg zo mogelijk tot de voorkeursgrenswaarde te doen afnemen.

Maatregelen aan de bron: stil asfalt

De A44 is reeds voorzien van een ZOAB wegdek. Deze bronmaatregel is voor de A44 daarmee reeds getroffen

De Rijksstraatweg is voorzien van het referentiewegdek (DAB). Bij het toepassen van een stil wegdek (dunne deklaag B) zal de geluidbelasting met ca. 4 dB afnemen.

Het vervangen van een wegdek is een taak van de wegbeheerder (de gemeente Teylingen). Het wegdek van de Rijksstraatweg moet over een lengte van ca. 200 meter worden vervangen door een stil wegdek met een geluidreductie van ten minste 4 dB. De kosten van een dunne deklaag in de situatie van groot onderhoud bedragen ca. € 26,-- /m² (prijspeil 2005, bron: RWS: Advies dunne deklagen op niet-autosnelwegen (2007)). De kosten voor aanleg van een stil wegdek bedragen daarmee ca. € 31.200,-- voor een weglengte van ca. 200 meter (bij een breedte van 6 meter). Hierin zijn de meerkosten voor extra onderhoud niet meegenomen. Wellicht dat ook meerkosten ontstaan door de geringe weglengte die wordt vervangen.

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-187

bestand
18-187r2

bladzijde
pagina12

datum
9 januari 2020



Diverse gemeenten en provincies geven aan dat zeer terughoudend wordt omgegaan met de aanleg van een stiller asfalt waar het gaat om korte weglengtes, omdat daarbij verschillende onderhoudsproblemen ontstaan (met name op overgangen stil en gewoon asfalt, en als gevolg van wringend verkeer). Ook Rijkswaterstaat gaat bij het vervangen van het wegdek als bronmaatregel uit van een minimum weglengte van ca. 500 meter.

Maatregelen aan de bron: verlagen van de maximumsnelheid

De maximumsnelheid op de Rijksstraatweg bedraagt 50 km/uur. Het verder terugbrengen van de verkeerssnelheid ligt niet voor de hand gezien het karakter van de weg.

Afscherming van de woning: geluidscherm

De woningen kunnen in principe van een weg worden afgeschermd door het aanbrengen van een verdiepinghoge afscherming (geluidscherm) op het eigen terrein. De hoogte van het geluidscherm dient voor een effectieve afscherming van alle woonlagen ca. 4,5 meter te bedragen. Een scherm met een dergelijke hoogte op deze locatie is echter stedenbouwkundig ongewenst gezien de aantasting van de ruimtelijke kwaliteit. Bovendien dient het scherm te worden onderbroken om toegang tot de percelen mogelijk te maken. Dit gaat ten koste van de effectiviteit van de afscherming.

5.3 Hogere waarden

Het verlagen van de geluidbelasting door het treffen van maatregelen aan de bron ligt niet voor de hand uit financiële overwegingen. Afscherming van alle woonlagen is stedenbouwkundig ongewenst.

Voor twee woningen dient een hogere waarde te worden aangevraagd van 49 dB voor wegverkeer op de A44 conform tabel III.3. Voor de drie woningen dient een hogere waarde te worden aangevraagd van 53 dB voor wegverkeer op de Rijksstraatweg conform tabel III.4. Op basis van de Wet Geluidhinder bedraagt de maximaal te verlenen hogere waarde voor nieuwe woningen in buitenstedelijk gebied 53 dB. Deze waarde wordt niet overschreden.

De woningen hebben een geluidluwe gevel aan de noordwestzijde met een geluidbelasting van minder dan 48 dB.

Gelet op de berekende geluidbelasting leidt het vaststellen van hogere waarden niet tot belemmeringen.

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-187

bestand
18-187r2

bladzijde
pagina13

datum
9 januari 2020



5.4 Toetsing RO

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

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

5.5 Eis geluidwering

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

Bij het bepalen van de benodigde geluidwering mag geen aftrek plaatsvinden ex. artikel 110-g Wgh. Tabel III.5 geeft een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting L_{den} in 2030 zonder aftrek.

De hoogste geluidbelasting op de gevels van de woningen bedraagt 59 dB zonder aftrek. De benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ bedraagt dan 26 dB. Geluidwerende voorzieningen zijn noodzakelijk voor gevels met een geluidbelasting van meer dan 53 dB zonder aftrek. Voor de gevels met een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB zonder aftrek zijn geen voorzieningen noodzakelijk. De benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ bedraagt dan 20 dB. Dit is de minimale waarde conform het Bouwbesluit.

A.D. Postma.

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-187

bestand
18-187r2

bladzijde
pagina 14

datum
9 januari 2020



Bijlage I

Tekeningen

opdrachtnummer

18-187

datum

9 januari 2020

opdrachtgever

Buro SRO bv

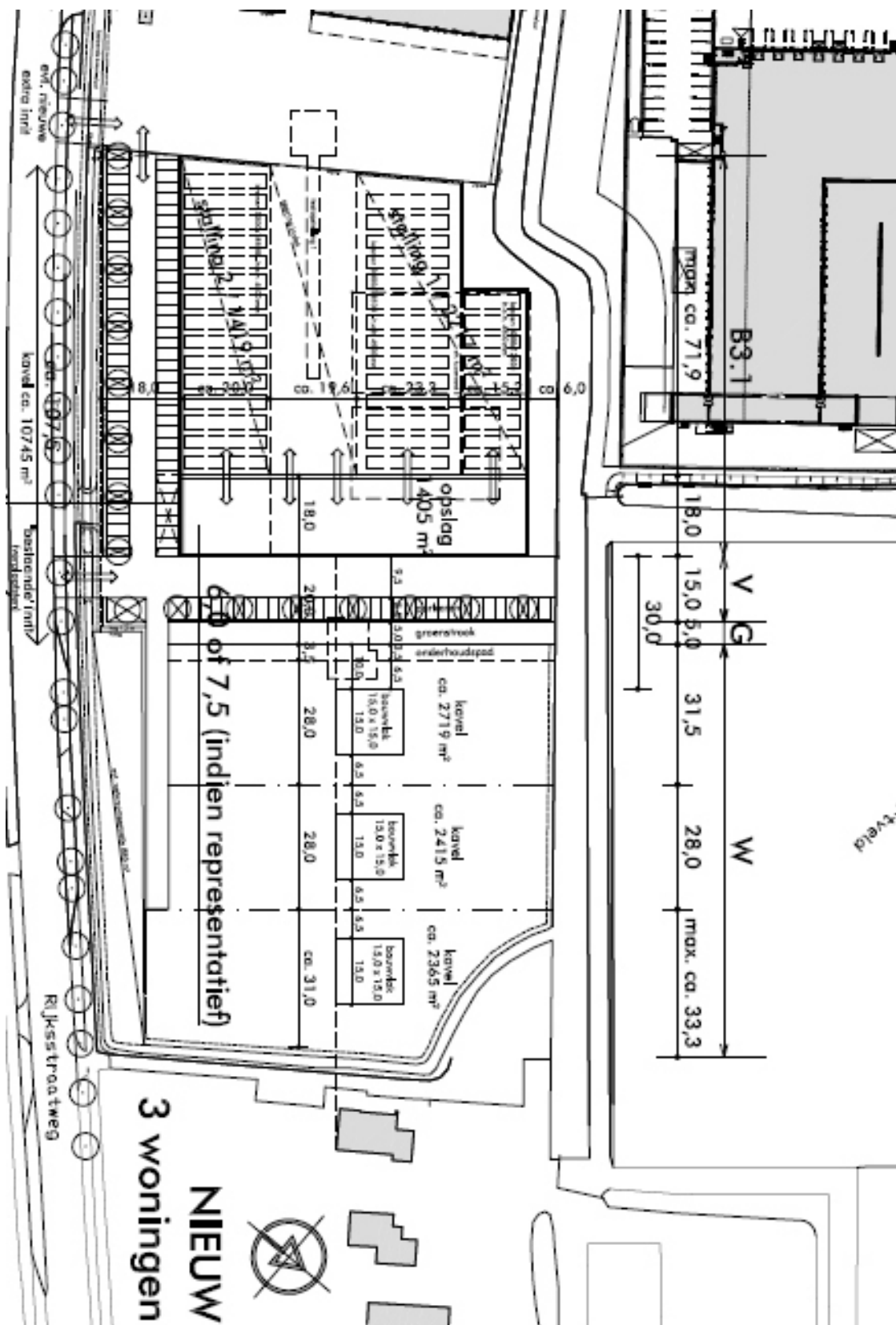
't Goylaan 11

3525 AA Utrecht

auteur

Ad Postma

Tekening nr	versiedatum
1	Januari 2020





Bijlage II

Invoergegevens rekenmodel en rekenresultaten wegverkeer

opdrachtnummer

18-187

datum

9 januari 2020

opdrachtgever

Buro SRO bv

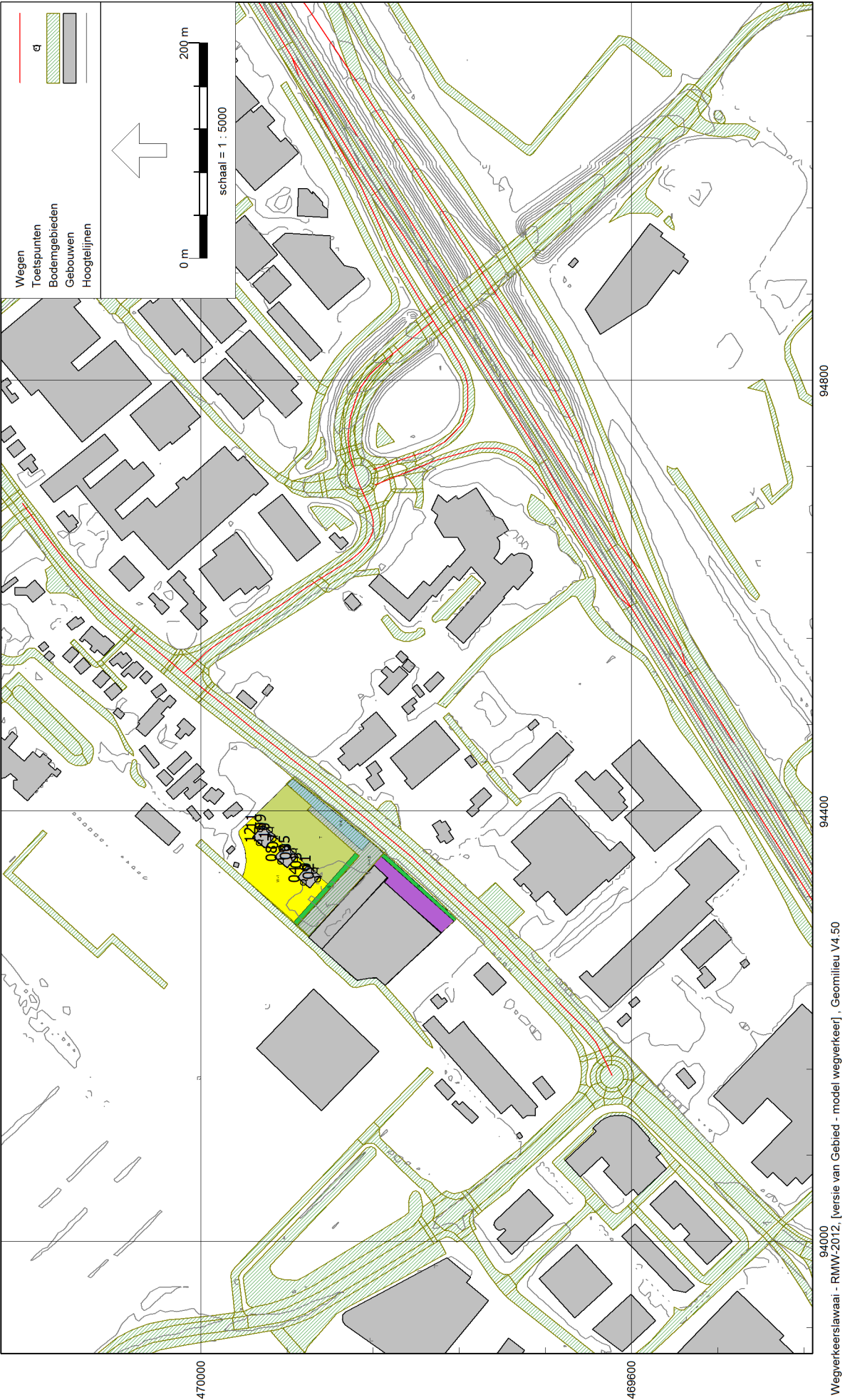
't Goylaan 11

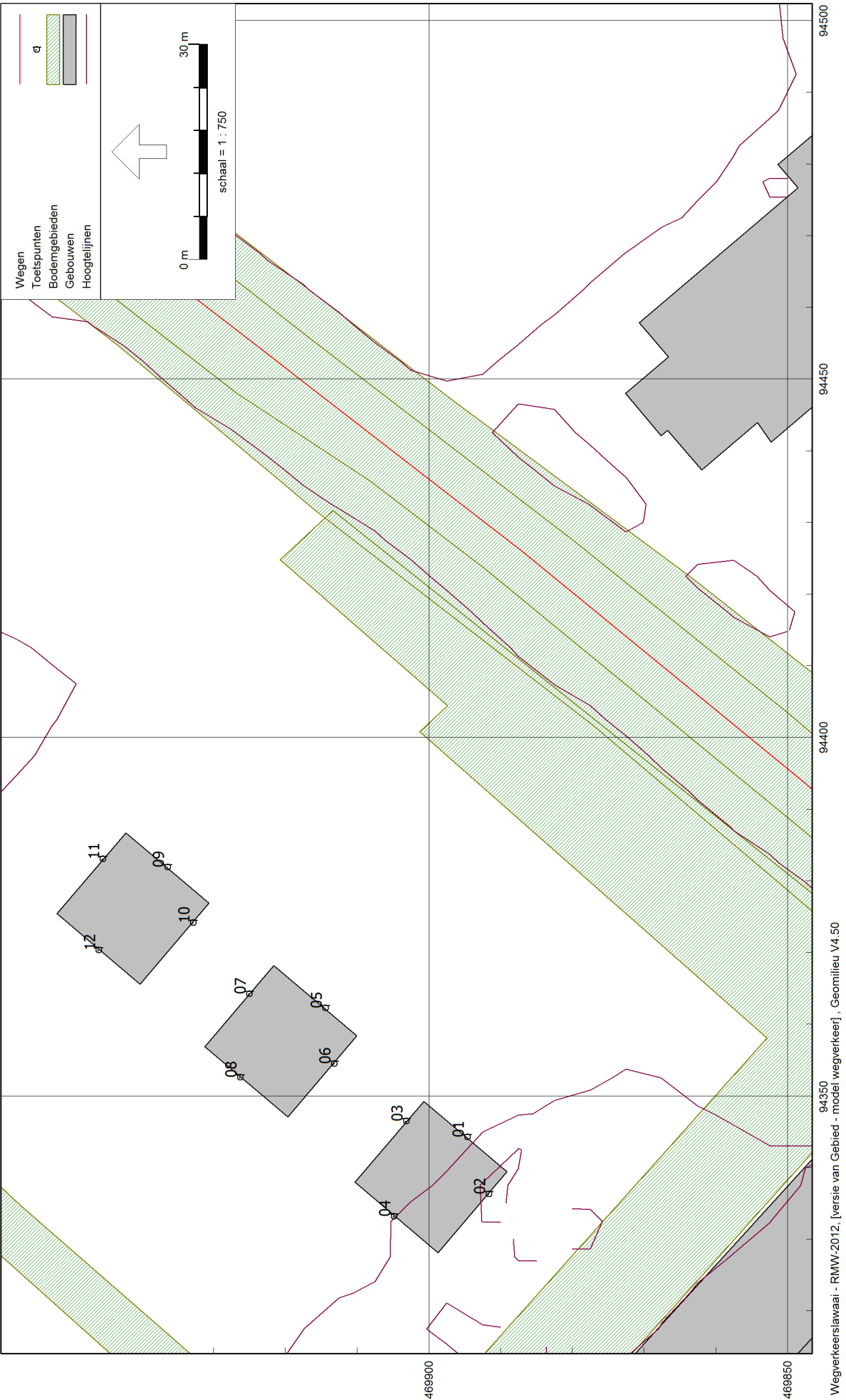
3525 AA Utrecht

Rekenbladen	versiedatum
Invoergegevens	Oktober 2018
Berekeningen	Januari 2020

auteur

Ad Postma





Rapport: Resultatentabel
Model: model wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: A44
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidoostgevel	1,50	44,5	41,5	39,4	47,0
01_B	zuidoostgevel	4,50	46,7	43,7	41,6	49,2
02_A	zuidwestgevel	1,50	44,1	41,1	39,0	46,6
02_B	zuidwestgevel	4,50	45,7	42,7	40,6	48,2
03_A	noordoostgevel	1,50	39,4	36,4	34,3	42,0
03_B	noordoostgevel	4,50	42,0	39,0	37,0	44,6
04_A	noordwestgevel	1,50	27,0	24,0	22,0	29,6
04_B	noordwestgevel	4,50	29,6	26,6	24,6	32,2
05_A	zuidoostgevel	1,50	44,3	41,3	39,2	46,8
05_B	zuidoostgevel	4,50	46,6	43,6	41,5	49,1
06_A	zuidwestgevel	1,50	42,0	39,1	36,9	44,5
06_B	zuidwestgevel	4,50	44,0	41,1	38,9	46,6
07_A	noordoostgevel	1,50	39,2	36,2	34,2	41,8
07_B	noordoostgevel	4,50	42,0	39,0	37,0	44,6
08_A	noordwestgevel	1,50	21,5	18,6	16,5	24,1
08_B	noordwestgevel	4,50	25,6	22,6	20,6	28,2
09_A	zuidoostgevel	1,50	43,1	40,1	38,0	45,6
09_B	zuidoostgevel	4,50	45,8	42,7	40,7	48,3
10_A	zuidwestgevel	1,50	40,8	37,8	35,8	43,4
10_B	zuidwestgevel	4,50	43,6	40,6	38,6	46,2
11_A	noordoostgevel	1,50	40,0	37,0	34,9	42,5
11_B	noordoostgevel	4,50	42,7	39,7	37,6	45,2
12_A	noordwestgevel	1,50	24,8	21,8	19,9	27,4
12_B	noordwestgevel	4,50	27,1	24,0	22,1	29,7

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidoostgevel	1,50	51,2	47,1	41,6	51,5
01_B	zuidoostgevel	4,50	52,8	48,7	43,2	53,1
02_A	zuidwestgevel	1,50	48,4	44,3	38,9	48,7
02_B	zuidwestgevel	4,50	49,8	45,7	40,3	50,2
03_A	noordoostgevel	1,50	47,3	43,3	37,8	47,7
03_B	noordoostgevel	4,50	48,9	44,8	39,3	49,2
04_A	noordwestgevel	1,50	21,1	16,7	11,6	21,4
04_B	noordwestgevel	4,50	24,6	20,3	15,2	24,9
05_A	zuidoostgevel	1,50	51,2	47,2	41,7	51,5
05_B	zuidoostgevel	4,50	52,8	48,7	43,2	53,1
06_A	zuidwestgevel	1,50	47,7	43,7	38,2	48,1
06_B	zuidwestgevel	4,50	49,2	45,1	39,7	49,5
07_A	noordoostgevel	1,50	46,7	42,7	37,2	47,0
07_B	noordoostgevel	4,50	48,3	44,3	38,8	48,6
08_A	noordwestgevel	1,50	15,6	10,9	6,1	15,8
08_B	noordwestgevel	4,50	19,3	14,7	9,8	19,5
09_A	zuidoostgevel	1,50	51,0	47,0	41,5	51,4
09_B	zuidoostgevel	4,50	52,6	48,6	43,1	53,0
10_A	zuidwestgevel	1,50	48,1	44,0	38,5	48,4
10_B	zuidwestgevel	4,50	49,6	45,5	40,0	49,9
11_A	noordoostgevel	1,50	46,7	42,7	37,2	47,1
11_B	noordoostgevel	4,50	48,4	44,3	38,8	48,7
12_A	noordwestgevel	1,50	30,4	26,3	20,8	30,7
12_B	noordwestgevel	4,50	31,7	27,6	22,2	32,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidoostgevel	1,50	37,6	33,8	28,1	38,0
01_B	zuidoostgevel	4,50	39,2	35,2	29,6	39,5
02_A	zuidwestgevel	1,50	34,4	30,5	24,9	34,8
02_B	zuidwestgevel	4,50	36,6	32,6	27,1	37,0
03_A	noordoostgevel	1,50	17,1	12,8	7,6	17,4
03_B	noordoostgevel	4,50	21,5	17,2	12,0	21,8
04_A	noordwestgevel	1,50	16,6	12,2	7,1	16,9
04_B	noordwestgevel	4,50	22,2	17,9	12,7	22,5
05_A	zuidoostgevel	1,50	37,2	33,3	27,6	37,6
05_B	zuidoostgevel	4,50	39,0	35,0	29,4	39,3
06_A	zuidwestgevel	1,50	34,3	30,4	24,7	34,6
06_B	zuidwestgevel	4,50	35,6	31,7	26,1	36,0
07_A	noordoostgevel	1,50	23,7	19,7	14,1	24,0
07_B	noordoostgevel	4,50	25,4	21,4	15,9	25,8
08_A	noordwestgevel	1,50	14,7	10,4	5,2	15,0
08_B	noordwestgevel	4,50	17,6	13,4	8,1	17,9
09_A	zuidoostgevel	1,50	36,8	33,0	27,2	37,2
09_B	zuidoostgevel	4,50	38,7	34,8	29,1	39,1
10_A	zuidwestgevel	1,50	26,7	22,8	17,1	27,0
10_B	zuidwestgevel	4,50	28,6	24,6	19,1	29,0
11_A	noordoostgevel	1,50	33,9	30,1	24,3	34,3
11_B	noordoostgevel	4,50	35,2	31,3	25,6	35,5
12_A	noordwestgevel	1,50	17,8	13,5	8,3	18,1
12_B	noordwestgevel	4,50	22,5	18,4	13,0	22,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidoostgevel	1,50	37,7	33,6	28,2	38,0
01_B	zuidoostgevel	4,50	39,0	34,8	29,5	39,3
02_A	zuidwestgevel	1,50	31,4	27,2	21,9	31,7
02_B	zuidwestgevel	4,50	33,5	29,3	24,0	33,8
03_A	noordoostgevel	1,50	36,7	32,6	27,2	37,0
03_B	noordoostgevel	4,50	38,0	33,9	28,5	38,3
04_A	noordwestgevel	1,50	8,4	3,8	-1,0	8,7
04_B	noordwestgevel	4,50	12,6	8,1	3,2	12,9
05_A	zuidoostgevel	1,50	38,4	34,3	28,9	38,7
05_B	zuidoostgevel	4,50	39,7	35,5	30,2	40,0
06_A	zuidwestgevel	1,50	28,4	24,4	18,9	28,8
06_B	zuidwestgevel	4,50	29,6	25,5	20,0	29,9
07_A	noordoostgevel	1,50	37,3	33,3	27,8	37,7
07_B	noordoostgevel	4,50	38,6	34,5	29,1	38,9
08_A	noordwestgevel	1,50	7,4	2,7	-2,0	7,6
08_B	noordwestgevel	4,50	10,7	6,0	1,3	11,0
09_A	zuidoostgevel	1,50	39,3	35,2	29,8	39,6
09_B	zuidoostgevel	4,50	40,5	36,4	31,0	40,8
10_A	zuidwestgevel	1,50	26,0	22,0	16,5	26,3
10_B	zuidwestgevel	4,50	27,9	23,9	18,4	28,3
11_A	noordoostgevel	1,50	39,2	35,1	29,6	39,5
11_B	noordoostgevel	4,50	40,3	36,1	30,7	40,6
12_A	noordwestgevel	1,50	24,7	20,6	15,2	25,0
12_B	noordwestgevel	4,50	26,5	22,4	17,0	26,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidoostgevel	1,50	57,0	53,0	47,7	57,4
01_B	zuidoostgevel	4,50	58,6	54,6	49,4	59,1
02_A	zuidwestgevel	1,50	54,4	50,5	45,3	54,9
02_B	zuidwestgevel	4,50	55,9	51,9	46,8	56,4
03_A	noordoostgevel	1,50	53,0	49,1	43,7	53,4
03_B	noordoostgevel	4,50	54,6	50,6	45,4	55,1
04_A	noordwestgevel	1,50	31,3	27,8	23,5	32,4
04_B	noordwestgevel	4,50	34,7	31,1	26,6	35,6
05_A	zuidoostgevel	1,50	57,0	53,0	47,7	57,4
05_B	zuidoostgevel	4,50	58,6	54,6	49,4	59,1
06_A	zuidwestgevel	1,50	53,5	49,6	44,3	54,0
06_B	zuidwestgevel	4,50	55,0	51,1	45,9	55,5
07_A	noordoostgevel	1,50	52,5	48,6	43,2	53,0
07_B	noordoostgevel	4,50	54,2	50,3	45,0	54,7
08_A	noordwestgevel	1,50	26,5	22,9	18,5	27,5
08_B	noordwestgevel	4,50	30,3	26,6	22,3	31,3
09_A	zuidoostgevel	1,50	56,8	52,8	47,5	57,2
09_B	zuidoostgevel	4,50	58,5	54,5	49,2	58,9
10_A	zuidwestgevel	1,50	53,5	49,6	44,3	54,0
10_B	zuidwestgevel	4,50	55,1	51,2	46,0	55,6
11_A	noordoostgevel	1,50	53,0	49,0	43,7	53,4
11_B	noordoostgevel	4,50	54,6	50,7	45,4	55,1
12_A	noordwestgevel	1,50	37,0	33,1	27,8	37,5
12_B	noordwestgevel	4,50	38,7	34,8	29,6	39,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

[illegible]

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

[illegible]

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

[illegible]

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

[illegible]

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

[illegible]

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

[illegible]

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

Naam	Omschr.	Bf
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,50
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,50
TOP10VECT		0,50
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,50
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00

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

Naam	Omschr.	Bf
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00
TOP10VECT		0,00

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

[illegible]

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
03	woning nieuw	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02	woning nieuw	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
01	woning nieuw	8,00	0,39	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,10	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,34	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,08	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,52	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,75	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,20	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,86	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,30	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		13,40	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,48	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,86	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,25	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,73	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,55	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,34	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,44	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,69	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,34	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		2,90	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		4,75	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		5,80	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		6,59	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,71	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,33	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		1,02	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,22	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,19	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		2,84	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		6,37	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,23	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		1,05	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,55	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,20	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,24	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		7,04	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		6,78	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,30	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		6,36	0,05	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,57	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,37	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,44	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,10	-0,17	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,07	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,70	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		7,39	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
18-187 Rijkssstraatweg 63 Sassenheim

Bijlage II versie januari 2020
Lijst van gebouwen

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
TOP10VECT		14,04	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,23	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,35	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,46	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,46	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,94	0,30	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,46	0,78	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,79	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		16,39	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,45	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		6,11	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,76	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		6,34	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		13,80	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,18	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,97	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		37,57	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		5,00	0,37	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,33	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,95	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		7,95	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		13,09	0,04	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,91	0,42	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,29	0,66	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,19	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,17	0,84	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,84	0,83	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		6,39	0,45	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,56	0,09	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,04	0,93	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,87	0,83	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		6,97	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		31,92	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,83	1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,02	0,52	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,26	-0,96	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		22,53	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,22	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		5,97	0,74	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,38	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,29	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,83	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,10	0,28	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,06	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,43	0,68	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		17,85	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,98	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
18-187 Rijkssstraatweg 63 Sassenheim

Bijlage II versie januari 2020
Lijst van gebouwen

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
TOP10VECT		8,84	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		13,30	0,07	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		15,65	-0,97	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,79	0,21	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,56	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,92	0,12	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,31	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,25	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,47	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		4,90	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,64	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,88	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,11	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		13,86	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,03	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		13,13	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,77	-0,14	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		3,05	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		6,38	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,21	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		4,17	-0,21	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		6,00	-0,12	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		13,93	-0,70	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,22	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		5,84	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		2,46	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,95	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,11	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		7,09	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		3,58	-0,25	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,86	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		2,48	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		3,95	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,83	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,95	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,03	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		0,48	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,91	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		1,67	0,20	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,89	-0,96	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT	gebouw bestsand	7,00	-1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		14,17	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		7,89	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		16,06	-1,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		13,22	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		2,54	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		3,47	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		7,62	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
18-187 Rijkssstraatweg 63 Sassenheim

Bijlage II versie januari 2020
Lijst van gebouwen

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
TOP10VECT		14,12	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,78	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		7,35	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,33	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,70	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,87	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		16,59	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,17	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,68	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,73	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		6,47	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		2,69	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,41	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		4,54	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		3,35	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,58	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,37	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,87	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,18	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		7,23	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		16,32	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,75	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,16	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,58	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,20	0,64	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,51	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,68	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,94	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,62	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,43	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,49	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,17	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,49	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		9,65	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		15,48	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,98	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,09	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		7,25	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		7,37	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,78	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		7,03	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,09	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,83	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,01	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		6,78	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		7,85	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
TOP10VECT		12,69	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		14,52	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		17,11	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,40	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		11,77	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		8,23	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		6,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		3,69	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		12,22	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		10,93	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
TOP10VECT		2,88	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

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

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	zuidoostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02	zuidwestgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03	noordoostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04	noordwestgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05	zuidoostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
06	zuidwestgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
07	noordoostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
08	noordwestgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

[illegible]

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)

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)
Rijksstraa	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	14351,00	6,83	3,07	0,73	--
Rijksstraa	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	14351,00	6,83	3,07	0,73	--
Rijksstraa	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	14351,00	6,83	3,07	0,73	--
Rijksstraa	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	14351,00	6,83	3,07	0,73	--
Rijksstraa	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	14351,00	6,83	3,07	0,73	--
Rijksstraa	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	14351,00	6,83	3,07	0,73	--
Rijksstraa	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	14351,00	6,83	3,07	0,73	--
Rijksstraa	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	14351,00	6,83	3,07	0,73	--
Rijksstraa	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	14351,00	6,83	3,07	0,73	--
Rijksstraa	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	14617,00	6,83	3,06	0,73	--
Rijksstraa	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	14617,00	6,83	3,06	0,73	--
Rijksstraa	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	14617,00	6,83	3,06	0,73	--
Rijksstraa	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	14351,00	6,83	3,06	0,73	--
Warmonderw	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9409,00	6,83	3,06	0,73	--
Warmonderw	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9164,00	6,82	3,09	0,73	--
Warmonderw	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9164,00	6,82	3,09	0,73	--
Warmonderw	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9164,00	6,82	3,09	0,73	--
Warmonderw	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	9409,00	6,83	3,06	0,73	--
Warmonderw	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9409,00	6,83	3,06	0,73	--
Warmonderw	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9164,00	6,82	3,09	0,73	--
Warmonderw	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9164,00	6,82	3,09	0,73	--
Warmonderw	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	9409,00	6,83	3,06	0,73	--
Warmonderw	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9409,00	6,83	3,06	0,73	--
Warmonderw	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9409,00	6,83	3,06	0,73	--
Warmonderw	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9409,00	6,83	3,06	0,73	--
Warmonderw	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	9409,00	6,83	3,06	0,73	--
Hoofdstraa	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	16682,00	6,82	3,09	0,73	--
Hoofdstraa	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	16264,00	6,82	3,08	0,73	--
Hoofdstraa	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	14326,00	6,80	3,15	0,72	--
Hoofdstraa	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	14326,00	6,80	3,15	0,72	--
Hoofdstraa	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	14326,00	6,80	3,15	0,72	--
Hoofdstraa	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	14326,00	6,80	3,15	0,72	--
135	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	1304,28	6,34	2,67	1,66	--
1752	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	1699,92	6,40	3,49	1,15	--
2553	115	--	100	100	100	--	90	90	90	--	23741,32	6,48	3,53	1,02	--
2562	80	--	80	80	80	--	75	75	75	--	1304,28	6,34	2,67	1,66	--
2797	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	343,72	6,39	3,58	1,12	--
3217	65	--	65	65	65	--	65	65	65	--	5869,88	6,42	3,30	1,23	--
4138	65	--	65	65	65	--	65	65	65	--	343,72	6,39	3,58	1,12	--

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

[illegible]

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

[illegible]

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

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

Naam	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Rijksstraa	--	--
Rijksstraa	--	--
Rijksstraa	--	--
Rijksstraa	--	--
Rijksstraa	--	--
Rijksstraa	--	--
Rijksstraa	--	--
Rijksstraa	--	--
Rijksstraa	--	--
Rijksstraa	--	--
Rijksstraa	--	--
Rijksstraa	--	--
Rijksstraa	--	--
Warmonderw	--	--
Warmonderw	--	--
Warmonderw	--	--
Warmonderw	--	--
Warmonderw	--	--
Warmonderw	--	--
Warmonderw	--	--
Warmonderw	--	--
Warmonderw	--	--
Warmonderw	--	--
Warmonderw	--	--
Hoofdstraa	--	--
Hoofdstraa	--	--
Hoofdstraa	--	--
Hoofdstraa	--	--
Hoofdstraa	--	--
135	--	--
1752	--	--
2553	--	--
2562	--	--
2797	--	--
3217	--	--
4138	--	--

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))
4777	44 / 10,986 / 11,033	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
10262	44 / 11,270 / 11,400	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	80	80
15451	44 / 10,583 / 10,993	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	65	65
15491	44 / 10,572 / 11,297	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	115	115
13088	44 / 10,471 / 10,572	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	115	115
12686	44 / 11,297 / 11,399	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	115	115
12061	44 / 10,731 / 10,870	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	80	80
11120	44 / 11,072 / 11,169	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
11211	44 / 10,472 / 10,524	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	80	80
18626	44 / 10,524 / 10,583	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	80	80
18754	44 / 11,169 / 11,314	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	80	80
19283	44 / 10,870 / 11,188	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	65	65
18819	44 / 10,993 / 11,000	--	7,00	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
19366	44 / 11,072 / 11,169	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	65	65
17745	44 / 11,169 / 11,314	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	65	65
16750	44 / 10,464 / 10,471	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	115	115
16758	44 / 10,464 / 10,472	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	80	80
15940	44 / 11,314 / 11,966	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	115	115
25682	44 / 11,008 / 11,072	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
23654	44 / 10,524 / 10,583	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	80	80
24261	44 / 11,400 / 11,985	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	115	115
24291	44 / 10,870 / 11,188	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80
20822	44 / 11,169 / 11,314	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	80	80
21695	44 / 11,188 / 11,200	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
30659	44 / 11,297 / 11,399	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	115	115
31202	44 / 10,731 / 10,870	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	80	80
30096	44 / 11,200 / 11,222	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
28015	44 / 11,270 / 11,400	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	80	80
36181	44 / 11,172 / 11,314	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	115	115
33466	44 / 10,842 / 11,172	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	115	115
32930	44 / 10,446 / 10,731	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--	--	--	115	115
37334	44 / 10,870 / 11,188	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	65	65
36848	44 / 11,033 / 11,270	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80

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

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)
4777	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	343,72	6,39	3,58	1,12	--
10262	80	--	80	80	80	--	75	75	75	--	343,72	6,39	3,58	1,12	--
15451	65	--	65	65	65	--	65	65	65	--	1304,28	6,34	2,67	1,66	--
15491	115	--	100	100	100	--	90	90	90	--	26686,00	6,39	2,92	1,45	--
13088	115	--	100	100	100	--	90	90	90	--	26686,00	6,39	2,92	1,45	--
12686	115	--	100	100	100	--	90	90	90	--	26686,00	6,39	2,92	1,45	--
12061	80	--	80	80	80	--	75	75	75	--	1699,92	6,40	3,49	1,15	--
11120	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5869,88	6,42	3,30	1,23	--
11211	80	--	80	80	80	--	75	75	75	--	1304,28	6,34	2,67	1,66	--
18626	80	--	80	80	80	--	75	75	75	--	1304,28	6,34	2,67	1,66	--
18754	80	--	80	80	80	--	75	75	75	--	5869,88	6,42	3,30	1,23	--
19283	65	--	65	65	65	--	65	65	65	--	1699,92	6,40	3,49	1,15	--
18819	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	1304,28	6,34	2,67	1,66	--
19366	65	--	65	65	65	--	65	65	65	--	5869,88	6,42	3,30	1,23	--
17745	65	--	65	65	65	--	65	65	65	--	5869,88	6,42	3,30	1,23	--
16750	115	--	100	100	100	--	90	90	90	--	26686,00	6,39	2,92	1,45	--
16758	80	--	80	80	80	--	75	75	75	--	1304,28	6,34	2,67	1,66	--
15940	115	--	100	100	100	--	90	90	90	--	28558,84	6,45	3,53	1,06	--
25682	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5869,88	6,42	3,30	1,23	--
23654	80	--	80	80	80	--	75	75	75	--	1304,28	6,34	2,67	1,66	--
24261	115	--	100	100	100	--	90	90	90	--	26971,96	6,38	2,98	1,43	--
24291	80	--	80	80	80	--	75	75	75	--	1699,92	6,40	3,49	1,15	--
20822	80	--	80	80	80	--	75	75	75	--	5869,88	6,42	3,30	1,23	--
21695	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	1699,92	6,40	3,49	1,15	--
30659	115	--	100	100	100	--	90	90	90	--	26686,00	6,39	2,92	1,45	--
31202	80	--	80	80	80	--	75	75	75	--	1699,92	6,40	3,49	1,15	--
30096	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	1699,92	6,40	3,49	1,15	--
28015	80	--	80	80	80	--	75	75	75	--	343,72	6,39	3,58	1,12	--
36181	115	--	100	100	100	--	90	90	90	--	23741,32	6,48	3,53	1,02	--
33466	115	--	100	100	100	--	90	90	90	--	23741,32	6,48	3,53	1,02	--
32930	115	--	100	100	100	--	90	90	90	--	25441,40	6,47	3,53	1,03	--
37334	65	--	65	65	65	--	65	65	65	--	1699,92	6,40	3,49	1,15	--
36848	80	--	80	80	80	--	75	75	75	--	343,72	6,39	3,58	1,12	--

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

Naam	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)
4777	--	--	--	--	96,45	96,58	97,14	--	1,73	1,30	1,04	--	1,82	2,12	1,82	--	--	--	--	--
10262	--	--	--	--	96,45	96,58	97,14	--	1,73	1,30	1,04	--	1,82	2,12	1,82	--	--	--	--	--
15451	--	--	--	--	88,08	89,93	85,85	--	5,54	3,79	5,46	--	6,38	6,28	8,70	--	--	--	--	--
15491	--	--	--	--	96,47	96,81	95,46	--	1,63	1,20	1,74	--	1,90	1,99	2,81	--	--	--	--	--
13088	--	--	--	--	96,47	96,81	95,46	--	1,63	1,20	1,74	--	1,90	1,99	2,81	--	--	--	--	--
12686	--	--	--	--	96,47	96,81	95,46	--	1,63	1,20	1,74	--	1,90	1,99	2,81	--	--	--	--	--
12061	--	--	--	--	85,88	88,30	82,51	--	7,26	4,89	7,19	--	6,86	6,81	10,30	--	--	--	--	--
11120	--	--	--	--	99,87	99,91	99,90	--	0,07	0,04	0,04	--	0,06	0,05	0,06	--	--	--	--	--
11211	--	--	--	--	88,08	89,93	85,85	--	5,54	3,79	5,46	--	6,38	6,28	8,70	--	--	--	--	--
18626	--	--	--	--	88,08	89,93	85,85	--	5,54	3,79	5,46	--	6,38	6,28	8,70	--	--	--	--	--
18754	--	--	--	--	99,87	99,91	99,90	--	0,07	0,04	0,04	--	0,06	0,05	0,06	--	--	--	--	--
19283	--	--	--	--	85,88	88,30	82,51	--	7,26	4,89	7,19	--	6,86	6,81	10,30	--	--	--	--	--
18819	--	--	--	--	88,08	89,93	85,85	--	5,54	3,79	5,46	--	6,38	6,28	8,70	--	--	--	--	--
19366	--	--	--	--	99,87	99,91	99,90	--	0,07	0,04	0,04	--	0,06	0,05	0,06	--	--	--	--	--
17745	--	--	--	--	99,87	99,91	99,90	--	0,07	0,04	0,04	--	0,06	0,05	0,06	--	--	--	--	--
16750	--	--	--	--	96,47	96,81	95,46	--	1,63	1,20	1,74	--	1,90	1,99	2,81	--	--	--	--	--
16758	--	--	--	--	88,08	89,93	85,85	--	5,54	3,79	5,46	--	6,38	6,28	8,70	--	--	--	--	--
15940	--	--	--	--	97,09	97,94	95,93	--	1,61	0,93	1,83	--	1,30	1,12	2,25	--	--	--	--	--
25682	--	--	--	--	99,87	99,91	99,90	--	0,07	0,04	0,04	--	0,06	0,05	0,06	--	--	--	--	--
23654	--	--	--	--	88,08	89,93	85,85	--	5,54	3,79	5,46	--	6,38	6,28	8,70	--	--	--	--	--
24261	--	--	--	--	96,47	96,80	95,47	--	1,63	1,20	1,73	--	1,90	1,99	2,80	--	--	--	--	--
24291	--	--	--	--	85,88	88,30	82,51	--	7,26	4,89	7,19	--	6,86	6,81	10,30	--	--	--	--	--
20822	--	--	--	--	99,87	99,91	99,90	--	0,07	0,04	0,04	--	0,06	0,05	0,06	--	--	--	--	--
21695	--	--	--	--	85,88	88,30	82,51	--	7,26	4,89	7,19	--	6,86	6,81	10,30	--	--	--	--	--
30659	--	--	--	--	96,47	96,81	95,46	--	1,63	1,20	1,74	--	1,90	1,99	2,81	--	--	--	--	--
31202	--	--	--	--	85,88	88,30	82,51	--	7,26	4,89	7,19	--	6,86	6,81	10,30	--	--	--	--	--
30096	--	--	--	--	85,88	88,30	82,51	--	7,26	4,89	7,19	--	6,86	6,81	10,30	--	--	--	--	--
28015	--	--	--	--	96,45	96,58	97,14	--	1,73	1,30	1,04	--	1,82	2,12	1,82	--	--	--	--	--
36181	--	--	--	--	96,41	97,49	94,75	--	1,99	1,14	2,36	--	1,60	1,37	2,90	--	--	--	--	--
33466	--	--	--	--	96,41	97,49	94,75	--	1,99	1,14	2,36	--	1,60	1,37	2,90	--	--	--	--	--
32930	--	--	--	--	95,71	96,88	93,82	--	2,34	1,38	2,72	--	1,95	1,73	3,46	--	--	--	--	--
37334	--	--	--	--	85,88	88,30	82,51	--	7,26	4,89	7,19	--	6,86	6,81	10,30	--	--	--	--	--
36848	--	--	--	--	96,45	96,58	97,14	--	1,73	1,30	1,04	--	1,82	2,12	1,82	--	--	--	--	--

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

Naam	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
4777	21,20	11,87	3,74	--	0,38	0,16	0,04	--	0,40	0,26	0,07	--	69,65	76,56	82,78
10262	21,20	11,87	3,74	--	0,38	0,16	0,04	--	0,40	0,26	0,07	--	69,07	80,73	85,37
15451	72,81	31,34	18,56	--	4,58	1,32	1,18	--	5,27	2,19	1,88	--	77,63	85,98	92,01
15491	1646,26	754,83	368,55	--	27,85	9,39	6,70	--	32,42	15,51	10,84	--	87,27	100,85	105,49
13088	1646,26	754,83	368,55	--	27,85	9,39	6,70	--	32,42	15,51	10,84	--	87,27	100,85	105,49
12686	1646,26	754,83	368,55	--	27,85	9,39	6,70	--	32,42	15,51	10,84	--	87,27	100,85	105,49
12061	93,46	52,36	16,18	--	7,90	2,90	1,41	--	7,46	4,04	2,02	--	78,75	89,50	94,77
11120	376,12	193,42	71,97	--	0,25	0,07	0,03	--	0,23	0,10	0,04	--	80,40	86,86	91,62
11211	72,81	31,34	18,56	--	4,58	1,32	1,18	--	5,27	2,19	1,88	--	77,24	87,98	93,19
18626	72,81	31,34	18,56	--	4,58	1,32	1,18	--	5,27	2,19	1,88	--	77,24	87,98	93,19
18754	376,12	193,42	71,97	--	0,25	0,07	0,03	--	0,23	0,10	0,04	--	79,89	92,26	96,48
19283	93,46	52,36	16,18	--	7,90	2,90	1,41	--	7,46	4,04	2,02	--	79,15	87,62	93,71
18819	72,81	31,34	18,56	--	4,58	1,32	1,18	--	5,27	2,19	1,88	--	77,86	85,15	92,26
19366	376,12	193,42	71,97	--	0,25	0,07	0,03	--	0,23	0,10	0,04	--	80,39	88,60	93,54
17745	376,12	193,42	71,97	--	0,25	0,07	0,03	--	0,23	0,10	0,04	--	81,47	92,45	96,50
16750	1646,26	754,83	368,55	--	27,85	9,39	6,70	--	32,42	15,51	10,84	--	87,27	100,85	105,49
16758	72,81	31,34	18,56	--	4,58	1,32	1,18	--	5,27	2,19	1,88	--	77,24	87,98	93,19
15940	1789,31	986,54	289,58	--	29,66	9,37	5,51	--	23,94	11,33	6,78	--	87,18	101,09	105,69
25682	376,12	193,42	71,97	--	0,25	0,07	0,03	--	0,23	0,10	0,04	--	80,40	86,86	91,62
23654	72,81	31,34	18,56	--	4,58	1,32	1,18	--	5,27	2,19	1,88	--	77,24	87,98	93,19
24261	1661,00	778,53	369,12	--	28,13	9,69	6,69	--	32,70	16,02	10,82	--	87,31	100,89	105,53
24291	93,46	52,36	16,18	--	7,90	2,90	1,41	--	7,46	4,04	2,02	--	76,98	86,31	91,75
20822	376,12	193,42	71,97	--	0,25	0,07	0,03	--	0,23	0,10	0,04	--	79,89	92,26	96,48
21695	93,46	52,36	16,18	--	7,90	2,90	1,41	--	7,46	4,04	2,02	--	79,43	86,82	94,04
30659	1646,26	754,83	368,55	--	27,85	9,39	6,70	--	32,42	15,51	10,84	--	87,27	100,85	105,49
31202	93,46	52,36	16,18	--	7,90	2,90	1,41	--	7,46	4,04	2,02	--	78,75	89,50	94,77
30096	93,46	52,36	16,18	--	7,90	2,90	1,41	--	7,46	4,04	2,02	--	79,43	86,82	94,04
28015	21,20	11,87	3,74	--	0,38	0,16	0,04	--	0,40	0,26	0,07	--	69,07	80,73	85,37
36181	1482,87	817,00	228,86	--	30,56	9,52	5,69	--	24,64	11,50	7,00	--	86,67	100,42	105,03
33466	1482,87	817,00	228,86	--	30,56	9,52	5,69	--	24,64	11,50	7,00	--	86,67	100,42	105,03
32930	1576,31	869,36	245,04	--	38,47	12,42	7,11	--	32,11	15,54	9,03	--	87,26	100,83	105,46
37334	93,46	52,36	16,18	--	7,90	2,90	1,41	--	7,46	4,04	2,02	--	79,15	87,62	93,71
36848	21,20	11,87	3,74	--	0,38	0,16	0,04	--	0,40	0,26	0,07	--	67,44	76,89	82,15

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

Naam	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63
4777	88,72	94,99	91,52	84,76	74,95	67,16	74,01	80,20	86,27	92,49	89,01	82,25	72,43	61,90
10262	93,06	96,57	90,68	84,74	76,49	66,64	78,17	82,83	90,57	94,05	88,16	82,21	73,97	61,39
15451	98,14	103,58	99,93	93,14	83,15	73,65	81,83	87,80	94,21	99,78	96,10	89,29	79,19	72,45
15491	113,20	117,71	111,59	105,56	96,87	83,86	97,38	102,03	109,78	114,31	108,19	102,16	93,47	81,41
13088	113,20	117,71	111,59	105,56	96,87	83,86	97,38	102,03	109,78	114,31	108,19	102,16	93,47	81,41
12686	113,20	117,71	111,59	105,56	96,87	83,86	97,38	102,03	109,78	114,31	108,19	102,16	93,47	81,41
12061	101,12	103,44	97,88	92,08	83,96	75,88	86,51	91,72	98,37	100,85	95,22	89,38	81,25	72,24
11120	99,86	106,98	103,42	96,61	85,75	77,49	83,94	88,67	96,96	104,08	100,53	93,71	82,84	73,20
11211	99,78	102,28	96,65	90,82	82,68	73,29	83,94	89,10	95,93	98,56	92,88	87,02	78,87	72,11
18626	99,78	102,28	96,65	90,82	82,68	73,29	83,94	89,10	95,93	98,56	92,88	87,02	78,87	72,11
18754	104,95	108,93	102,93	96,93	88,64	76,99	89,36	93,58	102,05	106,04	100,04	94,04	85,74	72,70
19283	99,62	104,86	101,24	94,45	84,61	76,25	84,51	90,53	96,77	102,16	98,50	91,70	81,71	72,58
18819	96,54	101,53	98,20	91,53	83,10	73,82	80,98	87,96	92,61	97,70	94,32	87,64	79,01	72,65
19366	101,49	109,35	105,66	98,80	87,63	77,49	85,69	90,61	98,59	106,46	102,77	95,91	84,73	73,20
17745	105,24	108,63	102,74	96,78	88,70	78,57	89,55	93,58	102,35	105,74	99,85	93,89	85,81	74,28
16750	113,20	117,71	111,59	105,56	96,87	83,86	97,38	102,03	109,78	114,31	108,19	102,16	93,47	81,41
16758	99,78	102,28	96,65	90,82	82,68	73,29	83,94	89,10	95,93	98,56	92,88	87,02	78,87	72,11
15940	113,42	118,05	111,92	105,88	97,19	84,30	98,30	102,91	110,72	115,44	109,29	103,25	94,56	80,01
25682	99,86	106,98	103,42	96,61	85,75	77,49	83,94	88,67	96,96	104,08	100,53	93,71	82,84	73,20
23654	99,78	102,28	96,65	90,82	82,68	73,29	83,94	89,10	95,93	98,56	92,88	87,02	78,87	72,11
24261	113,24	117,74	111,63	105,60	96,91	84,00	97,52	102,17	109,92	114,45	108,33	102,29	93,60	81,41
24291	98,74	104,45	100,63	93,78	83,07	74,12	83,22	88,68	95,87	101,77	97,94	91,07	80,28	70,44
20822	104,95	108,93	102,93	96,93	88,64	76,99	89,36	93,58	102,05	106,04	100,04	94,04	85,74	72,70
21695	98,00	102,85	99,57	92,91	84,70	76,45	83,69	90,77	95,17	100,11	96,77	90,10	81,66	72,81
30659	113,20	117,71	111,59	105,56	96,87	83,86	97,38	102,03	109,78	114,31	108,19	102,16	93,47	81,41
31202	101,12	103,44	97,88	92,08	83,96	75,88	86,51	91,72	98,37	100,85	95,22	89,38	81,25	72,24
30096	98,00	102,85	99,57	92,91	84,70	76,45	83,69	90,77	95,17	100,11	96,77	90,10	81,66	72,81
28015	93,06	96,57	90,68	84,74	76,49	66,64	78,17	82,83	90,57	94,05	88,16	82,21	73,97	61,39
36181	112,72	117,25	111,13	105,11	96,41	83,73	97,59	102,20	109,98	114,63	108,50	102,46	93,77	79,51
33466	112,72	117,25	111,13	105,11	96,41	83,73	97,59	102,20	109,98	114,63	108,50	102,46	93,77	79,51
32930	113,10	117,53	111,43	105,41	96,71	84,33	97,99	102,62	110,36	114,92	108,80	102,76	94,07	80,20
37334	99,62	104,86	101,24	94,45	84,61	76,25	84,51	90,53	96,77	102,16	98,50	91,70	81,71	72,58
36848	89,55	97,06	93,25	86,36	75,17	65,01	74,32	79,60	87,08	94,55	90,73	83,84	72,65	59,77

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

Naam	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k
4777	68,70	74,74	81,06	87,39	83,90	77,13	67,17	--	--	--	--	--	--
10262	73,01	77,61	85,45	89,02	83,11	77,15	68,90	--	--	--	--	--	--
15451	80,65	86,75	92,93	97,97	94,30	87,51	77,69	--	--	--	--	--	--
15491	94,55	99,24	106,91	111,24	105,15	99,13	90,43	--	--	--	--	--	--
13088	94,55	99,24	106,91	111,24	105,15	99,13	90,43	--	--	--	--	--	--
12686	94,55	99,24	106,91	111,24	105,15	99,13	90,43	--	--	--	--	--	--
12061	82,51	87,94	94,16	96,02	90,57	84,80	76,74	--	--	--	--	--	--
11120	79,66	84,39	92,67	99,79	96,24	89,42	78,55	--	--	--	--	--	--
11211	82,48	87,82	94,29	96,47	90,91	85,11	77,01	--	--	--	--	--	--
18626	82,48	87,82	94,29	96,47	90,91	85,11	77,01	--	--	--	--	--	--
18754	85,07	89,29	97,76	101,74	95,75	89,75	81,45	--	--	--	--	--	--
19283	80,84	87,01	93,00	97,73	94,08	87,30	77,67	--	--	--	--	--	--
18819	79,91	87,09	91,33	95,98	92,66	86,01	77,83	--	--	--	--	--	--
19366	81,40	86,33	94,30	102,17	98,48	91,61	80,44	--	--	--	--	--	--
17745	85,26	89,30	98,05	101,45	95,56	89,60	81,52	--	--	--	--	--	--
16750	94,55	99,24	106,91	111,24	105,15	99,13	90,43	--	--	--	--	--	--
16758	82,48	87,82	94,29	96,47	90,91	85,11	77,01	--	--	--	--	--	--
15940	93,42	98,07	105,75	110,18	104,07	98,05	89,35	--	--	--	--	--	--
25682	79,66	84,39	92,67	99,79	96,24	89,42	78,55	--	--	--	--	--	--
23654	82,48	87,82	94,29	96,47	90,91	85,11	77,01	--	--	--	--	--	--
24261	94,56	99,24	106,91	111,25	105,15	99,13	90,44	--	--	--	--	--	--
24291	79,43	84,96	92,07	97,23	93,38	86,52	75,97	--	--	--	--	--	--
20822	85,07	89,29	97,76	101,74	95,75	89,75	81,45	--	--	--	--	--	--
21695	80,15	87,44	91,41	95,80	92,53	85,90	78,00	--	--	--	--	--	--
30659	94,55	99,24	106,91	111,24	105,15	99,13	90,43	--	--	--	--	--	--
31202	82,51	87,94	94,16	96,02	90,57	84,80	76,74	--	--	--	--	--	--
30096	80,15	87,44	91,41	95,80	92,53	85,90	78,00	--	--	--	--	--	--
28015	73,01	77,61	85,45	89,02	83,11	77,15	68,90	--	--	--	--	--	--
36181	92,64	97,31	104,93	109,19	103,11	97,10	88,40	--	--	--	--	--	--
33466	92,64	97,31	104,93	109,19	103,11	97,10	88,40	--	--	--	--	--	--
32930	93,12	97,82	105,39	109,52	103,46	97,45	88,75	--	--	--	--	--	--
37334	80,84	87,01	93,00	97,73	94,08	87,30	77,67	--	--	--	--	--	--
36848	69,10	74,36	81,88	89,48	85,67	78,77	67,55	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
4777	--	--
10262	--	--
15451	--	--
15491	--	--
13088	--	--
12686	--	--
12061	--	--
11120	--	--
11211	--	--
18626	--	--
18754	--	--
19283	--	--
18819	--	--
19366	--	--
17745	--	--
16750	--	--
16758	--	--
15940	--	--
25682	--	--
23654	--	--
24261	--	--
24291	--	--
20822	--	--
21695	--	--
30659	--	--
31202	--	--
30096	--	--
28015	--	--
36181	--	--
33466	--	--
32930	--	--
37334	--	--
36848	--	--

Rapport: Groepsreducties
Model: model wegverkeer

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
A44	2,00	2,00	0,00	2,00	2,00	0,00
Hoofdstraat	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Rijsstraatweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Warmonderweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
9808		0,00
9824		0,00
10077		1,00
10188		0,00
10210		0,00
10222		0,00
10233		0,00
10261		0,00
10329		0,00
10343		0,00
10385		0,00
10402		0,00
10414		0,00
10447		0,00
10500		0,00
10549		0,00
10558		0,00
10569		0,00
10570		0,00
10583		0,00
10591		0,00
10609		0,00
10610		0,00
10617		0,00
10619		0,00
10627		0,00
10629		0,00
10639		0,00
10641		0,00
10647		0,00
10659		0,00
10680		0,00
10698		0,00
10700		0,00
10714		0,00
10715		0,00
10716		0,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
10727		0,00
10759		0,00
10771		0,00
10781		0,00
10792		0,00
10833		0,00
10842		-1,00
10866		-1,00
10907		0,00
10963		0,00
10973		0,00
10983		0,00
10987		0,00
10997		0,00
11017		0,00
11029		0,00
11036		0,00
11037		0,00
11050		0,00
11051		0,00
11056		0,00
11072		0,00
11073		0,00
11079		0,00
11090		0,00
11091		0,00
11096		0,00
11097		0,00
11110		0,00
11141		1,00
11142		2,00
11153		0,00
11172		2,00
11186		0,00
11205		0,00
11206		0,00
11207		2,00

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: model wegverkeer

Model eigenschap

Omschrijving	model wegverkeer
Verantwoordelijke	ad
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	ad op 1-10-2018
Laatst ingezien door	Postma op 3-10-2018
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.30
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Berekening volgens rekenmethode	RMG-2012
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Maximum reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50



Bijlage III

Invoergegevens rekenmodel en rekenresultaten railverkeer

opdrachtnummer

18-187

datum

9 januari 2020

opdrachtgever

Buro SRO bv

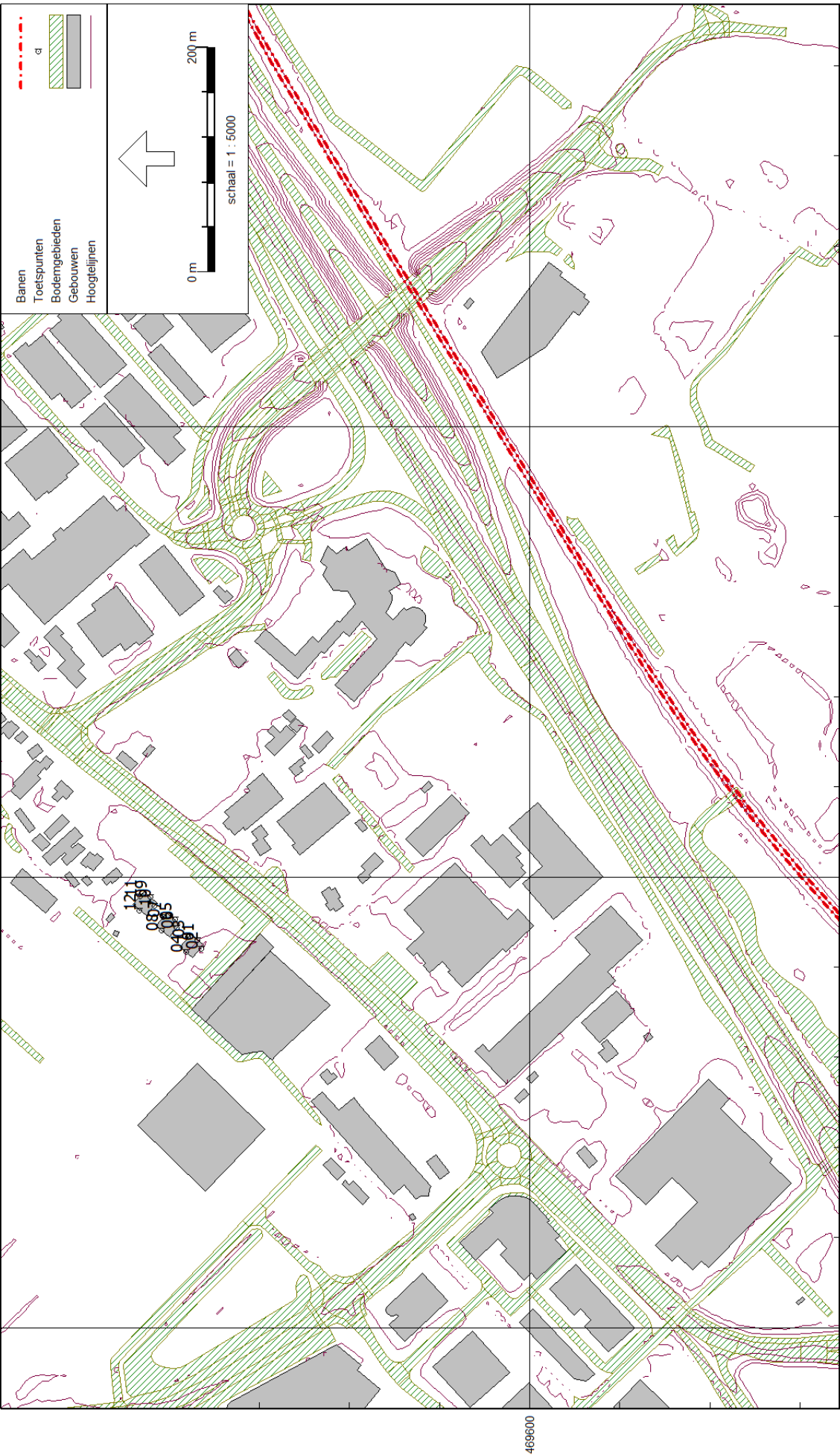
't Goylaan 11

3525 AA Utrecht

Rekenbladen	versiedatum
Invoergegevens	Oktober 2018
Berekeningen	Januari 2020

auteur

Ad Postma



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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidoostgevel	1,50	43,7	43,2	37,1	46,0
01_B	zuidoostgevel	4,50	45,1	44,6	38,4	47,4
02_A	zuidwestgevel	1,50	44,2	43,8	37,6	46,6
02_B	zuidwestgevel	4,50	45,2	44,8	38,5	47,5
03_A	noordoostgevel	1,50	34,4	34,0	27,7	36,7
03_B	noordoostgevel	4,50	37,5	37,1	30,8	39,8
04_A	noordwestgevel	1,50	15,8	15,4	9,2	18,1
04_B	noordwestgevel	4,50	23,5	23,1	16,8	25,8
05_A	zuidoostgevel	1,50	42,6	42,2	36,0	44,9
05_B	zuidoostgevel	4,50	44,2	43,7	37,6	46,5
06_A	zuidwestgevel	1,50	41,9	41,5	35,3	44,2
06_B	zuidwestgevel	4,50	43,2	42,8	36,6	45,5
07_A	noordoostgevel	1,50	33,8	33,4	27,2	36,2
07_B	noordoostgevel	4,50	37,0	36,6	30,4	39,3
08_A	noordwestgevel	1,50	-10,1	-10,8	-16,7	-7,9
08_B	noordwestgevel	4,50	-5,3	-6,0	-12,0	-3,1
09_A	zuidoostgevel	1,50	40,0	39,6	33,4	42,3
09_B	zuidoostgevel	4,50	42,2	41,8	35,5	44,5
10_A	zuidwestgevel	1,50	39,5	39,1	32,9	41,8
10_B	zuidwestgevel	4,50	41,3	40,9	34,7	43,7
11_A	noordoostgevel	1,50	34,0	33,6	27,4	36,3
11_B	noordoostgevel	4,50	36,8	36,3	30,1	39,1
12_A	noordwestgevel	1,50	21,1	20,6	14,5	23,4
12_B	noordwestgevel	4,50	24,8	24,3	18,2	27,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	zuidoostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02	zuidwestgevel	1,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03	noordoostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04	noordwestgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05	zuidoostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
06	zuidwestgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
07	noordoostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
08	noordwestgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
09	zuidoostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
10	zuidwestgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
11	noordoostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
12	noordwestgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m
19764	34538929 - 34540000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19764	34897753 - 34900000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19764	35164020 - 35180000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19764	36365902 - 36380000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19764	36978185 - 36980000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19764	36988724 - 36999995 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19764	36988724 - 36999995	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19749	41300000 - 41302000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19749	41330311 - 41346000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19768	41474289 - 41493000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19745	35129552 - 35153000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19745	35425588 - 35553000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19745	35689000 - 35700000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19745	36136775 - 36153000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19745	36550397 - 36553000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19745	36695973 - 36700000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19745	36805049 - 36809000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19745	36833107 - 36853000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19745	36900000 - 36909000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19745	36944442 - 36953000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19745	36992330 - 37000000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
19745	36992330 - 37000000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf

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

Naam	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1
19764	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	0,880	0,400	0,000	140	140
19764	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	0,880	0,400	0,000	140	140
19764	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	0,880	0,400	0,000	140	140
19764	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	0,880	0,400	0,000	140	140
19764	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	0,880	0,400	0,000	140	140
19764	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	0,880	0,400	0,000	140	140
19764	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	0,880	0,400	0,000	140	140
19764	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	0,880	0,400	0,000	140	140
19764	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	0,880	0,400	0,000	140	140
19764	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	0,880	0,400	0,000	140	140
19764	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	0,880	0,400	0,000	140	140
19749	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	1,240	0,240	0,000	119	119
19749	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	1,240	0,240	0,000	119	119
19768	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	0,880	0,400	0,000	140	140
19745	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	1,240	0,240	0,000	133	133
19745	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	1,240	0,240	0,000	132	132
19745	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	1,240	0,240	0,000	130	130
19745	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	1,240	0,240	0,000	129	129
19745	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	1,240	0,240	0,000	127	127
19745	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	1,240	0,240	0,000	125	125
19745	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	1,240	0,240	0,000	123	123
19745	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	1,240	0,240	0,000	123	123
19745	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	1,240	0,240	0,000	121	121
19745	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	1,240	0,240	0,000	121	121
19745	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	1,240	0,240	0,000	119	119
19745	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	1,040	1,240	0,240	0,000	119	119

Model:	model railverkeer															
Groep:	(hoofdgroep)															
	Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012															
Naam	V(N) 1	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3
19764	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,060	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19764	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,060	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19764	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,060	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19764	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,060	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19764	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,060	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19764	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,060	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19764	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,060	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19764	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,060	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19749	119	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19749	119	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19768	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19745	133	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19745	132	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19745	130	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19745	129	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19745	127	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19745	125	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19745	123	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19745	123	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19745	121	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19745	121	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19745	119	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend
19745	119	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend

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

Naam	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Corr. 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4
19764	5,320	5,100	2,080	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,000	0,010	0,000
19764	5,320	5,100	2,080	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,000	0,010	0,000
19764	5,320	5,100	2,080	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,000	0,010	0,000
19764	5,320	5,100	2,080	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,000	0,010	0,000
19764	5,320	5,100	2,080	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,000	0,010	0,000
19764	5,320	5,100	2,080	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,000	0,010	0,000
19764	5,320	5,100	2,080	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,000	0,010	0,000
19749	5,300	5,700	1,340	0,000	119	119	119	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,030	0,020	0,040
19749	5,300	5,700	1,340	0,000	119	119	119	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,030	0,020	0,040
19768	5,320	5,100	2,080	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,000	0,010	0,000
19745	5,300	5,700	1,340	0,000	133	133	133	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010	0,010	0,000
19745	5,300	5,700	1,340	0,000	132	132	132	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010	0,010	0,000
19745	5,300	5,700	1,340	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010	0,010	0,000
19745	5,300	5,700	1,340	0,000	129	129	129	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010	0,010	0,000
19745	5,300	5,700	1,340	0,000	127	127	127	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010	0,010	0,000
19745	5,300	5,700	1,340	0,000	125	125	125	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010	0,010	0,000
19745	5,300	5,700	1,340	0,000	123	123	123	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010	0,010	0,000
19745	5,300	5,700	1,340	0,000	123	123	123	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010	0,010	0,000
19745	5,300	5,700	1,340	0,000	121	121	121	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010	0,010	0,000
19745	5,300	5,700	1,340	0,000	121	121	121	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010	0,010	0,000
19745	5,300	5,700	1,340	0,000	119	119	119	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010	0,010	0,000
19745	5,300	5,700	1,340	0,000	119	119	119	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,010	0,010	0,000

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

Naam	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Corr. 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5
19764	0,000	153	153	153	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,020	0,010	0,000	0,000	149	149	149	0
19764	0,000	153	153	153	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,020	0,010	0,000	0,000	149	149	149	0
19764	0,000	153	153	153	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,020	0,010	0,000	0,000	150	150	150	0
19764	0,000	153	153	153	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,020	0,010	0,000	0,000	152	152	152	0
19764	0,000	153	153	153	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,020	0,010	0,000	0,000	154	154	154	0
19764	0,000	153	153	153	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,020	0,010	0,000	0,000	152	152	152	0
19764	0,000	153	153	153	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,020	0,010	0,000	0,000	152	152	152	0
19749	0,000	119	119	119	0	0,00	IC-R	Doorgaand	6,660	6,840	0,290	0,000	140	140	140	0
19749	0,000	119	119	119	0	0,00	IC-R	Doorgaand	6,660	6,840	0,290	0,000	140	140	140	0
19768	0,000	151	151	151	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,020	0,010	0,000	0,000	152	152	152	0
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,030	0,020	0,040	0,000	133	133	133	0
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,030	0,020	0,040	0,000	132	132	132	0
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,030	0,020	0,040	0,000	130	130	130	0
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,030	0,020	0,040	0,000	129	129	129	0
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,030	0,020	0,040	0,000	127	127	127	0
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,030	0,020	0,040	0,000	125	125	125	0
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,030	0,020	0,040	0,000	123	123	123	0
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,030	0,020	0,040	0,000	123	123	123	0
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,030	0,020	0,040	0,000	121	121	121	0
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,030	0,020	0,040	0,000	121	121	121	0
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,030	0,020	0,040	0,000	119	119	119	0
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,030	0,020	0,040	0,000	119	119	119	0

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

Naam	Corr. 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Corr. 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7
19764	0,00	IC-R	Doorgaand	6,870	5,220	0,850	0,000	153	153	153	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19764	0,00	IC-R	Doorgaand	6,870	5,220	0,850	0,000	153	153	153	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19764	0,00	IC-R	Doorgaand	6,870	5,220	0,850	0,000	153	153	153	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19764	0,00	IC-R	Doorgaand	6,870	5,220	0,850	0,000	153	153	153	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19764	0,00	IC-R	Doorgaand	6,870	5,220	0,850	0,000	153	153	153	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19764	0,00	IC-R	Doorgaand	6,870	5,220	0,850	0,000	153	153	153	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19764	0,00	IC-R	Doorgaand	6,870	5,220	0,850	0,000	153	153	153	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19749	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000	0,000	0,630	0,000	119	119	119	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,950
19749	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000	0,000	0,630	0,000	119	119	119	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,950
19768	0,00	IC-R	Doorgaand	6,870	5,220	0,850	0,000	151	151	151	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19745	0,00	IC-R	Doorgaand	6,660	6,840	0,290	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19745	0,00	IC-R	Doorgaand	6,660	6,840	0,290	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19745	0,00	IC-R	Doorgaand	6,660	6,840	0,290	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19745	0,00	IC-R	Doorgaand	6,660	6,840	0,290	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19745	0,00	IC-R	Doorgaand	6,660	6,840	0,290	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19745	0,00	IC-R	Doorgaand	6,660	6,840	0,290	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19745	0,00	IC-R	Doorgaand	6,660	6,840	0,290	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19745	0,00	IC-R	Doorgaand	6,660	6,840	0,290	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19745	0,00	IC-R	Doorgaand	6,660	6,840	0,290	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19745	0,00	IC-R	Doorgaand	6,660	6,840	0,290	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19745	0,00	IC-R	Doorgaand	6,660	6,840	0,290	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000
19745	0,00	IC-R	Doorgaand	6,660	6,840	0,290	0,000	140	140	140	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000

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

Naam	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Corr. 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8
19764	0,000	0,600	0,000	149	149	149	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,990	0,740	0,120	0,000	153
19764	0,000	0,600	0,000	149	149	149	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,990	0,740	0,120	0,000	153
19764	0,000	0,600	0,000	150	150	150	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,990	0,740	0,120	0,000	153
19764	0,000	0,600	0,000	152	152	152	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,990	0,740	0,120	0,000	153
19764	0,000	0,600	0,000	154	154	154	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,990	0,740	0,120	0,000	153
19764	0,000	0,600	0,000	152	152	152	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,990	0,740	0,120	0,000	153
19764	0,000	0,600	0,000	152	152	152	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,990	0,740	0,120	0,000	153
19749	0,970	0,050	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,280	0,230	0,120	0,000	119
19749	0,970	0,050	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,280	0,230	0,120	0,000	119
19768	0,000	0,600	0,000	152	152	152	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,990	0,740	0,120	0,000	151
19745	0,000	0,630	0,000	133	133	133	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,950	0,970	0,050	0,000	140
19745	0,000	0,630	0,000	132	132	132	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,950	0,970	0,050	0,000	140
19745	0,000	0,630	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,950	0,970	0,050	0,000	140
19745	0,000	0,630	0,000	129	129	129	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,950	0,970	0,050	0,000	140
19745	0,000	0,630	0,000	127	127	127	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,950	0,970	0,050	0,000	140
19745	0,000	0,630	0,000	125	125	125	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,950	0,970	0,050	0,000	140
19745	0,000	0,630	0,000	123	123	123	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,950	0,970	0,050	0,000	140
19745	0,000	0,630	0,000	123	123	123	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,950	0,970	0,050	0,000	140
19745	0,000	0,630	0,000	121	121	121	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,950	0,970	0,050	0,000	140
19745	0,000	0,630	0,000	121	121	121	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,950	0,970	0,050	0,000	140
19745	0,000	0,630	0,000	119	119	119	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,950	0,970	0,050	0,000	140
19745	0,000	0,630	0,000	119	119	119	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,950	0,970	0,050	0,000	140

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

Naam	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Corr. 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Corr. 9	Trein 10
19764	153	153	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,290	0,260	0,070	0,000	149	149	149	0	0,00	MDDM
19764	153	153	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,290	0,260	0,070	0,000	149	149	149	0	0,00	MDDM
19764	153	153	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,290	0,260	0,070	0,000	150	150	150	0	0,00	MDDM
19764	153	153	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,290	0,260	0,070	0,000	152	152	152	0	0,00	MDDM
19764	153	153	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,290	0,260	0,070	0,000	154	154	154	0	0,00	MDDM
19764	153	153	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,290	0,260	0,070	0,000	152	152	152	0	0,00	MDDM
19764	153	153	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,290	0,260	0,070	0,000	152	152	152	0	0,00	MDDM
19749	119	119	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,530	0,440	0,210	0,000	119	119	119	0	0,00	SGM-3
19749	119	119	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,530	0,440	0,210	0,000	119	119	119	0	0,00	SGM-3
19768	151	151	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,290	0,260	0,070	0,000	152	152	152	0	0,00	MDDM
19745	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,280	0,230	0,120	0,000	133	133	133	0	0,00	MDDM
19745	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,280	0,230	0,120	0,000	132	132	132	0	0,00	MDDM
19745	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,280	0,230	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM
19745	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,280	0,230	0,120	0,000	129	129	129	0	0,00	MDDM
19745	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,280	0,230	0,120	0,000	127	127	127	0	0,00	MDDM
19745	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,280	0,230	0,120	0,000	125	125	125	0	0,00	MDDM
19745	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,280	0,230	0,120	0,000	123	123	123	0	0,00	MDDM
19745	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,280	0,230	0,120	0,000	123	123	123	0	0,00	MDDM
19745	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,280	0,230	0,120	0,000	121	121	121	0	0,00	MDDM
19745	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,280	0,230	0,120	0,000	121	121	121	0	0,00	MDDM
19745	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,280	0,230	0,120	0,000	119	119	119	0	0,00	MDDM
19745	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,280	0,230	0,120	0,000	119	119	119	0	0,00	MDDM

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

[illegible]

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

Naam	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11	Corr. 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12
19764	0,150	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120
19764	0,150	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120
19764	0,150	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120
19764	0,150	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120
19764	0,150	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120
19764	0,150	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120
19764	0,150	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120
19764	0,150	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120
19764	0,150	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120
19749	0,000	0,000	119	119	119	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,000	0,000	0,000	86
19749	0,000	0,000	119	119	119	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,000	0,000	0,000	85
19768	0,150	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120
19745	0,210	0,000	133	133	133	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,330	0,000	0,000	120
19745	0,210	0,000	132	132	132	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,330	0,000	0,000	120
19745	0,210	0,000	130	130	130	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,330	0,000	0,000	120
19745	0,210	0,000	129	129	129	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,330	0,000	0,000	120
19745	0,210	0,000	127	127	127	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,330	0,000	0,000	120
19745	0,210	0,000	125	125	125	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,330	0,000	0,000	120
19745	0,210	0,000	123	123	123	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,330	0,000	0,000	120
19745	0,210	0,000	123	123	123	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,330	0,000	0,000	120
19745	0,210	0,000	121	121	121	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,330	0,000	0,000	120
19745	0,210	0,000	121	121	121	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,330	0,000	0,000	120
19745	0,210	0,000	119	119	119	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,330	0,000	0,000	120
19745	0,210	0,000	119	119	119	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,330	0,000	0,000	120

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

Naam	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Corr. 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Corr. 13
19764	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,020	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00
19764	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,020	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00
19764	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,020	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00
19764	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,020	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00
19764	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,020	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00
19764	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,020	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00
19764	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,020	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00
19749	86	86	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050	0,030	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00
19749	85	85	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050	0,030	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00
19768	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,020	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00
19745	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00
19745	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00
19745	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00
19745	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00
19745	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00
19745	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00
19745	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00
19745	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00
19745	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00
19745	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	119	119	119	0	0,00
19745	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	0,060	0,060	0,000	0,000	119	119	119	0	0,00

Model: model railverkeer
Groep: (hoofdgroep)

Naam	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Corr. 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15
19764	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,030	0,070	0,000	153	153	153	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,780
19764	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,030	0,070	0,000	153	153	153	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,780
19764	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,030	0,070	0,000	153	153	153	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,780
19764	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,030	0,070	0,000	153	153	153	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,780
19764	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,030	0,070	0,000	153	153	153	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,780
19764	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,030	0,070	0,000	153	153	153	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,780
19764	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,030	0,070	0,000	153	153	153	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,780
19764	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,030	0,070	0,000	153	153	153	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,780
19749	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,030	0,070	0,000	153	153	153	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,780
19749	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,030	0,070	0,000	153	153	153	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,780
19749	DDM-2/3	Stoppend	2,690	2,210	1,050	0,000	119	119	119	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000
19749	DDM-2/3	Stoppend	2,690	2,210	1,050	0,000	119	119	119	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000
19768	DDM-2/3	Doorgaand	0,010	0,030	0,070	0,000	151	151	151	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,780
19745	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050
19745	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050
19745	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050
19745	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050
19745	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050
19745	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050
19745	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050
19745	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050
19745	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	89	89	89	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050
19745	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	88	88	88	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050
19745	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	88	88	88	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050
19745	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	86	86	86	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050
19745	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	86	86	86	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050
19745	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	86	86	86	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050
19745	GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	86	86	86	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,050

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

Naam	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Corr. 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16
19764	2,540	0,720	0,000	149	149	149	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,440
19764	2,540	0,720	0,000	149	149	149	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,440
19764	2,540	0,720	0,000	150	150	150	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,440
19764	2,540	0,720	0,000	152	152	152	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,440
19764	2,540	0,720	0,000	154	154	154	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,440
19764	2,540	0,720	0,000	152	152	152	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,440
19764	2,540	0,720	0,000	152	152	152	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,440
19749	0,000	1,640	0,000	119	119	119	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200
19749	0,000	1,640	0,000	119	119	119	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200
19768	2,540	0,720	0,000	152	152	152	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,440
19745	0,030	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,690	2,210	1,050
19745	0,030	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,690	2,210	1,050
19745	0,030	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,690	2,210	1,050
19745	0,030	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,690	2,210	1,050
19745	0,030	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,690	2,210	1,050
19745	0,030	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,690	2,210	1,050
19745	0,030	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,690	2,210	1,050
19745	0,030	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,690	2,210	1,050
19745	0,030	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,690	2,210	1,050
19745	0,030	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,690	2,210	1,050
19745	0,030	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,690	2,210	1,050
19745	0,030	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,690	2,210	1,050
19745	0,030	0,010	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	2,690	2,210	1,050

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

Naam	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Corr. 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17
19764	0,000	149	149	149	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,000	0,000	153	153	153
19764	0,000	149	149	149	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,000	0,000	153	153	153
19764	0,000	150	150	150	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,000	0,000	153	153	153
19764	0,000	152	152	152	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,000	0,000	153	153	153
19764	0,000	154	154	154	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,000	0,000	153	153	153
19764	0,000	152	152	152	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,000	0,000	153	153	153
19764	0,000	152	152	152	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,000	0,000	153	153	153
19749	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	26,520	18,960	6,280	0,000	119	119	119
19749	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	26,520	18,960	6,280	0,000	119	119	119
19768	0,000	152	152	152	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,000	0,000	151	151	151
19745	0,000	133	133	133	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,640	0,000	133	133	133
19745	0,000	132	132	132	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,640	0,000	132	132	132
19745	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,640	0,000	130	130	130
19745	0,000	129	129	129	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,640	0,000	129	129	129
19745	0,000	127	127	127	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,640	0,000	127	127	127
19745	0,000	125	125	125	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,640	0,000	125	125	125
19745	0,000	123	123	123	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,640	0,000	123	123	123
19745	0,000	123	123	123	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,640	0,000	123	123	123
19745	0,000	121	121	121	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,640	0,000	121	121	121
19745	0,000	121	121	121	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,640	0,000	121	121	121
19745	0,000	119	119	119	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,640	0,000	119	119	119
19745	0,000	119	119	119	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	1,640	0,000	119	119	119

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

Naam	V(P4) 17	Corr. 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18	V(N) 18	V(P4) 18	Corr. 18	Trein 19	Profiel19
19764	0	0,00	IRM-4	Stoppend	26,280	20,840	4,840	0,000	149	149	149	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand
19764	0	0,00	IRM-4	Stoppend	26,280	20,840	4,840	0,000	149	149	149	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand
19764	0	0,00	IRM-4	Stoppend	26,280	20,840	4,840	0,000	150	150	150	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand
19764	0	0,00	IRM-4	Stoppend	26,280	20,840	4,840	0,000	152	152	152	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand
19764	0	0,00	IRM-4	Stoppend	26,280	20,840	4,840	0,000	154	154	154	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand
19764	0	0,00	IRM-4	Stoppend	26,280	20,840	4,840	0,000	152	152	152	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand
19764	0	0,00	IRM-4	Stoppend	26,280	20,840	4,840	0,000	152	152	152	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand
19749	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,660	2,340	0,000	119	119	119	0	0,00	THALYS	Doorgaand
19749	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,660	2,340	0,000	119	119	119	0	0,00	THALYS	Doorgaand
19768	0	0,00	IRM-4	Stoppend	26,280	20,840	4,840	0,000	152	152	152	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
19745	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
19745	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
19745	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
19745	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
19745	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
19745	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
19745	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
19745	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
19745	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
19745	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
19745	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
19745	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
19745	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
19745	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
19745	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
19745	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend
19745	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,080	0,000	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend

Model: model railverkeer
Groep: (hoofdgroep)

Naam	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Corr. 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20	Aantal(N) 20
19764	0,060	0,000	0,000	0,000	153	153	153	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,780	2,100
19764	0,060	0,000	0,000	0,000	153	153	153	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,780	2,100
19764	0,060	0,000	0,000	0,000	153	153	153	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,780	2,100
19764	0,060	0,000	0,000	0,000	153	153	153	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,780	2,100
19764	0,060	0,000	0,000	0,000	153	153	153	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,780	2,100
19764	0,060	0,000	0,000	0,000	153	153	153	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,780	2,100
19764	0,060	0,000	0,000	0,000	153	153	153	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,780	2,100
19764	0,060	0,000	0,000	0,000	153	153	153	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,780	2,100
19749	2,000	4,130	0,170	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
19749	2,000	4,130	0,170	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
19768	8,280	6,780	2,100	0,000	152	152	152	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,730	1,830	0,080
19745	26,520	18,960	6,280	0,000	133	133	133	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,000
19745	26,520	18,960	6,280	0,000	132	132	132	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,000
19745	26,520	18,960	6,280	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,000
19745	26,520	18,960	6,280	0,000	129	129	129	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,000
19745	26,520	18,960	6,280	0,000	127	127	127	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,000
19745	26,520	18,960	6,280	0,000	125	125	125	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,000
19745	26,520	18,960	6,280	0,000	123	123	123	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,000
19745	26,520	18,960	6,280	0,000	123	123	123	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,000
19745	26,520	18,960	6,280	0,000	121	121	121	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,000
19745	26,520	18,960	6,280	0,000	121	121	121	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,000
19745	26,520	18,960	6,280	0,000	119	119	119	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,000
19745	26,520	18,960	6,280	0,000	119	119	119	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,000	0,060	0,000

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

Naam	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Corr. 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21
19764	0,000	149	149	149	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,730	1,830	0,080	0,000	153	153	153
19764	0,000	149	149	149	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,730	1,830	0,080	0,000	153	153	153
19764	0,000	150	150	150	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,730	1,830	0,080	0,000	153	153	153
19764	0,000	152	152	152	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,730	1,830	0,080	0,000	153	153	153
19764	0,000	154	154	154	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,730	1,830	0,080	0,000	153	153	153
19764	0,000	152	152	152	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,730	1,830	0,080	0,000	153	153	153
19764	0,000	152	152	152	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,730	1,830	0,080	0,000	153	153	153
19749	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
19749	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
19768	0,000	151	151	151	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,660	2,340	0,000	133	133	133
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,660	2,340	0,000	132	132	132
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,660	2,340	0,000	130	130	130
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,660	2,340	0,000	129	129	129
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,660	2,340	0,000	127	127	127
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,660	2,340	0,000	125	125	125
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,660	2,340	0,000	123	123	123
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,660	2,340	0,000	123	123	123
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,660	2,340	0,000	121	121	121
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,660	2,340	0,000	121	121	121
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,660	2,340	0,000	119	119	119
19745	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	8,280	6,660	2,340	0,000	119	119	119

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

Naam	V(P4) 21	Corr. 21	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Corr. 22	Trein 23	Profiel23
19764	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
19764	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
19764	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
19764	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
19764	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
19764	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
19764	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
19749	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
19749	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
19768	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
19745	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,000	4,130	0,170	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
19745	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,000	4,130	0,170	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
19745	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,000	4,130	0,170	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
19745	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,000	4,130	0,170	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
19745	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,000	4,130	0,170	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
19745	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,000	4,130	0,170	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
19745	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,000	4,130	0,170	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
19745	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,000	4,130	0,170	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
19745	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,000	4,130	0,170	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
19745	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,000	4,130	0,170	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
19745	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,000	4,130	0,170	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand
19745	0	0,00	THALYS	Doorgaand	2,000	4,130	0,170	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand