



ADVIESBURO VANDERBOOM^{BV} *sinds 1971*

**Zaadmarkt 87
7201 DC Zutphen**

**telefoon
0575-544756**

**fax
0575-545648**

**website
www.vanderboomadvies.nl**

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

KvK 080-44086



**Geluidbelasting railverkeer en
industrielawaai op woningen
Everdineweerd 17 te
Katwijk (NB)**

Versie 16 juli 2015

opdrachtnummer

15-052

datum

16 juli 2015

opdrachtgever

Buro SRO bv
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht

auteur

Ad Postma



INHOUDSOPGAVE

bladzijde

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 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012	5
3 WEGVERKEER	6
3.1 Verkeerscijfers	6
3.2 Rekenmodel	6
3.3 Resultaten	6
4 INDUSTRIELAWAAI "HAVEN"	7
4.1 Geluidbelasting	7
5 CONCLUSIES	8
5.1 Toetsing railverkeerslawaaï en hogere waarden	8
5.2 Toetsing industrielawaai en hogere waarden	8
5.3 Cumulatie	8
5.4 Eis geluidwering	8

BIJLAGEN

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-052

bestand
15-052r1.docx

bladzijde
paginaï

datum
16 juli 2015



SAMENVATTING

In opdracht van Buro SRO bv is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door railverkeer en industrielawaai op een nieuw te bouwen woning en op een te splitsen bestaande woning Everdineweerd 17 te Katwijk (NB). Het onderzoek maakt deel uit van een RO procedure voor het komen tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

De woningen liggen binnen de bebouwde kom van Katwijk (NB) op ca. 275 meter uit de as van de spoorlijn Nijmegen-Venlo binnen de zone van deze spoorlijn. De woningen liggen tevens binnen de zone van industrieterrein "Haven" te Cuijk. De Everdineweerd is een doodlopende weg met een zeer lage verkeersintensiteit. Een onderzoek naar wegverkeerslawaaï is naar opgave van de gemeente daarom niet nodig. Figuur I.1 geeft een overzicht van de locatie en de omgeving.

De geluidbelasting door railverkeer op de gevels van de nieuw te bouwen woning en de te splitsen woning bedraagt ten hoogste 49 resp. 48 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt niet overschreden. Er hoeft voor de gevels van de woningen geen hogere waarde te worden aangevraagd.

De zonebeheerder heeft de geluidbelasting door industrielawaai op de gevels van de nieuw te bouwen woning en de te splitsen woning bepaald op 55 dB(A). Het is uit financieel oogpunt niet haalbaar om maatregelen te treffen aan de bronnen of in de overdracht om de geluidbelasting op de twee woningen te beperken. Voor de gevels van de woningen dient een hogere waarde te worden aangevraagd voor industrielawaai van 55 dB(A).

Omdat de voorkeursgrenswaarde voor railverkeer wordt niet overschreden kan het bepalen van cumulatie van industrielawaai en railverkeerslawaaï achterwege blijven.

De geluidbelasting op de geluidbelaste gevel door industrielawaai bedraagt 55 dB(A). De benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A,k}$ bedraagt voor deze gevels dan 20 dB(A). Dit is de minimale waarde conform het Bouwbesluit. Er zijn voor deze gevels geen aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-052

bestand
15-052r1.docx

bladzijde
pagina1

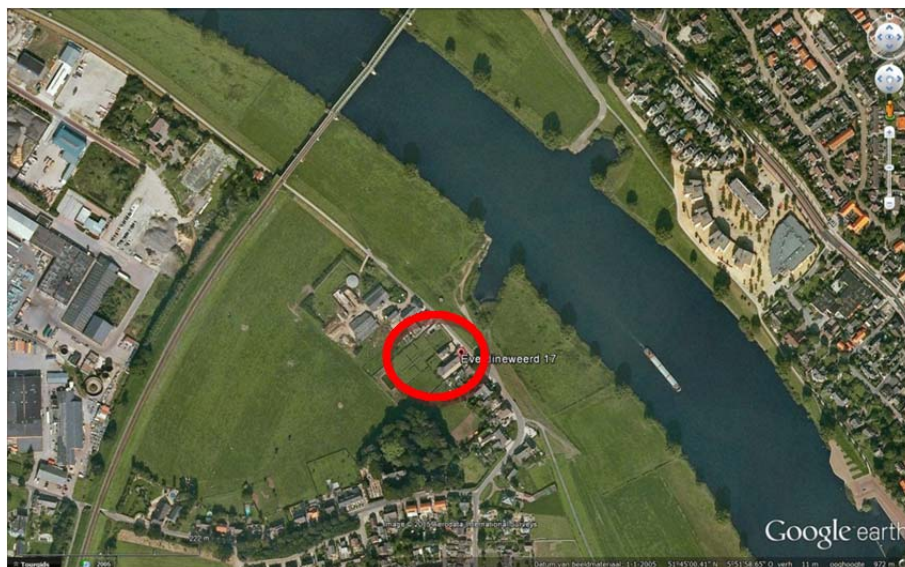
datum
16 juli 2015



1 INLEIDING

In opdracht van Buro SRO bv is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door railverkeer en industrielawaai op een nieuw te bouwen woning en op een te splitsen bestaande woning Everdineweerd 17 te Katwijk (NB). Het onderzoek maakt deel uit van een RO procedure voor het komen tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

De woningen liggen binnen de bebouwde kom van Katwijk (NB) op ca. 275 meter uit de as van de spoorlijn Nijmegen-Venlo binnen de zone van deze spoorlijn. De woningen liggen tevens binnen de zone van industrieterrein "Haven" te Cuijk. De Everdineweerd is een doodlopende weg met een zeer lage verkeersintensiteit. Een onderzoek naar wegverkeerslawaai is naar opgave van de gemeente niet nodig. Figuur I.1 geeft een overzicht van de locatie en de omgeving.



onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-052

bestand
15-052r1.docx

bladzijde
pagina2

datum
16 juli 2015

Figuur I.1 overzicht locatie.

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



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
wegverkeer

opdrachtnummer
15-052

bestand
15-052r1.docx

bladzijde
pagina3

datum
16 juli 2015



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 (Wgh art 83), zoals gegeven in tabel II.3.

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.

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

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-052

bestand
15-052r1.docx

bladzijde
pagina4

datum
16 juli 2015



TABEL II.4: Maximale ontheffingswaarde op nieuwe woningen langs wegen (Wgh art 83)		
Gebouw	Voorkeursgrenswaarde	Hoogst toelaatbare geluidsbelasting
Woning	55 dB	68 dB
Andere geluidsgevoelige gebouwen	53 dB	68 dB
Geluidsgevoelige terreinen	55 dB	63 dB

Een hogere waarde mag alleen worden vastgesteld als maatregelen om de geluidbelasting tot 48 dB te beperken onvoldoende doeltreffend zijn of als deze maatregelen ernstige bezwaren hebben van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (Wgh art 110-a).

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.

2.4 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 wordt berekend in hoofdstuk 3.

onderwerp

geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer

15-052

bestand

15-052r1.docx

bladzijde

pagina5

datum

16 juli 2015



3 WEGVERKEER

3.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt rekening gehouden met een prognose van de railverkeersgegevens in de toekomstige situatie. Uitgegaan is van de intensiteiten uit het geluidregister spoor van het Ministerie van I&M. Deze zijn opgenomen in bijlage II.

3.2 Rekenmodel

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

3.3 Resultaten

Tabel III.1 geeft de berekende invallende geluidbelasting L_{den} op de gevels van de woning. De ligging van de rekenpunten is gegeven in figuur 1 en 2 in Bijlage II.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-052

bestand
15-052r1.docx

bladzijde
pagina6

datum
16 juli 2015

TABEL III.1: overzicht berekende invallende geluidbelasting L_{den} (dB) tgv railverkeer inclusief plafondwaardecorrectie			
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m
1	Noordoostgevel	47	49
2	Noordwestgevel	47	49
3	Zuidwestgevel	39	41
4	Zuidoostgevel	44	46
5	Noordoostgevel	46	48
6	Noordwestgevel	46	48
7	Noordwestgevel	40	42
8	Zuidwestgevel	41	44
9	Zuidoostgevel	40	42
10	Zuidoostgevel	37	40

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



4 INDUSTRIELAWAAI “HAVEN”

De woningen liggen binnen de zone van industrieterrein Haven te Cuijk. Het zonebeheer van dit terrein wordt uitgevoerd door de Omgevingsdienst Brabant Noord. De zonebeheerder heeft op basis van het zonemodel van het terrein de geluidbelasting op de nieuwe woningen bepaald.

4.1 Geluidbelasting

De zonebeheerder heeft de geluidbelasting op de nieuwe woning en de te splitsen woning vastgesteld op 55 dB(A) (zie mail in bijlage III).

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-052

bestand
15-052r1.docx

bladzijde
pagina 7

datum
16 juli 2015



5 CONCLUSIES

5.1 Toetsing railverkeerslawaai en hogere waarden

De geluidbelasting door railverkeer op de gevels van de nieuw te bouwen woning en de te splitsen woning bedraagt ten hoogste 49 resp. 48 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt niet overschreden. Er hoeft voor de gevels van de woningen geen hogere waarde te worden aangevraagd.

5.2 Toetsing industrielawaai en hogere waarden

De zonebeheerder heeft de geluidbelasting door industrielawaai op de gevels van de nieuw te bouwen woning en de te splitsen woning bepaald op 55 dB(A).

Het is uit financieel oogpunt niet haalbaar om maatregelen te treffen aan de bronnen of in de overdracht om de geluidbelasting op de twee woningen te beperken. Voor de gevels van de woningen dient een hogere waarde te worden aangevraagd voor industrielawaai van 55 dB(A).

5.3 Cumulatie

De voorkeursgrenswaarde voor railverkeer wordt niet overschreden. Het bepalen van cumulatie van industrielawaai en railverkeerslawaai kan daardoor achterwege blijven.

5.4 Eis geluidwering

Volgens het Bouwbesluit moet voor nieuwbouw 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.

De geluidbelasting op de geluidbelaste gevel door industrielawaai bedraagt 55 dB(A). De benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ bedraagt voor deze gevels dan 20 dB(A). Dit is de minimale waarde conform het Bouwbesluit. Er zijn voor deze gevels geen aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig.

A.D. Postma.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-052

bestand
15-052r1.docx

bladzijde
pagina8

datum
16 juli 2015



Bijlage I

Tekeningen

opdrachtnummer

15-052

datum

16 juli 2015

opdrachtgever

Buro SRO bv

't Goylaan 11

3525 AA Utrecht

auteur

Ad Postma

Tekening nr	versiedatum
1	11-05-2015



tekening 1

schaal 1:-

project-nummer : 15-052

versie : 11 juni 2015



Situatie overzicht





Bijlage II

Invoergegevens rekenmodel en rekenresultaten railverkeer

opdrachtnummer

15-052

datum

16 juli 2015

opdrachtgever

Buro SRO bv

't Goylaan 11

3525 AA Utrecht

Rekenbladen	versiedatum
Berekeningen	11-05-2015

auteur

Ad Postma



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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordoostgevel	1,50	44,4	43,4	38,5	46,9
01_B	noordoostgevel	4,50	46,6	45,5	40,7	49,1
02_A	noordwestgevel	1,50	44,4	43,4	38,5	46,9
02_B	noordwestgevel	4,50	46,6	45,5	40,7	49,1
03_A	zuidwestgevel	1,50	36,3	35,4	30,5	38,9
03_B	zuidwestgevel	4,50	38,9	37,9	33,0	41,4
04_A	zuidoostgevel	1,50	41,5	40,5	35,6	44,0
04_B	zuidoostgevel	4,50	43,7	42,7	37,8	46,2
05_A	noordoostgevel	1,50	43,7	42,7	37,9	46,2
05_B	noordoostgevel	4,50	45,9	44,9	40,0	48,4
06_A	noordwestgevel	1,50	43,5	42,5	37,6	46,0
06_B	noordwestgevel	4,50	45,6	44,6	39,8	48,1
07_A	noordwestgevel	1,50	37,1	36,2	31,3	39,7
07_B	noordwestgevel	4,50	39,7	38,7	33,9	42,2
08_A	zuidwestgevel	1,50	38,2	37,3	32,4	40,7
08_B	zuidwestgevel	4,50	41,0	40,1	35,2	43,6
09_A	zuidoostgevel	1,50	37,5	36,5	31,6	40,0
09_B	zuidoostgevel	4,50	39,8	38,8	34,0	42,3
10_A	zuidoostgevel	1,50	34,1	33,1	28,2	36,6
10_B	zuidoostgevel	4,50	37,1	36,1	31,3	39,7

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

Naam	Omschr.	Bf
01	hard	0,00

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

[illegible]

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
		9,00	14,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	14,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	14,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	14,17	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	14,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	14,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	14,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	14,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	14,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	14,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	14,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	14,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	14,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	14,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

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

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	noordoostgevel	14,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02	noordwestgevel	14,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03	zuidwestgevel	14,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04	zuidoostgevel	14,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05	noordoostgevel	14,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
06	noordwestgevel	14,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
07	noordwestgevel	14,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
08	zuidwestgevel	14,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
09	zuidoostgevel	14,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
10	zuidoostgevel	14,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb		m	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125
1955	28199990 - 28200000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28199990 - 28200000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28199990 - 28200000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28243657 - 28250000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28250000 - 28256000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28273406 - 28276000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28308500 - 28330000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28333637 - 28348000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28348000 - 28357000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28371416 - 28376000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28400000 - 28413000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28440970 - 28444000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28444000 - 28448000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28451378 - 28457000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28469957 - 28476000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28527035 - 28544000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28527035 - 28544000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28527035 - 28544000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28546201 - 28548000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28548000 - 28557000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28568094 - 28576000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28634399 - 28644000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0
1955	28199990 - 28200000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1.5 dB	2 - Houten of zigzag	betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0

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

Naam	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2	Profiel2
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	87	87	87	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	87	87	87	0	10,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	87	87	87	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	89	89	89	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	89	89	89	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	89	89	89	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	89	89	89	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	89	89	89	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	89	89	89	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	89	89	89	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1955	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,040	0,010	0,000	87	87	87	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand

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

Naam	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3
1955	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90
1955	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	10,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90
1955	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90
1955	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90
1955	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90
1955	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90
1955	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90
1955	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-92	-92	-92
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-92	-92	-92
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-92	-92	-92
1955	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-92	-92	-92
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-92	-92	-92
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-92	-92	-92
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-97	-97	-97
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-97	-97	-97
1955	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-97	-97	-97
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-97	-97	-97
	0,050	0,030	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	90	90	90

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

Naam	V(P4) 3	Corr. 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Corr. 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	90	90	90	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	10,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	90	90	90	0	10,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	90	90	90	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	90	90	90	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	90	90	90	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	94	94	94	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	94	94	94	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	94	94	94	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	97	97	97	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	97	97	97	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	97	97	97	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	97	97	97	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	97	97	97	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	99	99	99	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	99	99	99	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	99	99	99	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	99	99	99	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	99	99	99	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	100	100	100	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	100	100	100	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640
1955	0	0,00	DH-2	Stoppend	1,860	1,460	0,540	0,000	90	90	90	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640

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

Naam	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Corr. 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Corr. 6	Trein 7
1955	0,000	90	90	90	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	90	90	90	0	10,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	90	90	90	0	10,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	90	90	90	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	90	90	90	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	90	90	90	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	90	90	90	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	94	94	94	0	0,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	90	90	90	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	94	94	94	0	0,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	90	90	90	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	97	97	97	0	0,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	90	90	90	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	97	97	97	0	0,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	90	90	90	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	97	97	97	0	0,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	97	97	97	0	0,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	99	99	99	0	0,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	99	99	99	0	0,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	99	99	99	0	0,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	99	99	99	0	0,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	99	99	99	0	0,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	102	102	102	0	0,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	102	102	102	0	0,00	GTW2/6-DMU
1955	0,000	90	90	90	0	0,00	DM'90	Stoppend	2,480	2,140	0,740	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/6-DMU

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

Naam	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Corr. 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	90
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	90	90	90	0	10,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	90
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	90
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	90
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	90
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	94
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	94
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	94
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	97
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	97
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	97
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	97
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	99
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	99
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	99
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	99
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	99
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	102
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	102
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	102
1955	Stoppend	0,680	0,660	0,440	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,540	0,260	0,000	90

Model: eerste model
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	Profiel10	Aantal(D) 10
1955	90	90	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	90	90	0	10,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	90	90	90	0	10,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	90	90	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	90	90	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	90	90	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	94	94	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	94	94	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	94	94	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	97	97	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	97	97	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	97	97	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	97	97	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	97	97	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	99	99	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	99	99	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	99	99	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	99	99	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	-92	-92	-92	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	99	99	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	102	102	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	102	102	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	-97	-97	-97	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530
1955	90	90	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,840	0,210	0,000	90	90	90	0	0,00	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530

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

Naam	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Corr. 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11
1955	0,990	0,180	0,000	90	90	90	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	90	90	90	0	10,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	90	90	90	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	90	90	90	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	90	90	90	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	94	94	94	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	94	94	94	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	94	94	94	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	97	97	97	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	97	97	97	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	97	97	97	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	97	97	97	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	97	97	97	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	97	97	97	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	97	97	97	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	99	99	99	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	99	99	99	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	99	99	99	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	99	99	99	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	99	99	99	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	102	102	102	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	102	102	102	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	102	102	102	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1955	0,990	0,180	0,000	90	90	90	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

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

[illegible]

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

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

[illegible]

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

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

[illegible]

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

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

[illegible]

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

Naam	Lrtr;feit[3]	Lrtr;feit[4]	Lrtr;feit[5]	Lrtr;feit[6]	Lrtr;feit[7]	Lrtr;feit[8]	Lrtr;feit[9]	Lrtr;feit[10]	Lrtr;feit[11]	Lrtr;feit[12]	Lrtr;feit[13]	Lrtr;feit[14]	Lrtr;feit[15]
1955	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
1955	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
1955	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
1955	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
1955	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
1955	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
1955	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
1955	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
1955	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
1955	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
1955	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
1955	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5

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

Naam	Lrtr;feit[16]	Lrtr;feit[17]	Lrtr;feit[18]	Lrtr;feit[19]	Lrtr;feit[20]	Lrtr;feit[21]	Lrtr;feit[22]	Lrtr;feit[23]	Lrtr;feit[24]	Lrtr;feit[25]	Lrtr;feit[26]	Lrtr;feit[27]
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1955	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7

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

Naam	Lrtr;feit[28]	Lrtr;feit[29]	Lrtr;feit[30]	Lrtr;feit[31]	Lrtr;feit[32]	Lrtr;feit[33]	Lrtr;feit[34]	Lrtr;feit[35]	Lrtr;feit[36]	Brugcorrectie	$\Delta Le;brug, 63$	$\Delta Le;brug, 125$
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	Correction	8,42	7,09
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00
1955	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00

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

[illegible]

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

Naam	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k
1955	85,79	98,85	106,83	104,69	102,74	97,88	90,89	67,02	86,11	100,75	102,92	101,53	102,74	97,51
1955	76,52	95,68	104,65	107,80	109,60	105,34	99,02	59,06	76,84	97,58	100,74	104,64	109,60	104,97
1955	85,79	98,85	106,83	104,69	102,74	97,88	90,89	67,02	86,11	100,75	102,92	101,53	102,74	97,51
1955	85,79	98,85	106,83	104,69	102,74	97,89	90,89	67,02	86,11	100,75	102,92	101,54	102,75	97,51
1955	85,79	98,85	106,83	104,69	102,74	97,89	90,89	67,02	86,11	100,75	102,92	101,54	102,75	97,51
1955	86,02	98,91	106,90	104,87	102,96	98,16	91,17	67,06	86,32	100,92	103,00	101,81	102,87	97,86
1955	86,02	98,91	106,90	104,87	102,96	98,16	91,17	67,06	86,32	100,92	103,00	101,81	102,87	97,86
1955	86,02	98,91	106,90	104,87	102,96	98,16	91,17	67,06	86,32	100,92	103,00	101,81	102,87	97,86
1955	86,19	98,95	106,95	105,01	103,12	98,36	91,39	67,08	86,47	101,04	103,06	102,02	102,96	98,14
1955	86,19	98,95	106,95	105,01	103,12	98,36	91,39	67,08	86,47	101,04	103,06	102,02	102,96	98,14
1955	86,19	98,95	106,95	105,01	103,12	98,36	91,39	67,08	86,47	101,04	103,06	102,02	102,96	98,14
1955	86,30	98,97	106,99	105,10	103,22	98,48	91,51	67,15	86,58	101,14	103,12	102,18	103,04	98,31
1955	86,42	99,00	107,02	105,19	103,32	98,62	91,65	67,16	86,68	101,22	103,15	102,32	103,11	98,49
1955	86,42	99,00	107,02	105,19	103,32	98,62	91,65	67,16	86,68	101,22	103,15	102,32	103,11	98,49
1955	86,42	99,00	107,02	105,19	103,32	98,62	91,65	67,16	86,68	101,22	103,15	102,32	103,11	98,49
1955	86,67	99,06	107,10	105,40	103,57	98,91	91,96	67,21	86,91	101,41	103,24	102,62	103,25	98,87
1955	86,80	99,09	107,14	105,51	103,69	99,06	92,11	67,24	87,01	101,50	103,29	102,77	103,32	99,06
1955	86,80	99,09	107,14	105,51	103,69	99,06	92,11	67,24	87,01	101,50	103,29	102,77	103,32	99,06
1955	85,79	98,85	106,83	104,69	102,74	97,88	90,89	67,02	86,11	100,75	102,92	101,53	102,74	97,51

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

Naam	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k
1955	88,53	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	96,66	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	88,53	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	88,53	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	88,53	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	88,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	88,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	88,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	89,14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	89,14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	89,14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	89,14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	89,32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	89,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	89,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	89,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	89,86	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	90,04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	90,04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	90,04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1955	88,53	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

[illegible]

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

Naam	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500	LE(A)0.0 1k	LE(A)0.0 2k	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.5 63
1955	--	--	--	--	--	69,32	85,01	97,87	105,59	103,66	101,87	97,09	90,30	66,13
1955	112,00	111,84	103,07	78,17	51,01	61,27	75,64	94,51	103,35	106,70	108,61	104,46	98,42	58,08
1955	--	--	--	--	--	69,32	85,01	97,87	105,59	103,66	101,87	97,09	90,30	66,13
1955	--	--	--	--	--	69,32	85,01	97,87	105,59	103,66	101,87	97,09	90,30	66,13
1955	--	--	--	--	--	69,32	85,01	97,87	105,59	103,66	101,87	97,09	90,30	66,13
1955	--	--	--	--	--	69,44	85,23	97,93	105,66	103,84	102,07	97,35	90,57	66,15
1955	--	--	--	--	--	69,44	85,23	97,93	105,66	103,84	102,07	97,35	90,57	66,15
1955	--	--	--	--	--	69,44	85,23	97,93	105,66	103,84	102,07	97,35	90,57	66,15
1955	--	--	--	--	--	69,53	85,41	97,97	105,71	103,97	102,23	97,55	90,77	66,17
1955	--	--	--	--	--	69,53	85,41	97,97	105,71	103,97	102,23	97,55	90,77	66,17
1955	--	--	--	--	--	69,53	85,41	97,97	105,71	103,97	102,23	97,55	90,77	66,17
1955	--	--	--	--	--	69,59	85,53	98,00	105,75	104,06	102,33	97,68	90,91	66,23
1955	--	--	--	--	--	69,64	85,64	98,03	105,78	104,15	102,43	97,81	91,04	66,24
1955	--	--	--	--	--	69,64	85,64	98,03	105,78	104,15	102,43	97,81	91,04	66,24
1955	--	--	--	--	--	69,64	85,64	98,03	105,78	104,15	102,43	97,81	91,04	66,24
1955	--	--	--	--	--	69,64	85,64	98,03	105,78	104,15	102,43	97,81	91,04	66,24
1955	--	--	--	--	--	69,79	85,93	98,11	105,87	104,37	102,67	98,13	91,37	66,27
1955	--	--	--	--	--	69,86	86,05	98,13	105,91	104,48	102,79	98,27	91,51	66,30
1955	--	--	--	--	--	69,86	86,05	98,13	105,91	104,48	102,79	98,27	91,51	66,30
1955	--	--	--	--	--	69,86	86,05	98,13	105,91	104,48	102,79	98,27	91,51	66,30
1955	--	--	--	--	--	69,82	85,01	97,87	105,59	103,66	101,87	97,09	90,30	66,13

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

Naam	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125	LE(A)1.0 250	LE(A)1.0 500	LE(A)1.0 1k	LE(A)1.0 2k	LE(A)1.0 4k
1955	85,55	100,17	101,95	100,73	102,14	96,92	87,99	--	--	--	--	--	--	--
1955	76,18	96,81	99,71	103,77	108,88	104,29	96,11	--	--	--	--	--	--	--
1955	85,55	100,17	101,95	100,73	102,14	96,92	87,99	--	--	--	--	--	--	--
1955	85,55	100,17	101,95	100,74	102,15	96,92	87,99	--	--	--	--	--	--	--
1955	85,55	100,17	101,95	100,74	102,15	96,92	87,99	--	--	--	--	--	--	--
1955	85,75	100,33	102,03	101,01	102,26	97,26	88,31	--	--	--	--	--	--	--
1955	85,75	100,33	102,03	101,01	102,26	97,26	88,31	--	--	--	--	--	--	--
1955	85,75	100,33	102,03	101,01	102,26	97,26	88,31	--	--	--	--	--	--	--
1955	85,89	100,46	102,08	101,21	102,35	97,52	88,57	--	--	--	--	--	--	--
1955	85,89	100,46	102,08	101,21	102,35	97,52	88,57	--	--	--	--	--	--	--
1955	85,89	100,46	102,08	101,21	102,35	97,52	88,57	--	--	--	--	--	--	--
1955	85,89	100,46	102,09	101,21	102,35	97,52	88,57	--	--	--	--	--	--	--
1955	86,01	100,55	102,15	101,38	102,43	97,70	88,76	--	--	--	--	--	--	--
1955	86,10	100,63	102,18	101,51	102,49	97,88	88,92	--	--	--	--	--	--	--
1955	86,10	100,63	102,18	101,51	102,49	97,88	88,92	--	--	--	--	--	--	--
1955	86,10	100,63	102,18	101,51	102,49	97,88	88,92	--	--	--	--	--	--	--
1955	86,10	100,63	102,18	101,51	102,49	97,88	88,92	--	--	--	--	--	--	--
1955	86,10	100,63	102,18	101,51	102,49	97,88	88,92	--	--	--	--	--	--	--
1955	86,35	100,85	102,28	101,85	102,64	98,29	89,33	--	--	--	--	--	--	--
1955	86,45	100,93	102,32	101,99	102,70	98,46	89,49	--	--	--	--	--	--	--
1955	86,45	100,93	102,32	101,99	102,70	98,46	89,49	--	--	--	--	--	--	--
1955	86,45	100,93	102,32	101,99	102,70	98,46	89,49	--	--	--	--	--	--	--
1955	85,55	100,17	101,95	100,73	102,14	96,92	87,99	--	--	--	--	--	--	--

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

[illegible]

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

Naam	LE(A)5.0 2k	LE(A)5.0 4k	LE(A)5.0 8k	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 2k	LE(A)Br 4k	LE(A)Br 8k	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,60	80,09	93,03
1955	--	--	--	79,30	95,26	107,96	110,78	110,82	102,22	77,39	50,43	56,59	70,75	89,74
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,60	80,09	93,03
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,60	80,09	93,03
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,60	80,09	93,03
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,71	80,34	93,09
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,71	80,34	93,09
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,71	80,34	93,09
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,80	80,53	93,13
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,80	80,53	93,13
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,80	80,53	93,13
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,80	80,53	93,13
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,86	80,63	93,16
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,91	80,76	93,19
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,91	80,76	93,19
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,91	80,76	93,19
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,91	80,76	93,19
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	65,07	81,01	93,26
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	65,14	81,15	93,29
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	65,14	81,15	93,29
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	65,14	81,15	93,29
1955	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,60	80,09	93,03

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

Naam	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)1.0 63
1955	100,86	98,82	96,96	92,15	85,31	61,25	80,55	95,16	97,04	95,73	97,12	91,89	82,97	--
1955	98,64	101,88	103,73	99,55	93,43	53,24	71,21	91,87	94,82	98,79	103,89	99,29	91,09	--
1955	100,86	98,82	96,96	92,15	85,31	61,25	80,55	95,16	97,04	95,73	97,12	91,89	82,97	--
1955	100,86	98,82	96,96	92,15	85,31	61,25	80,55	95,16	97,04	95,74	97,12	91,89	82,97	--
1955	100,86	98,82	96,96	92,15	85,31	61,25	80,55	95,16	97,04	95,74	97,12	91,89	82,97	--
1955	100,93	99,00	97,17	92,43	85,60	61,26	80,76	95,34	97,12	96,03	97,24	92,27	83,33	--
1955	100,93	99,00	97,17	92,43	85,60	61,26	80,76	95,34	97,12	96,03	97,24	92,27	83,33	--
1955	100,93	99,00	97,17	92,43	85,60	61,26	80,76	95,34	97,12	96,03	97,24	92,27	83,33	--
1955	100,98	99,13	97,33	92,64	85,83	61,28	80,92	95,48	97,18	96,25	97,34	92,56	83,61	--
1955	100,98	99,13	97,33	92,64	85,83	61,28	80,92	95,48	97,18	96,25	97,34	92,56	83,61	--
1955	100,98	99,13	97,33	92,64	85,83	61,28	80,92	95,48	97,18	96,25	97,34	92,56	83,61	--
1955	100,98	99,13	97,33	92,64	85,83	61,28	80,92	95,48	97,18	96,25	97,34	92,56	83,61	--
1955	101,02	99,23	97,43	92,76	85,95	61,35	81,03	95,57	97,24	96,41	97,42	92,72	83,78	--
1955	101,05	99,31	97,53	92,90	86,10	61,36	81,13	95,66	97,28	96,56	97,48	92,91	83,97	--
1955	101,05	99,31	97,53	92,90	86,10	61,36	81,13	95,66	97,28	96,56	97,48	92,91	83,97	--
1955	101,05	99,31	97,53	92,90	86,10	61,36	81,13	95,66	97,28	96,56	97,48	92,91	83,97	--
1955	101,14	99,54	97,78	93,20	86,39	61,41	81,35	95,84	97,38	96,86	97,62	93,28	84,32	--
1955	101,18	99,64	97,90	93,35	86,55	61,43	81,46	95,93	97,42	97,02	97,69	93,47	84,50	--
1955	101,18	99,64	97,90	93,35	86,55	61,43	81,46	95,93	97,42	97,02	97,69	93,47	84,50	--
1955	100,86	98,82	96,96	92,15	85,31	61,25	80,55	95,16	97,04	95,73	97,12	91,89	82,97	--

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

[illegible]

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)

[illegible]

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
1955		--
1955		--
1955		--
01	hoogtelijn 14 m	14,00
02	hoogtelijn 14 m	14,00
03	hoogtelijn 14 m	14,00

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model

Model eigenschap

Omschrijving	eerste model
Verantwoordelijke	ad
Rekenmethode	RMR-2012
Aangemaakt door	ad op 8-6-2015
Laatst ingezien door	ad op 11-6-2015
Model aangemaakt met	Geomilieu V3.00
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00



Bijlage III

Gegevens industrielawaai

Rekenbladen	versiedatum
mail	15-07-2015

Van: [Pieter Jans](#)
Aan: [Ad Postma](#)
Onderwerp: RE: Everdineweerd 17 te Weerd
Datum: woensdag 15 juli 2015 13:30:24
Bijlagen: [image002.png](#)

Beste heer Postma,

Ik weet niet precies wat er speelt of leeft. Maar ik ga er van uit dat je de gegevens nodig hebt voor de bouw van een woning. De woning ligt tussen het industrieterrein en de zonegrens. Er is een hogere waarde voor nodig. Deze is nimmer voor deze woning en nabij gelegen woning vastgesteld. Wel is een woning dicht bij het terrein op 55 dB(A) gesteld. Ik stel voor dat je uit gaat van 55 dB(A) met industrielawaaispectrum. Met een standaard geluidwering van 20 dB(A) kun je je verhaal afronden denk ik. als er vragen zijn dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

Pieter Jans
Geluidspecialist/specialist omgevingsbeleid

T (0485) 338 358 **E** pjans@odbn.nl

bereikbaar op: ma | di | wo | do |

Victorialaan 1 b-g | 5213 JG 's-Hertogenbosch
Gildekamp 8 | 5431 SP Cuijk
Postbus 88 | 5430 AB Cuijk



www.odbn.nl

Disclaimer

Aan de inhoud van dit e-mailbericht kunnen geen rechten worden ontleend, tenzij dit expliciet in dit bericht is verwoord. De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Indien de lezer van dit bericht niet de geadresseerde is wordt u verzocht het bericht te retourneren aan de afzender.

Van: Ad Postma [<mailto:ad@vanderboomadvies.nl>]
Verzonden: dinsdag 14 juli 2015 14:57
Aan: Luc van Heijst
CC: Pieter Jans; 'Jeanette Kamp'; Erik Mekelenkamp (erik.mekelenkamp@buro-sro.nl)
Onderwerp: RE: Everdineweerd 17 te Weerd

Geachte heren van Heist, Jans,

Graag breng ik mijn verzoek voor het leggen van een rekenpunt op Everdineweerd 17 nog even onder uw aandacht (zie mijn verzoek aan mevrouw Kamp van 8 juni jl.).