

Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer

Bestemmingsplan Valkenweg 9 te Holten

Documentcode: 15J102.RAP004.NP.RL



Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer

Bestemmingsplan Valkenweg 9 te Holten

Documentcode: 15J102.RAP004.NP.RL

Opdrachtgever

De heer T. Hofman
Kolweg 69
7451 AB HOLTEN

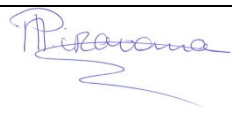
Contactpersoon opdrachtgever

De heer T. Hofman

Contactpersoon LievenseCSO

De heer N. Lurvink
088 910 21 57
NLurvink@LievenseCSO.com

Projectcode	15J102
Documentnummer	15J102.RAP004.NP.RL
Versiedatum	17 maart 2016
Status	Definitief

Autorisatie			
Documentnummer	Versiedatum	Status	
15J102.RAP004.NP.RL	17 maart 2016	Definitief	
Opgesteld door:	Functie	Datum	Paraaf
Mevrouw ing. N.J.W. Pirovano LLB	Adviseur lucht en geluid	17.03.2016	
Geverifieerd door:	Functie	Datum	Paraaf
De heer R.A.P. Leenards	Senior adviseur milieu	21.03.2016	
Akkoord projectleider:	Functie	Datum	Paraaf
De heer ing. N.B.J. Lurvink	Projectleider	21.03.2016	

LIEVENSECSO MILIEU B.V.

HOOFDKANTOOR
Postbus 2
3980 CA Bunnik
Regulierenring 6
3981 LB Bunnik

REGIOKANTOOR LEEUWARDEN
Postbus 422
8901 BE Leeuwarden
Orionweg 28
8938 AH Leeuwarden

REGIOKANTOOR DEVENTER
Postbus 2018
7420 AA Deventer
Gotlandstraat 26
7418 AZ Deventer

REGIOKANTOOR MAASTRICHT
Postbus 1323
6201 BH Maastricht
Sleperweg 10
6222 NK Maastricht

E-mail: info@LievenseCSO.com
KvK-nummer: 30152124

Website: LievenseCSO.com
BTW-nummer: NL. 8075.03.368.B.01

IBAN: NL63ABNA0570208009

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Pagina
1 Inleiding	1
2 Wettelijk kader	2
2.1 Wet geluidhinder algemeen.....	2
2.1.1 Geluidgevoelige bestemming.....	2
2.1.2 Geluidbelasting.....	2
2.1.3 Voorkeursgrenswaarde en hogere waarde.....	2
2.1.4 Cumulatie	3
2.2 Spoorweglawaaï	3
2.2.1 Zones langs spoorwegen	4
2.2.2 Grenswaarden	4
2.3 Wegverkeerslawaaï	4
2.3.1 Zones langs wegen	4
2.3.2 Grenswaarden	5
2.3.3 Aftrek art. 110g Wgh	5
2.4 Gemeentelijk geluidbeleid	6
2.5 Geluidsituatie in het kader van de ruimtelijke onderbouwing	7
3 Uitgangspunten onderzoek	8
3.1 Situatie	8
3.2 Aangeleverde stukken.....	8
3.3 Gegevens wegverkeerslawaaï	8
3.4 Gegevens spoorweglawaaï.....	9
3.5 Rekenmethode	9
3.6 Akoestisch overdrachtsmodel.....	10
4 Berekeningsresultaten	11
4.1 Geluidbelasting railverkeer	11
4.2 Geluidbelasting wegverkeer.....	12
4.3 Wettelijke toets.....	13
4.4 Cumulatieve geluidbelasting.....	13
4.5 Geluidbelasting in het kader van de ruimtelijke onderbouwing.....	14
5 Maatregelen en aanvraag hogere waarden.....	15
5.1 Algemeen	15
5.2 Maatregelen ter reductie van de geluidbelasting.....	15
5.2.1 Maatregelen aan de bron.....	15
5.2.2 Maatregelen in de overdracht	16
5.2.3 Maatregelen bij de ontvanger.....	17
5.3 Aanvraag hogere waarden	17
5.4 Toets aan gemeentelijk geluidbeleid	17

Bijlagen

Bijlage 1	Aangeleverde verkeersgegevens
Bijlage 2	Invoergegevens akoestisch overdrachtsmodel
Bijlage 3	Grafische weergave akoestisch overdrachtsmodel
Bijlage 4	Berekeningsresultaten railverkeer
Bijlage 5	Berekeningsresultaten wegverkeer

1 Inleiding

In opdracht van de heer T. Hofman te Holten is een onderzoek naar weg- en railverkeerslawaaï uitgevoerd in verband met het realiseren van 1 woning aan de Valkenweg 9 te Holten. Omdat de beoogde ontwikkeling niet past binnen het vigerende bestemmingsplan is een onderzoek noodzakelijk.

Het doel van het onderzoek weg- en railverkeerslawaaï is het bepalen van de optredende geluidbelastingen vanwege de nabij gelegen wegen en de spoorlijn Deventer - Almelo, het toetsen van de berekende waarden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder en beoordelen of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

De woning is krachtens de Wet geluidhinder gelegen binnen de geluidzone van de spoorlijn Deventer – Almelo, de N350 en de Rijssenseweg. De Valkenweg en Korhoenderweg in de omgeving van het plangebied hebben een wettelijke rijsnelheid van 30 km/uur. Deze wegen zijn niet gezoneerd in het kader van de Wet geluidhinder. Op basis van de wet is een onderzoek naar de geluidbelasting als gevolg van wegverkeer voor deze wegen niet noodzakelijk. In het kader van de ruimtelijke onderbouwing wordt de cumulatieve geluidbelasting als gevolg van deze wegen inzichtelijk gemaakt om te beoordelen of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Navraag bij de gemeente Rijssen-Holten heeft echter opgeleverd dat van beide wegen geen (tel)gegevens beschikbaar zijn omdat de verkeersintensiteiten op deze wegen erg laag zijn. Aangezien geen gegevens beschikbaar zijn, wordt aangenomen dat de Valkenweg en Korhoenderweg geen relevante geluidbelasting veroorzaken op de toekomstige woning aan de Valkenweg 9.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting op de woning als gevolg van railverkeer ten hoogste 58 dB bedraagt. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB overschreden maar de maximale ontheffingswaarde van 68 dB gerespecteerd. Ook voldoet de geluidbelasting aan de bovengrens van het ambitieniveau voor de geluidbelasting zoals vastgelegd in het gemeentelijk geluidbeleid.

De geluidbelasting als gevolg van wegverkeer bedraagt ten hoogste 50 dB en wordt veroorzaakt door de N350. Ook voor deze weg geldt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden maar de maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt gerespecteerd én dat wordt voldaan aan het gemeentelijk ambitieniveau voor de geluidbelasting.

Uit onderzoek is gebleken dat maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn en daarnaast stuiten op bezwaren van landschappelijke aard. Daarom wordt geadviseerd voor de woning een hogere waarde aan te vragen van 50 dB op de noordgevel als gevolg van wegverkeer en 58 dB op de zuidgevel, respectievelijk 57 dB op de westgevel als gevolg van railverkeer. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt 56 dB en wordt aanvaardbaar geacht. Op basis van de gecumuleerde geluidbelasting wordt een karakteristieke gevelgeluidwering van 27 dB geadviseerd.

Het gemeentelijk geluidbeleid vormt geen belemmering voor het vaststellen van een hogere grenswaarde. De woning wordt dient ter vervanging van bestaande bebouwing.

2 Wettelijk kader

2.1 Wet geluidhinder algemeen

De Wet geluidhinder (hierna: Wgh) beoogt de burger te beschermen tegen te hoge geluidbelastingen. In deze wet zijn onder meer de normen voor geluid als gevolg van weg- en railverkeerslawaaï en industrielawaai vastgelegd. Bij ruimtelijke plannen dient rekening gehouden te worden met de in de Wgh opgenomen grenswaarden en bepalingen. In de Wgh gelden voorkeursgrenswaarden en maximaal toelaatbare grenswaarden voor de geluidbelasting op de gevel van een geluidgevoelige bestemming.

2.1.1 Geluidgevoelige bestemming

Tot de geluidgevoelige bestemmingen worden gerekend woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen.

De grenswaarden zijn niet van toepassing op een zogenaamde dove gevel. Dit is:

- een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 33 dB (voor weg- en spoorweglawaaï), alsmede;
- een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

2.1.2 Geluidbelasting

De geluidbelasting vanwege een weg wordt berekend in de Europese dosismaat L_{den} in dB. De dagperiode is gelegen tussen 07.00 uur en 19.00 uur, de avondperiode bestaat uit de periode gelegen tussen 19.00 uur en 23.00 uur en de nachtperiode is gelegen tussen 23.00 en 07.00 uur. Het L_{den} houdt rekening met een straffactor voor de avond- en nachtperiode omdat het geluid in de avond- en nachtperiode als hinderlijker wordt ervaren dan overdag. De bepaling van het L_{den} verloopt volgens het gestelde in art 1 Wgh.

De berekende geluidbelasting wordt gepresenteerd als een afgeronde waarde waarbij geldt dat een berekende waarde die eindigt op 0,50 wordt afgerond naar de meest nabij gelegen even waarde. Een berekende geluidbelasting van 48,50 dB wordt dus afgerond gepresenteerd als 48 dB.

2.1.3 Voorkeursgrenswaarde en hogere waarde

In de Wgh zijn (voorkeurs)grenswaarden vastgesteld voor de geluidbelasting afkomstig van verschillende geluidsbronnen. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde maar niet van de maximale ontheffingswaarde kan een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden aangevraagd bij het bevoegd gezag (art. 110a lid 1 Wgh). Een dergelijke ontheffing wordt een hogere waarde genoemd.

Wanneer ook de maximale te verlenen ontheffingswaarde wordt overschreden is in principe geen bouw van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk tenzij deze worden voorzien van dove gevels of andere (geluidreducerende) maatregelen.

Meestal is het bevoegd gezag Burgemeester en Wethouders (hierna B&W) van de gemeente waarin het plan is gelegen. De Wgh dan wel het aanhangend “Besluit geluidhinder” bevat gronden op basis waarvan mag worden afgeweken van de voorkeursgrenswaarden. De bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde vindt echter slechts toepassing indien zogenoemde bronmaatregelen of overdrachtsmaatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (art. 110a lid 5 Wgh). Om dit aan te kunnen tonen geldt een onderzoeksplicht. Dit houdt in dat in ieder geval een onderzoek moet worden uitgevoerd naar de geluidbelasting zonder geluidreducerende maatregelen. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarden moet de effectiviteit van maatregelen worden onderzocht om de geluidbelasting te reduceren tot de hoogst toelaatbare geluidbelasting respectievelijk de voorkeursgrenswaarde.

Ten slotte kan bij algemene maatregel van bestuur worden bepaald dat de bevoegdheid tot het vaststellen van hogere waarden alleen in bij die maatregel aan te geven gevallen kan worden toegepast (art. 110a lid 5 Wgh). Deze algemene maatregel van bestuur is het Besluit geluidhinder waarin in hoofdstuk 5 bepalingen zijn opgenomen met betrekking tot een verzoek om een hogere waarde als bedoeld in art. 110a lid 3 Wgh. In een “Hogere waarde beleid” kan het bevoegd gezag aangeven in welke situaties en onder welke voorwaarden zij zal meewerken aan een verzoek.

2.1.4 Cumulatie

Art. 110f Wgh schrijft voor dat bij het vaststellen van hogere grenswaarden rekening wordt gehouden met de cumulatie van meerdere geluidbronnen. De wijze waarop de cumulatieve geluidbelasting dient te worden bepaald is opgenomen in art. 1.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Volgens het gestelde in genoemd voorschrift wordt deze rekenmethode toegepast indien er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidbron. Daarbij moet vastgesteld worden of er sprake is van relevante blootstelling aan meerdere bronnen. Dit is alleen het geval indien de voorkeursgrenswaarde van die te onderscheiden bronnen wordt overschreden.

Conform art 1.5 Bgh kan de gemeente alleen een hogere waarde vaststellen indien cumulatie van verschillende geluidsbronnen niet leidt tot onaanvaardbare geluidbelastingen.

2.2 Spoorweglawaaai

Per 1 juli 2012 zijn voor een groot aantal hoofdspoorwegen geluidproductieplafonds (gpp's) vastgesteld. De gpp's zijn een grens voor de maximaal optredende geluidniveaus langs rijksinfrastructuur. De bij de vaststelling gehanteerde gegevens zijn vastgelegd in een bronregister. Voor de beoordeling van een plan blijft de Wet geluidhinder van toepassing maar dient gebruik te worden gemaakt van de brongegevens uit het “Geluidregister spoor”.

2.2.1 Zones langs spoorwegen

Op basis van art. 1.4 Bgh heeft een spoorweg een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de spoorweg tot de breedte aan weerszijden van de spoorweg, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf. De minister stelt bij ministeriële regeling een kaart vast waarop de zonebreedte is aangegeven.

Voor spoorwegen die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart is de breedte van de zone afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond. In Tabel 2-1 is de omvang van de geluidzones weergegeven.

Tabel 2-1 Zonebreedte spoorwegen

Hoogte geluidproductieplafond	Zonebreedte [m]
Kleiner dan 56 dB	100
Gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200
Gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300
Gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600
Gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900
Gelijk aan of groter dan 74 dB	1200

2.2.2 Grenswaarden

In het Bgh worden grenswaarden gesteld ten aanzien van spoorweglawaai. In onderstaande Tabel 2-2 volgt een overzicht van de diverse grenswaarden die van toepassing zijn voor nieuwe situaties binnen de zone van een spoorweg.

Tabel 2-2 Overzicht voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde

Situatie		Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximale ontheffingswaarde [dB]
Bestaand spoor	Woning nog niet geprojecteerd	55	68
Nieuw spoor	Woning aanwezig	55	68

Een nog niet geprojecteerde woning is een woning waarvoor het geldende bestemmingsplan het verlenen van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen niet toestaat.

2.3 Wegverkeerslawaai

2.3.1 Zones langs wegen

De Wgh stelt eisen aan de in de omgeving van een weg toelaatbaar geachte geluidniveaus. Het gebied aan weerszijden van een weg waarbinnen aandacht aan het geluid dient te worden besteed wordt de geluidzone genoemd. De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk). De omvang van de geluidzone is opgenomen in art. 74 Wgh. De definities van stedelijk en buitenstedelijk gebied zijn opgenomen in art. 1 Wgh. Als buitenstedelijk gebied wordt aangemerkt het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de zone van een auto(snel)weg voor zover liggend binnen de bebouwde kom.

Conform art. 74 lid 2 bevindt zich geen zone langs wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt of langs wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied (art. 74 lid 2 Wgh). In Tabel 2-3 is een overzicht gegeven van de zonebreedtes.

Tabel 2-3 Zonebreedte aan weerszijde van de weg

Type gebied	Aantal rijstroken	Zonebreedte [m]
Stedelijk	1 of 2	200
	3 of meer	350
Buitenstedelijk	1 of 2	250
	3 of 4	400
	5 of meer	600

2.3.2 Grenswaarden

In Tabel 2-4 volgt een overzicht van de diverse grenswaarden die van toepassing zijn voor nieuwe situaties binnen de zone van een weg.

Tabel 2-4 Overzicht voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde

Situatie		Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximale ontheffingswaarde [dB]	
			Stedelijk	Buitenstedelijk
bestaande weg	woning nog niet geprojecteerd	48	63	53
bestaande weg	te bouwen woning bij agrarisches bedrijf	48	nvt	58
bestaande weg	vervangende nieuwbouw	48	68	58/63*
nieuwe weg	woning aanwezig of in aanbouw	48	63	58

* De ontheffingswaarde van 63 dB geldt voor vervangende nieuwbouw binnen de zone van een auto(snel)weg gelegen binnen de bebouwde kom

Een nog niet geprojecteerde woning is een woning waarvoor het geldende bestemmingsplan het verlenen van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen niet toestaat. Een woning in aanbouw is een nog niet aanwezige woning waarvoor de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen is afgegeven.

2.3.3 Aftrek art. 110g Wgh

Op grond van verdere ontwikkelingen in de techniek en het treffen van geluidreducerende maatregelen aan motorvoertuigen is het de verwachting dat het wegverkeer in de toekomst minder geluid zal produceren dan momenteel het geval is. Op basis van art. 110 g Wgh kan de Minister een aftrek vaststellen voor het in de toekomst stiller worden van motorvoertuigen.

De aftrek als bedoeld in art. 110g Wgh staat vermeld in art. 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en bedraagt:

- 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder aftrek conform art 110 g Wgh 56 dB is;
- 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder aftrek conform art 110 g Wgh 57 dB is;
- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting afwijkt van de bovenstaande waarden;
- 5 dB voor overige wegen;
- 0 dB bij het bepalen van de geluidwering van de gevel.

2.4 Gemeentelijk geluidbeleid

Sinds 2 september 2009 is de Nota hogere grenswaarden van de gemeente Rijssen-Holten van toepassing op het vaststellen van hogere waarden.¹ Met betrekking tot het vaststellen van hogere waarden is in deze nota het volgende opgenomen.

De gemeente Rijssen-Holten hanteert een gebiedsgericht geluidsbeleid. Per gebiedstype is een ambitie vastgesteld ter vervanging van de voorkeursgrenswaarde. Uit de Nota geluidsbeleid blijkt dat het plangebied is gelegen in het gebiedstype “natuur- & extensiveringsgebied”.² Voor dit gebiedstype geldt voor weg- en railverkeer een ambitieniveau “rustig” en een bovengrens van “onrustig”. Het ambitieniveau “rustig” komt overeen met een geluidbelasting van 38 tot 43 dB L_{den} voor wegverkeer en 45 tot 50 dB L_{den} voor railverkeer. De bovengrens “onrustig” komt overeen met een geluidbelasting van 48 tot 53 dB L_{den} voor wegverkeer en 55 tot 58 dB L_{den} voor railverkeer. Het toetsen aan het ambitieniveau is alleen van toepassing op nieuwe situaties.

In de Wet geluidhinder zijn in art. 110a lid 5 Wgh de hoofdcriteria vastgelegd voor het verlenen van een hogere grenswaarde. Aanvullende heeft de gemeente de volgende locatiespecifieke criteria opgenomen:

- De nieuwbouw ter plaatse dient ter vervanging van bestaande bebouwing;
- De locatie is opgenomen in herstructureringsplannen;
- De nieuwbouw vult een open plek op tussen aanwezige bebouwing;
- De huidige functie komt niet overeen met de gewenste functie;
- Met de ontwikkeling van de betreffende locatie worden één of meerdere andere milieuknelpunten elders opgelost.

Bij het verlenen van een hogere grenswaarde worden door de gemeente Rijssen-Holten akoestische compensatiemaatregelen toegepast. Bij hoge geluidsniveaus worden ook niet-akoestische compensatiemaatregelen toegepast.

¹ B.E.A. van Osch en M.H.M van Kesteren, Gebiedsgericht geluidsbeleid gemeente Rijssen-Holten, Nota hogere grenswaarden, DGMR, Arnhem:2008.

² B.E.A. van Osch en M.H.M van Kesteren, Gebiedsgericht geluidsbeleid gemeente Rijssen-Holten, Nota geluidsbeleid, DGMR, Arnhem:2008.

Aanvullend gelden de volgende voorwaarden voor het toekennen van een hogere waarde tot en met de geluidsklasse “onrustig”.

- Indien mogelijk worden bronmaatregelen getroffen;
- Indien mogelijk wordt de afstand tussen de geluidsbron en de nieuwe woning(en) vergroot;
- Bij voorkeur dient bij woningen/appartementen een buitenruimte te voldoen aan de ambitiewaarde van het betreffende gebied;
- Het stedenbouwkundige ontwerp wordt zodanig vormgegeven dat de woning aan randen van woongebieden zoveel mogelijk zorgen voor afscherming van het achterliggende gebied.

De gemeente Rijssen-Holten laat in beginsel geen dove gevels toe vanuit het oogpunt van leefbaarheid. In bijzondere situaties zijn maximaal twee dove gevels toelaatbaar.

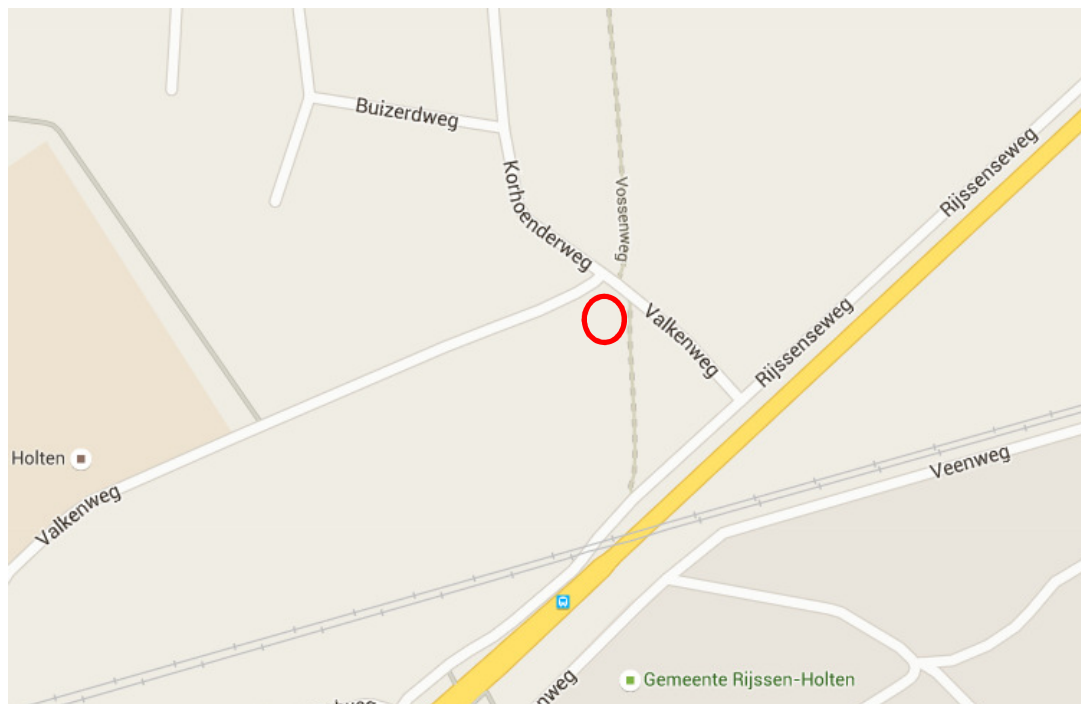
2.5 Geluidsituatie in het kader van de ruimtelijke onderbouwing

Indien van toepassing wordt in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing, de cumulatie van alle relevante (zoneplichtige en niet-zoneplichtige) bronnen inzichtelijk gemaakt.

3 Uitgangspunten onderzoek

3.1 Situatie

Het nieuwbouwplan is gesitueerd aan de Valkenweg 9 te Holten. In onderstaande Figuur 3-1 is de ligging van het plan ten opzichte van de omgeving getoond.



Figuur 3-1 Ligging plangebied (rode cirkel)

3.2 Aangeleverde stukken

Voor het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- Kadastrale kaart van de omgeving;
- Tekeningen van het plan, Selecthuis Ontwikkeling B.V. 23-11-2015;
- Verkeersgegevens aangeleverd door gemeente Rijssen-Holten d.d. 3 maart 2016;
- Geluidregister spoor.

3.3 Gegevens wegverkeerslawaaai

Bij de gemeente Rijssen-Holten zijn verkeersgegevens opgevraagd met betrekking tot de N350, Rijsseweweg, Valkenweg en Korhoenderweg. Voor de Valkenweg en de Korhoenderweg zijn geen gegevens beschikbaar vanwege de beperkte verkeersintensiteiten. Van de N350 en de Rijsseweweg zijn gegevens beschikbaar voor het peiljaar 2020. Voor het toekomstig maatgevend jaar (2026) is een groeipercentage van 1,5% per jaar van toepassing.

In Tabel 3-1 wordt een algemeen overzicht van de verkeersgegevens getoond. Voor een overzicht van de aangeleverde verkeersgegevens wordt verwezen naar bijlage 1.

Tabel 3-1 Algemeen overzicht verkeersgegevens

Weg	Intensiteit 2026 [mvt/etmaal]	Snelheid [km/uur]	Wegdektype
N350	13.887	80	SMA0/6 (referentiewegdek)
Rijssenseweg	453	30	Klinkers (in keperverband)

Uit de verkeersgegevens van de Rijssenseweg blijkt dat ter plaatse een snelheid geldt van 30 km/uur en dat de wegdekverharding bestaat uit klinkers. Uit de streetview van Google maps blijkt echter dat de snelheid ter plaatse 60 km/uur bedraagt en de wegdekverharding bestaat uit asfalt (waarschijnlijk DAB of SMA 0/6). Indien de aangeleverde gegevens correct zijn, is de Rijssenseweg niet zoneplichting. Echter op basis van de gegevens uit Google maps is de weg wel zoneplichting. Voor de zekerheid wordt voor de Rijssenseweg de geluidbelasting bepaald op basis van de door de gemeente Rijssen-Holten aangeleverde verkeersgegevens en op basis van de informatie uit Google maps. De te beschouwen wegen zijn gelegen in buitenstedelijk gebied, de zonebreedte bedraagt 25 meter.

Op basis van de representatief te achten snelheid bedraagt de aftrek conform art. 110g Wgh 5 dB voor de Rijssenseweg en 2 tot 4 dB (afhankelijk van het berekeningsresultaat) voor de N350.

3.4 Gegevens spoorweglawaai

De spoorgegevens zijn afkomstig uit het “geluidregister spoor” te raadplegen via www.geluidspoor.nl. Voor het betreffende deel van de spoorlijn Deventer-Almelo is een geluidproductieplafond vastgesteld van (afgerond) 65 tot 66 dB. Op basis daarvan bedraagt de zonebreedte 300 tot 600 meter. Het bouwplan is gesitueerd binnen deze zone.

De brondata van dit betreffende spoortracé zijn gedownload uit het geluidregister spoor op 29 februari 2016 en ingevoerd in het model met behulp van de importfunctie Geluidregister RMR-2012 van Geomilieu. Op de emissie van de banen is een plafondcorrectiewaarde van +1,5 dB toegepast.

Langs het betreffende spoortraject zijn geen geluidsschermen gesitueerd.

3.5 Rekenmethode

De berekeningen van de geluidbelastingen L_{den} op de gevels van woningen zijn uitgevoerd conform het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012”, zoals bedoeld in art. 110 Wgh. Gezien de situatie ter plaatse is voor de berekeningen gebruik gemaakt van standaard rekenmethode II uit bijlage III voor wegverkeerslawaai en standaard rekenmethode II uit bijlage IV voor spoorweglawaai.

3.6 Akoestisch overdrachtsmodel

De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het computerprogramma Geomilieu v3.11 van DGMR.

In het rekenmodel is uitgegaan van de volgende rekenparameters:

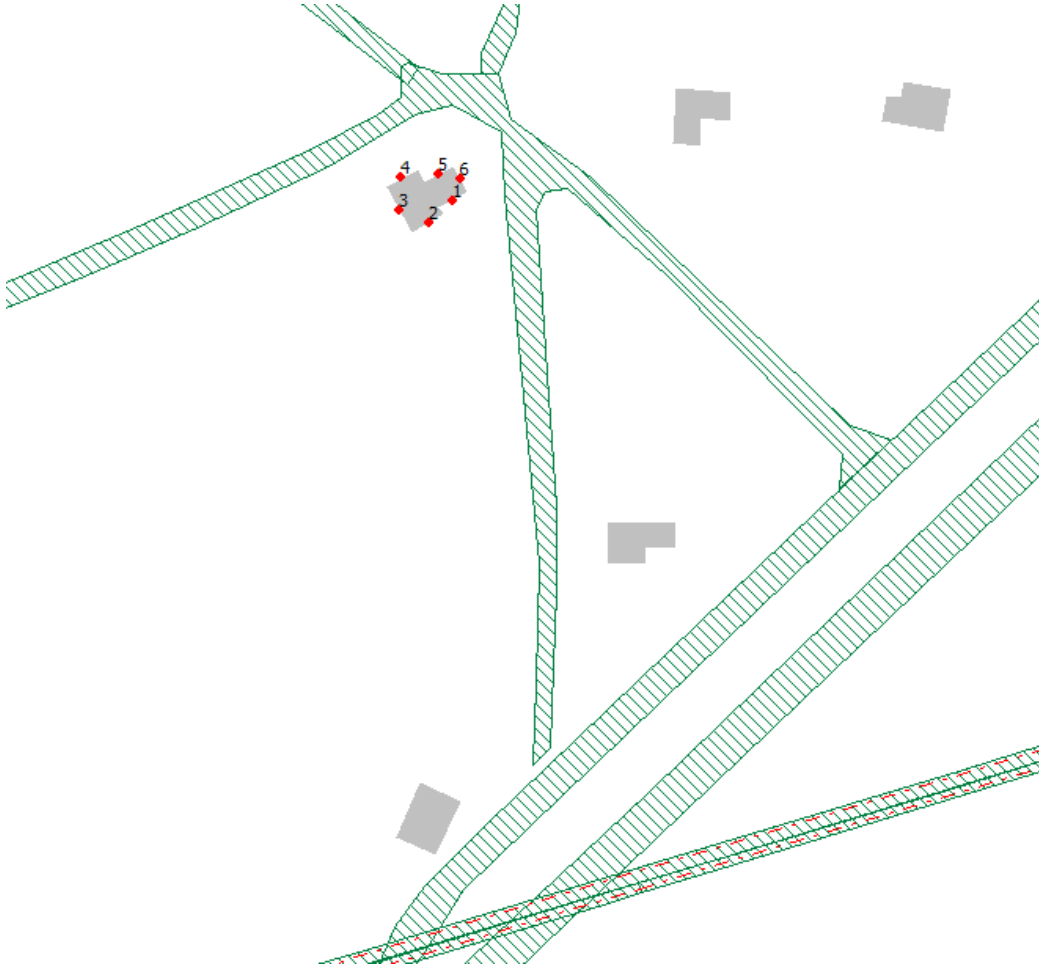
- Bodemfactor algemeen: 0,8 (zacht);
- Zichthoek: 2 graden;
- Maximaal aantal reflecties: 1;
- Meteorologische correctie: conform standaard;
- Luchtdemping: conform standaard.

Het invallend geluidniveau is bepaald op de gevels van woningen. De geluidbelasting is berekend op 1,5 meter boven maaiveld of boven de verdiepingsvloer.

De invoergegevens van het akoestisch overdrachtsmodel zijn opgenomen in bijlage 2. In bijlage 3 wordt het akoestisch overdrachtsmodel grafisch weergegeven.

4 Berekeningsresultaten

In Figuur 4-1 wordt de ligging van de rekenpunten weergegeven.



Figuur 4-1 Ligging rekenpunten

4.1 Geluidbelasting railverkeer

In Tabel 4-1 wordt voor de rekenpunten een overzicht gegeven van de berekende geluidbelasting als gevolg van railverkeer. De berekeningsresultaten zijn tevens opgenomen in bijlage 4.

Tabel 4-1 Berekende geluidbelasting railverkeer

Waarneempunt	Waarneemhoogte boven maaiveld	
	1,5 m	4,5 m
1 Noord 1	57	58
2 Noord 2	57	58
3 West	56	57
4 Zuid 1	43	44
5 Zuid 2	41	42
6 Oost	53	54

4.2 Geluidbelasting wegverkeer

In Tabel 4-2 wordt de geluidbelasting als gevolg van de N350 en de Rijssenseweg getoond inclusief aftrek conform art 110g Wgh. De berekeningsresultaten exclusief aftrek zijn opgenomen in Tabel 4-3. Op basis van de gegevens van de gemeente Rijssen-Holten is de Rijssenseweg niet zoneplichtig in het kader van de Wgh (zie ook paragraaf 3.3). Omdat deze gegevens niet overeenkomen met de gegevens uit de streetview van Google maps, wordt hier de geluidbelasting overeenkomstig de gegevens van Google maps inzichtelijk gemaakt voor de (zoneplichtige) Rijssenseweg. De geluidbelasting als gevolg van de individuele wegen zijn opgenomen in bijlage 5.

Tabel 4-2 Berekeningsresultaten wegverkeer inclusief aftrek art. 110g Wgh

Waarneempunt	Waarneemhoogte [m]	Geluidbelasting [dB] als gevolg van de N350	Geluidbelasting [dB] als gevolg van de Rijssenseweg
1 Noord 1	1,5	49	29
	4,5	50	30
2 Noord 2	1,5	49	28
	4,5	50	30
3 West	1,5	46	24
	4,5	46	25
4 Zuid 1	1,5	34	<20
	4,5	35	<20
5 Zuid 2	1,5	33	<20
	4,5	34	<20
6 Oost	1,5	47	26
	4,5	48	27

Tabel 4-3 Berekeningsresultaten wegverkeer exclusief aftrek art. 110g Wgh

Waarneempunt	Waarneemhoogte [m]	Geluidbelasting [dB] als gevolg van de N350	Geluidbelasting [dB] als gevolg van de Rijssenseweg
1 Noord 1	1,5	51	34
	4,5	52	35
2 Noord 2	1,5	51	33
	4,5	52	35
3 West	1,5	48	29
	4,5	48	30
4 Zuid 1	1,5	36	<20
	4,5	37	20
5 Zuid 2	1,5	35	<20
	4,5	36	<20
6 Oost	1,5	49	31
	4,5	50	32

4.3 Wettelijke toets

Uit Tabel 4-1 blijkt dat de geluidbelasting als gevolg van railverkeer ten hoogste 58 dB bedraagt. Hiermee is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB maar lager dan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. De geluidbelasting voldoet aan de bovengrens van het hier van toepassing zijnde gebiedstype “natuur- & extensiveringsgebied”.

Indien uit dit onderzoek blijkt dat maatregelen om de geluidbelasting als gevolg van de spoorlijn te reduceren onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard moet een hogere grenswaarde worden aangevraagd bij het bevoegd gezag. In hoofdstuk 5 is nader ingegaan op de mogelijkheid tot het treffen van geluidreducerende maatregelen.

Uit Tabel 4-2 blijkt dat de geluidbelasting als gevolg van de N350 ten hoogste 50 dB bedraagt inclusief aftrek conform art. 110g Wgh. De geluidbelasting is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB maar lager dan de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. De geluidbelasting voldoet aan de bovengrens van het hier van toepassing zijnde gebiedstype “natuur- & extensiveringsgebied”. De geluidbelasting als gevolg van de Rijssenseweg bedraagt ten hoogste 30 dB en voldoet daarmee ruim aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Indien uit dit onderzoek blijkt dat maatregelen om de geluidbelasting als gevolg van de N350 te reduceren onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard moet een hogere grenswaarde worden aangevraagd bij het bevoegd gezag. In hoofdstuk 5 is nader ingegaan op de mogelijkheid tot het treffen van geluidreducerende maatregelen.

4.4 Cumulatieve geluidbelasting

Voor zowel de spoorlijn als de N350 geldt dat de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Op basis van de Wet geluidhinder moet in dat geval de cumulatieve geluidbelasting inzichtelijk worden gemaakt als gevolg van de spoorlijn en de N350. In PM wordt de cumulatieve geluidbelasting inzichtelijk gemaakt overeenkomstig bijlage I van het reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De gecumuleerde geluidbelasting wordt alleen inzichtelijk gemaakt voor de gevels met een relevante blootstelling, in dit geval de noord- en de westgevel.

Waarneempunt	Waarneemhoogte [m]	Geluidbelasting als gevolg van het spoor	Geluidbelasting als gevolg van de N350	Cumulatieve geluidbelasting [dB]
1 Noord 1	1,5	57	51	55
	4,5	58	52	56
2 Noord 2	1,5	57	51	55
	4,5	58	52	56
3 West	1,5	56	48	53
	4,5	57	48	54

Voor de beoordeling van de aanvaardbaarheid wordt in bijlage I van het reken- en meetvoorschrift geluid 2012 geadviseerd de gecumuleerde geluidbelasting te vergelijken met de voor die bronsoort van toepassing zijnde normering. Aangezien railverkeer maatgevend is voor de cumulatieve geluidbelasting, wordt de aanvaardbaarheid beoordeeld ten opzichte van de normstelling voor railverkeer. Omrekening van de cumulatieve geluidbelasting naar railverkeer resulteert in een geluidbelasting van 57 tot 60 dB. Daarmee wordt ruim voldaan aan de maximale ontheffingswaarde voor railverkeer. De cumulatieve geluidbelasting wordt dan ook toelaatbaar geacht.

4.5 Geluidbelasting in het kader van de ruimtelijke onderbouwing

In het kader van de ruimtelijke onderbouwing worden normaal ook de (afzonderlijke) geluidbelastingen vanwege de niet-zoneplichtige wegen inzichtelijk gemaakt. Van de Valkenweg en Korhoenderweg zijn geen verkeersgegevens beschikbaar omdat de verkeersintensiteit op deze wegen erg laag is. Aangenomen wordt dat deze wegen geen relevante geluidbelasting veroorzaken op de toekomstige woning.

Door de gemeente Rijssen-Holten is aangegeven dat op de Rijssenseweg een wettelijk rijsnelheid van 30 km/uur geldt. In dat geval is de weg niet zone-plichtig. Op basis van de aangeleverde gegevens bedraagt de geluidbelasting als gevolg van de Rijssenseweg ten hoogste 30 dB exclusief aftrek conform art. 110g Wgh, de berekeningsresultaten zijn tevens opgenomen in bijlage 5. Op basis van deze geluidbelasting is sprake van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse. De geluidbelasting als gevolg van deze weg is zo laag dat hij geen relevante invloed meer heeft op de gecumuleerde geluidbelasting.

5 Maatregelen en aanvraag hogere waarden

5.1 Algemeen

Indien een geluidbelasting als gevolg van de onderzochte geluidsbron hoger is dan de voorkeursgrenswaarde moeten hogere waarden worden aangevraagd. Deze hogere waarden kunnen pas worden verleend wanneer is vastgesteld dat maatregelen onvoldoende doelmatig zijn. Op basis van de Wgh is in dat geval onderzoek noodzakelijk naar:

- Maatregelen die noodzakelijk zijn om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde;
- Indien deze maatregelen niet doelmatig zijn moet beoordeeld worden welke maatregelen wel doelmatig zijn om de geluidbelasting zo ver mogelijk te reduceren. Indien dergelijke maatregelen mogelijk zijn moet het verzoek hogere waarden afgestemd worden op de geluidbelasting na het treffen van maatregelen;
- Indien geen doelmatige maatregelen zijn te treffen heeft het verzoek hogere waarden betrekking op de geluidbelasting zonder maatregelen.

5.2 Maatregelen ter reductie van de geluidbelasting

Bij het treffen van maatregelen moet een onderscheid worden gemaakt tussen:

- Maatregelen aan de bron;
- Maatregelen in de overdracht;
- Maatregelen aan de ontvanger.

Op basis van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder wordt bepaald of maatregelen aan de bron of in de overdracht doelmatig zijn. Overeenkomstig de regeling is voor elke woning met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde een aantal reductiepunten beschikbaar welke afhankelijk is van de geluidbelasting. In dit geval ondervindt de woning een geluidbelasting van 58 dB als gevolg van railverkeer en 50 dB als gevolg van wegverkeer, hetgeen resulteert in 1.600 reductiepunten voor het treffen van maatregelen om de geluidbelasting als gevolg van het spoor te reduceren en 1.300 reductiepunten voor maatregelen om de geluidbelasting als gevolg van de N350 te reduceren.

5.2.1 Maatregelen aan de bron

Door bijvoorbeeld het verlagen van de rijsnelheid, het aanpassen van de railintensiteiten en/of het aanbrengen van raildempers kan de geluiduitstraling vanwege het spoor worden beperkt.

Het aanpassen van de railintensiteiten is alleen mogelijk met medewerking van het bevoegd gezag en is gezien de huidige reizigersaantallen niet realistisch.

Het verlagen van de rijsnelheid is ook alleen mogelijk met medewerking van het bevoegd gezag en is gezien de huidige reizigersaantallen eveneens niet realistisch. Het verlagen van de rijsnelheid heeft namelijk tot gevolg dat de capaciteit op het spoor afneemt.

In onderhavige situatie zijn reeds betonnen dwarsliggers aanwezig, het geluidsreducerende effect van het toepassen van betonnen dwarsliggers al meegenomen in de berekende geluidbelasting.

Raildempers kunnen alleen toegepast worden op betonnen dwarsliggers en kunnen niet geplaatst worden ter plaatse van wissels of voegen. De afstand waarover raildempers toegepast moeten worden is in onderhavige situatie minimaal 640 meter. Per meter enkel spoor wordt voor raildempers 29 maatregelpunten geteld. Dit betekent dat maximaal 55 meter enkel spoor raildempers aangebracht kunnen worden. De lengte waarover raildempers aangebracht kunnen worden is onvoldoende om de geluidbelasting te reduceren.

Voor de N350 geldt dat de gemeente geen invloed heeft op het stiller worden van voertuigen. Maatregelen aan de bron zijn daarom maatregelen die betrekking hebben op de uitvoering van de weg (wegdektype en snelheid) of het verkeer (intensiteiten en samenstelling)

Op basis van de functie van de weg is het niet te verwachten dat op korte termijn wijzigingen mogelijk zijn met betrekking tot de snelheden, verkeersintensiteit en verkeerssamenstelling.

Met toepassing van geluidreducerend asfalt (dunne deklaag type A) kan een geluidreductie van circa 3 dB bereikt worden. Hiermee wordt bij de woning voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. De bestaande wegverharding moet minimaal over een afstand van 550 meter worden voorzien van een dunne deklaag. Uit de regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder blijkt echter dat een dunne deklaag niet toegepast kan worden bij snelheden boven 80 km/uur. Aangezien op de N350 een wettelijke snelheid geldt van 80 km/uur, is het zeer waarschijnlijk dat een dunne deklaag niet toepasbaar is. De geluidreductie van ZOAB of dubbellaags ZOAB is onvoldoende om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde en worden daarom niet als realistische alternatieven beschouwd.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat maatregelen aan de bron voor zowel de spoorlijn als de N350 niet doelmatig zijn danwel stuiten op bezwaren van financiële aard.

5.2.2 Maatregelen in de overdracht

Maatregelen in de overdracht bestaan uit geluidsreducerende schermen of grondwallen.

Voor een scherm of grondwal van 1 meter hoogte wordt voor een spoorweg per strekkende meter 83 maatregelpunten geteld. Dit betekent dat voor 1.600 maatregelpunten 19 meter afscherming kan worden gerealiseerd met een hoogte van 1 meter. Een hogere afscherming kost meer maatregelpunten en leidt tot een kortere afschermende voorziening. Gezien de afstand van circa 160 meter van de woning tot het spoor is een scherm van 19 meter geen doelmatige afscherming.

Een scherm tussen de sporen is als overdrachtsmaatregel niet beschouwd omdat de toepassing hiervan buiten de invloed van de initiatiefnemer valt.

Voor een scherm of grondwal van 1 meter hoogte wordt voor een weg per strekkende meter 53 maatregelpunten geteld. Dit betekent dat voor 1.300 maatregelpunten 24 meter afscherming kan worden gerealiseerd met een hoogte van 1 meter. Een hogere afscherming kost meer maatregelpunten en leidt tot een kortere afschermende voorziening. Gezien de afstand van circa 135 meter van de woning tot het spoor is een scherm van 24 meter geen doelmatige afscherming.

Geluidreducerende schermen of grondwallen zijn niet doelmatig én stuiten op bezwaren van financiële aard. Daarnaast is het mogelijk dat schermen of grondwallen vanuit een landschappelijk oogpunt niet gewenst zijn.

5.2.3 Maatregelen bij de ontvanger.

Maatregelen bij de ontvanger bestaan uit het treffen van maatregelen aan de woningen.

Op basis van het Bouwbesluit 2012 bedraagt de karakteristieke geluidwering van de gevel ten minste 20 dB (art. 3.2 Bouwbesluit). Bij vaststelling van een hogere waarde voor railverkeer en wegverkeer dient de karakteristieke geluidwering minimaal gelijk te zijn aan het verschil tussen de vastgestelde hogere waarde en 33 dB (art 3.3 Bouwbesluit). Dit betekent dat voor de woning een karakteristieke gevelgeluidwering van 25 dB noodzakelijk is als gevolg van railverkeer en 20 dB als gevolg van wegverkeer.

5.3 Aanvraag hogere waarden

Gebleken is dat maatregelen (voor zover technisch mogelijk) niet doelmatig zijn. Daarom wordt voor de woning een hogere waarde aangevraagd van 50 dB op de noordgevel als gevolg van wegverkeer en 58 dB op de zuidgevel, respectievelijk 57 dB op de westgevel als gevolg van railverkeer.

Uit paragraaf 4.4 is gebleken dat de gecumuleerde geluidbelasting (wanneer teruggerekend naar railverkeer) hoger is dan de vast te stellen hogere waarden. Als gevolg hiervan wordt geadviseerd een karakteristieke gevelgeluidwering van 27 dB voor te schrijven.

5.4 Toets aan gemeentelijk geluidbeleid

In paragraaf 2.4 is het gemeentelijk beleid met betrekking tot het verlenen van hogere waarden opgenomen. Vastgesteld is dat de geluidbelasting als gevolg van de afzonderlijke bronnen voldoet aan de bovengrens van het hier van toepassing zijnde gebiedstype “natuur- & extensiveringsgebied”.

De algemene voorwaarde op basis van de Wet geluidhinder zijn reeds getoetst. Zoals in 5.2 reeds is vastgesteld, zijn maatregelen om de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde terug te brengen onvoldoende doeltreffend danwel zijn zij niet doelmatig of stuiten op bezwaren van financiële aard.

De woning dient, op termijn, als vervanging van de bestaande woning op het perceel. Op basis van het gemeentelijk geluidbeleid is het dan ook mogelijk een hogere waarde voor de woning vast te stellen.

Bijlagen

Bijlage 1 Aangeleverde verkeersgegevens

Gegevens N350

Object	Waarde
2020_GeoNoiseWegImp	
GRPNAME	70km/h of meer
(Afgeleid)	
(Acties)	
GRPNAME	70km/h of meer
DESCR	Rijssenseweg
HSTART	0.00
HEND	0.00
ISOH	0.00
HDEF	0
SRCHEIGHT	0.75
RSURF_CODE	16
RSURF_DESC	SMA 0/6
VMC	80
VLV	80
VLT	80
VHT	80
TOTINTENS	12700.00
PFLOWDAY	6.76
PFLOWEVE	3.37
PFLOWNI	0.68
PFLOWMCDAY	0.00
PFLOWMCEVE	0.00
PFLOWMCNI	0.00
PFLOWLVDAY	87.52
PFLOWLVEVE	86.66
PFLOWLVNI	85.89
PFLOWLTDAY	8.20
PFLOWLTEVE	6.90
PFLOWLTNI	5.99
PFLOWHTDAY	4.28
PFLOWHTEVE	6.44
PFLOWHTNI	8.12
FLOWMCDAY	0.00
FLOWMCEVE	0.00
FLOWMCNI	0.00
FLOWLVDAY	751.05
FLOWLVEVE	370.41
FLOWLVNI	74.39
FLOWLTDAY	70.37
FLOWLTEVE	29.51
FLOWLTNI	5.19
FLOWHTDAY	36.69
FLOWHTEVE	27.51
FLOWHTNI	7.03
ANODE	107864
BNODE	107910
LINKNR	767

Gegevens Rijssenseweg

Object	Waarde
2020_GeoNoiseWegImp	
GRPNAM	lager dan 70km/h
(Afgeleid)	
(Acties)	
GRPNAM	lager dan 70km/h
DESCR	Rijssenseweg
HSTART	0.00
HEND	0.00
ISOH	0.00
HDEF	0
SRHEIGHT	0.75
RSURF_CODE	21
RSURF_DESC	Klinkers
VMC	30
VLV	30
VLT	30
VHT	30
TOTINTENS	414.00
PFLOWDAY	6.57
PLOWEVE	4.04
PLOWNI	0.63
PLOWMCDAY	0.00
PLOWMCEVE	0.00
PLOWMCNI	0.00
PLOWLVDAY	92.83
PLOWLVEVE	93.58
PLOWLVNI	95.75
PLOWLTDAY	6.45
PLOWLTEVE	5.78
PLOWLTNI	3.83
PLOWHTDAY	0.72
PLOWHTEVE	0.64
PLOWHTNI	0.42
FLOWMCDAY	0.00
FLOWMCEVE	0.00
FLOWMCNI	0.00
FLOWLVDAY	25.25
FLOWLVEVE	15.65
FLOWLVNI	2.48
FLOWLTDAY	1.75
FLOWLTEVE	0.97
FLOWLTNI	0.10
FLOWHTDAY	0.20
FLOWHTEVE	0.11
FLOWHTNI	0.01
ANODE	135492
BNODE	145153
LINKNR	1032

Bijlage 2 Invoergegevens akoestisch overdrachtsmodel

Model: Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
1	Zuid 1	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
2	Zuid 2	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
3	West	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
4	Noord 1	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
5	Noord 2	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
6	Oost	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Model: Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
12528	17269744 - 17301000 - brug	1,00
12528	17269744 - 17301000	1,00
12528	17362464 - 17401000	1,00
12528	17401000 - 17500000	1,00
12528	17500000 - 17501000	1,00
12528	17560984 - 17601000 - brug	1,00
12528	17560984 - 17601000	1,00
12528	17560984 - 17601000	1,00
12528	17691020 - 17701000	1,00
12528	17797363 - 17801000	1,00
12528	17842000 - 17901000	1,00
12528	17992057 - 18001000	1,00
12528	18066498 - 18101000	1,00
12528	18140000 - 18201000	1,00
12528	18294801 - 18301000 - brug	1,00
12528	18294801 - 18301000	1,00
12528	18392740 - 18401000 - brug	1,00
12528	18392740 - 18401000 - brug	1,00
12528	18392740 - 18401000	1,00
12528	18392740 - 18401000	1,00
12528	18392740 - 18401000	1,00
12528	18392740 - 18401000	1,00
12528	18401000 - 18490000	1,00
12528	18490680 - 18501000	1,00
12528	18601000 - 18650000	1,00
12528	18701000 - 18715000	1,00
12528	18784499 - 18819000	1,00
12528	18882438 - 18899000	1,00
12528	18899000 - 18919000	1,00
12528	18980379 - 19019000	1,00
12528	19078318 - 19119000	1,00
12528	19119000 - 19219000	1,00
12528	19219000 - 19319000	1,00
12528	19372138 - 19419000	1,00
12528	19442000 - 19484000	1,00
12528	19484000 - 19519000	1,00
12528	19568017 - 19619000	1,00
12528	19619000 - 19654000	1,00
12528	19665958 - 19719000	1,00

Model: Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
12528	19763897 - 19819000	1,00
12528	19819000 - 19919000	1,00
12528	19919000 - 20019000	1,00
12528	20019000 - 20119000	1,00
12528	20204058 - 20219000	1,00
12528	20278002 - 20319000	1,00
12528	20411000 - 20419000	1,00
12528	20503609 - 20519000	1,00
12528	20602512 - 20619000	1,00
12528	20653341 - 20719000	1,00
12528	20719000 - 20819000	1,00
12528	20913623 - 20919000	1,00
12528	21006901 - 21019000	1,00
12528	21117509 - 21119000	1,00
12528	21204593 - 21219000	1,00
12528	21356526 - 21360000	1,00
12528	21381737 - 21419000	1,00
12528	21498638 - 21519000	1,00
12528	21607152 - 21619000	1,00
12528	21679536 - 21719000	1,00
12528	21719000 - 21819000	1,00
12528	24585315 - 24642000	1,00
12528	24688255 - 24719000	1,00
12528	24719000 - 24742000	1,00
12528	24805018 - 24819000	1,00
12528	24819000 - 24842000	1,00
12528	24918326 - 24919000	1,00
12528	24919000 - 24942000	1,00
12528	24978120 - 25000000	1,00
12528	25000000 - 25019000	1,00
12528	25019000 - 25042000	1,00
12528	25061630 - 25119000	1,00
12528	25119000 - 25142000	1,00
12528	25142000 - 25219000	1,00
12528	25317405 - 25334000	1,00
12528	25334000 - 25335000	1,00
12528	25335000 - 25342000	1,00
12528	25356000 - 25386000	1,00

Model: Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
12528	25406158 - 25419000 - brug	1,00
12528	25406158 - 25419000	1,00
12518	17340612 - 17341000 - brug	1,00
12518	17340612 - 17341000	1,00
12518	17340612 - 17341000	1,00
12518	17400000 - 17401000	1,00
12518	17401141 - 17441000	1,00
12518	17459419 - 17500000	1,00
12518	17537148 - 17541000 - brug	1,00
12518	17537148 - 17541000	1,00
12518	17537148 - 17541000	1,00
12518	17625755 - 17641000	1,00
12518	17710067 - 17741000	1,00
12518	17824625 - 17841000	1,00
12518	17856567 - 17901000	1,00
12518	17927920 - 17941000	1,00
12518	18014422 - 18041000	1,00
12518	18041000 - 18141000	1,00
12518	18141000 - 18241000	1,00
12518	18266433 - 18301000 - brug	1,00
12518	18266433 - 18301000	1,00
12518	18266433 - 18301000	1,00
12518	18301000 - 18341000	1,00
12518	18442811 - 18490000 - brug	1,00
12518	18442811 - 18490000 - brug	1,00
12518	18442811 - 18490000	1,00
12518	18442811 - 18490000	1,00
12518	18442811 - 18490000	1,00
12518	18535186 - 18541000	1,00
12518	18623034 - 18650000	1,00
12518	18886577 - 18901000	1,00
12518	18962234 - 19005000	1,00
12518	19037891 - 19105000	1,00
12518	19189204 - 19205000	1,00
12518	19205000 - 19305000	1,00
12518	19305000 - 19405000	1,00
12518	19405000 - 19484000	1,00
12518	19484000 - 19505000	1,00

Model: Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
12518	19579983 - 19601000	1,00
12518	19601000 - 19654000	1,00
12518	19677678 - 19705000	1,00
12518	19775373 - 19805000	1,00
12518	19873068 - 19905000	1,00
12518	19905000 - 20005000	1,00
12518	22596988 - 22605000	1,00
12518	22688706 - 22805000	1,00
12518	22887231 - 22901000	1,00
12518	22999727 - 23005000	1,00
12518	23101598 - 23105000	1,00
12518	23204534 - 23205000	1,00
12518	23291710 - 23305000	1,00
12518	23357490 - 23405000	1,00
12518	23426938 - 23505000	1,00
12518	23505000 - 23605000	1,00
12518	23629930 - 23705000	1,00
12518	23714597 - 23805000	1,00
12518	23883931 - 23905000	1,00
12518	23996215 - 24005000	1,00
12518	24088442 - 24105000	1,00
12518	24168836 - 24205000	1,00
12518	24258466 - 24305000	1,00
12518	24305000 - 24405000	1,00
12518	24502217 - 24505000	1,00
12518	24583806 - 24605000	1,00
12518	24605000 - 24670000	1,00
12518	24670000 - 24705000	1,00
12518	24705000 - 24770000	1,00
12518	24786882 - 24805000	1,00
12518	24833335 - 24870000	1,00
12518	24870000 - 24905000	1,00
12518	24929311 - 24970000	1,00
12518	24981877 - 25000000	1,00
12518	25000000 - 25001000	1,00
12518	25034442 - 25105000	1,00
12518	25130903 - 25170000	1,00
12518	25170000 - 25205000	1,00

Model: Wegverkeer
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
12518	25205000 - 25270000	1,00
12518	25270000 - 25305000	1,00
12518	25335943 - 25370000	1,00
12518	25370000 - 25391000 - brug	1,00
12518	25370000 - 25391000	1,00
001	Weg	0,00
002	Weg	0,00
003	Weg	0,00
004	Weg	0,00
005	Weg	0,00

Model: Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
001	Valkenweg 9 nieuw	6,70	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
002	Bestaande woning	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
003	Bestaande woning	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
004	Bestaande woning	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
005	Bestaande woning	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
006	Bestaande woning	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
007	Bestaande woning	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
008	Bestaande woning	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80
009	Bestaande woning	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
001	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
002	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
003	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
004	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
005	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
006	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
007	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
008	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
009	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250
GS396204	s:21595067	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS396191	s:21595082	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS396200	s:21595072	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS396192	s:21595081	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS396206	s:21595064	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS396199	s:21595073	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS396207	s:21595062	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS396202	s:21595070	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS397195	s:2100000019	--	--	Eigen waarde	0 dB	Ja	0,00	0,00	0,00
GS396196	s:21595077	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS396201	s:21595071	--	--	Eigen waarde	0 dB	Ja	0,00	0,00	0,00
GS396208	s:21595061	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS396198	s:21595074	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS396193	s:21595080	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS397194	s:2100000020	--	--	Eigen waarde	0 dB	Ja	0,00	0,00	0,00
GS396195	s:21595078	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS396203	s:21595068	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS396197	s:21595075	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS396194	s:21595079	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS397187	s:2100000027	--	--	Eigen waarde	0 dB	Ja	0,00	0,00	0,00
GS396205	s:21595065	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
PE400465	p:1043126583	1,00	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
PE400466	p:1043126580	1,00	20,58	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
PE400467	p:1043126578	1,00	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00

Model: Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500
GS396204	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396191	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396200	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396192	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396206	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396199	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396207	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396202	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS397195	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396196	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396201	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396208	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396198	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396193	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS397194	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396195	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396203	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396197	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396194	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS397187	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396205	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PE400465	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PE400466	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PE400467	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
GS396204	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396191	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396200	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396192	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396206	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396199	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396207	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396202	0,00	0,00	0,00	0,00
GS397195	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396196	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396201	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396208	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396198	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396193	0,00	0,00	0,00	0,00
GS397194	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396195	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396203	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396197	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396194	0,00	0,00	0,00	0,00
GS397187	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396205	0,00	0,00	0,00	0,00
PE400465	0,00	0,00	0,00	0,00
PE400466	0,00	0,00	0,00	0,00
PE400467	0,00	0,00	0,00	0,00

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO_M	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W
12528	17269744 - 17301000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	17269744 - 17301000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	17362464 - 17401000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	17401000 - 17500000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	17500000 - 17501000	16,81	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	17560984 - 17601000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	17560984 - 17601000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	17560984 - 17601000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	17691020 - 17701000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	17797363 - 17801000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	17842000 - 17901000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	17992057 - 18001000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18066498 - 18101000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18140000 - 18201000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18294801 - 18301000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18294801 - 18301000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18294801 - 18301000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18392740 - 18401000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18392740 - 18401000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18392740 - 18401000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18392740 - 18401000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18392740 - 18401000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18401000 - 18490000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18490680 - 18501000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18601000 - 18650000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18701000 - 18715000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18784499 - 18819000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18882438 - 18899000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18899000 - 18919000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	18980379 - 19019000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	19078318 - 19119000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	19119000 - 19219000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	19219000 - 19319000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	19372138 - 19419000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	19442000 - 19484000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	19484000 - 19519000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	19568017 - 19619000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	19619000 - 19654000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5

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

[illegible]

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

Naam	Lwissel	Trein 1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	Trein 2
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	130	130	130	MAT'64-V

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

Naam	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	Trein 3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3
12528	2,780	1,980	0,640	-129	-129	-129	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-129	-129	-129	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-128	-128	-128	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-125	-125	-125	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-125	-125	-125	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-120	-120	-120	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-120	-120	-120	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-120	-120	-120	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-114	-114	-114	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-106	-106	-106	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-99	-99	-99	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-91	-91	-91	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-84	-84	-84	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-76	-76	-76	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-69	-69	-69	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-69	-69	-69	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-61	-61	-61	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-61	-61	-61	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-61	-61	-61	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-61	-61	-61	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-61	-61	-61	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-47	-47	-47	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-47	-47	-47	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-40	-40	-40	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-40	-40	-40	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	40	40	40	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	42	42	42	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	48	48	48	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	57	57	57	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	65	65	65	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	71	71	71	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	76	76	76	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	80	80	80	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	84	84	84	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	84	84	84	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	87	87	87	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	91	91	91	ICM-3	6,600	7,710

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

Naam	Aantal(N) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	Trein 4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	V(D) 4	V(A) 4
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-129	-129
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-129	-129
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-128	-128
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-125	-125
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-125	-125
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-120	-120
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-120	-120
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-120	-120
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-114	-114
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-106	-106
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-99	-99
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-91	-91
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-84	-84
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-76	-76
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-69	-69
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-69	-69
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-69	-69
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-61	-61
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-61	-61
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-61	-61
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-61	-61
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-61	-61
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-61	-61
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-47	-47
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-47	-47
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-47	-47
12528	1,470	130	130	130	ICM-3	0,990	0,780	0,240	-40	-40
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-40	-40
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	40	40
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	42	42
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	48	48
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	57	57
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	65	65
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	71	71
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	76	76
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	80	80
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	84	84
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	84	84
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	87	87
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	91	91

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

Naam	V(N) 4	Trein 5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	Trein 6	Aantal(D) 6
12528	-129	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-129	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-128	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-125	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-125	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-120	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-120	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-120	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-114	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-106	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-99	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-91	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-84	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-76	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-69	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-69	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-69	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-61	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-61	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-61	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-61	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-61	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-61	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-61	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-47	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-47	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-40	E-LOC	0,030	0,090	0,030	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-40	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	40	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	42	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	48	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	57	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	65	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	71	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	76	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	80	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	84	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	84	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	87	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	91	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220

[illegible]

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

Naam	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	Trein 8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90

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

Naam	Trein 9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	Trein 10	Aantal(D) 10
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,290	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,280	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,280	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,280	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,280	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,280	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,280	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,280	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,280	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,280	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,280	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,280	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,280	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320
12528	DE-LOC-6400	0,180	0,280	0,200	90	90	90	ICM-4	7,320

[illegible]

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

Naam	Aantal(N) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	Trein 12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	V(D) 12
12528	0,200	-129	-129	-129	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-129	-129	-129	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-128	-128	-128	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-125	-125	-125	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-125	-125	-125	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-120	-120	-120	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-120	-120	-120	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-120	-120	-120	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-114	-114	-114	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-106	-106	-106	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-99	-99	-99	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-91	-91	-91	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-84	-84	-84	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-76	-76	-76	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-69	-69	-69	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-69	-69	-69	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-69	-69	-69	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-61	-61	-61	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-61	-61	-61	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-61	-61	-61	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-61	-61	-61	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-61	-61	-61	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-61	-61	-61	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-61	-61	-61	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-47	-47	-47	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-47	-47	-47	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,200	-40	-40	-40	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	-40	-40	-40	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	40	40	40	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	42	42	42	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	48	48	48	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	57	57	57	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	65	65	65	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	71	71	71	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	76	76	76	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	80	80	80	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	84	84	84	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	84	84	84	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	87	87	87	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	91	91	91	INT-R	2,690	0,000	0,000	130

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

Naam	V(A) 12	V(N) 12
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W
12528	19665958 - 19719000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	19763897 - 19819000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	19819000 - 19919000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	19919000 - 20019000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	20019000 - 20119000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	20204058 - 20219000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	20278002 - 20319000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	20411000 - 20419000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	20503609 - 20519000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	20602512 - 20619000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	20653341 - 20719000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	20719000 - 20819000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	20913623 - 20919000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	21006901 - 21019000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	21117509 - 21119000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	21204593 - 21219000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	21356526 - 21360000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	21381737 - 21419000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	21498638 - 21519000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	21607152 - 21619000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	21679536 - 21719000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	21719000 - 21819000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	24585315 - 24642000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	24688255 - 24719000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	24719000 - 24742000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	24805018 - 24819000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	24819000 - 24842000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	24918326 - 24919000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	24919000 - 24942000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	24978120 - 25000000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	25000000 - 25019000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	25019000 - 25042000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	25061630 - 25119000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	25119000 - 25142000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	25142000 - 25219000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	25317405 - 25334000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	25334000 - 25335000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	25335000 - 25342000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5

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

[illegible]

[illegible]

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

Naam	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	Trein 3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3
12528	2,780	1,980	0,640	91	91	91	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	93	93	93	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	96	96	96	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	98	98	98	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	101	101	101	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	103	103	103	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	105	105	105	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	107	107	107	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	109	109	109	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	111	111	111	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	112	112	112	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	114	114	114	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	116	116	116	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	118	118	118	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	119	119	119	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	121	121	121	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	122	122	122	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	124	124	124	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	125	125	125	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	126	126	126	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	128	128	128	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	129	129	129	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	130	130	130	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	130	130	130	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-128	-128	-128	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-128	-128	-128	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-126	-126	-126	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-126	-126	-126	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-122	-122	-122	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-122	-122	-122	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-122	-122	-122	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-119	-119	-119	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-119	-119	-119	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-117	-117	-117	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-117	-117	-117	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-113	-113	-113	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-111	-111	-111	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-111	-111	-111	ICM-3	6,600	7,710

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

Naam	Aantal(N) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	Trein 4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	V(D) 4	V(A) 4
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	91	91
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	93	93
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	96	96
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	98	98
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	101	101
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	103	103
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	105	105
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	107	107
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	109	109
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	111	111
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	112	112
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	114	114
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	116	116
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	118	118
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	119	119
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	121	121
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	122	122
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	124	124
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	125	125
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	126	126
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	128	128
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	129	129
12528	1,440	130	130	130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	130	130
12528	1,440	-130	-130	-130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	130	130
12528	1,440	-130	-130	-130	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-128	-128
12528	1,440	-128	-128	-128	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-128	-128
12528	1,440	-128	-128	-128	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-126	-126
12528	1,440	-126	-126	-126	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-126	-126
12528	1,440	-126	-126	-126	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-122	-122
12528	1,440	-124	-124	-124	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-122	-122
12528	1,440	-123	-123	-123	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-122	-122
12528	1,440	-123	-123	-123	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-119	-119
12528	1,440	-121	-121	-121	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-119	-119
12528	1,440	-121	-121	-121	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-117	-117
12528	1,440	-119	-119	-119	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-117	-117
12528	1,440	-119	-119	-119	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-113	-113
12528	1,440	-119	-119	-119	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-111	-111
12528	1,440	119	119	119	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-111	-111

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

Naam	V(N) 4	Trein 5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	Trein 6	Aantal(D) 6
12528	91	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	93	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	96	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	98	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	101	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	103	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	105	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	107	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	109	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	111	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	112	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	114	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	116	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	118	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	119	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	121	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	122	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	124	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	125	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	126	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	128	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	129	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	130	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	130	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-128	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-128	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-126	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-126	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-122	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-122	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-122	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-119	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-119	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-117	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-117	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-113	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-111	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-111	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220

[illegible]

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

Naam	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	Trein 8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90

[illegible]

Naam	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	Trein 11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	130	130	130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	-130	-130	-130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	-130	-130	-130	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	-128	-128	-128	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	-128	-128	-128	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	-126	-126	-126	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	-126	-126	-126	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	-124	-124	-124	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	-123	-123	-123	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	-123	-123	-123	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	-121	-121	-121	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	-121	-121	-121	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	-119	-119	-119	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	-119	-119	-119	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	-119	-119	-119	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	119	119	119	ICM-4	0,800	0,600

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

Naam	Aantal(N) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	Trein 12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	V(D) 12
12528	0,240	91	91	91	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	93	93	93	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	96	96	96	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	98	98	98	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	101	101	101	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	103	103	103	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	105	105	105	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	107	107	107	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	109	109	109	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	111	111	111	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	112	112	112	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	114	114	114	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	116	116	116	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	118	118	118	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	119	119	119	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	121	121	121	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	122	122	122	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	124	124	124	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	125	125	125	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	126	126	126	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	128	128	128	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	129	129	129	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	130	130	130	INT-R	2,690	0,000	0,000	130
12528	0,240	130	130	130	INT-R	2,690	0,000	0,000	-130
12528	0,240	-128	-128	-128	INT-R	2,690	0,000	0,000	-130
12528	0,240	-128	-128	-128	INT-R	2,690	0,000	0,000	-128
12528	0,240	-126	-126	-126	INT-R	2,690	0,000	0,000	-128
12528	0,240	-126	-126	-126	INT-R	2,690	0,000	0,000	-126
12528	0,240	-122	-122	-122	INT-R	2,690	0,000	0,000	-126
12528	0,240	-122	-122	-122	INT-R	2,690	0,000	0,000	-124
12528	0,240	-122	-122	-122	INT-R	2,690	0,000	0,000	-123
12528	0,240	-119	-119	-119	INT-R	2,690	0,000	0,000	-123
12528	0,240	-119	-119	-119	INT-R	2,690	0,000	0,000	-121
12528	0,240	-117	-117	-117	INT-R	2,690	0,000	0,000	-121
12528	0,240	-117	-117	-117	INT-R	2,690	0,000	0,000	-119
12528	0,240	-113	-113	-113	INT-R	2,690	0,000	0,000	-119
12528	0,240	-111	-111	-111	INT-R	2,690	0,000	0,000	-119
12528	0,240	-111	-111	-111	INT-R	2,690	0,000	0,000	119

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

Naam	V(A) 12	V(N) 12
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	130	130
12528	-130	-130
12528	-130	-130
12528	-128	-128
12528	-128	-128
12528	-126	-126
12528	-126	-126
12528	-124	-124
12528	-123	-123
12528	-123	-123
12528	-121	-121
12528	-121	-121
12528	-119	-119
12528	-119	-119
12528	-119	-119
12528	119	119

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W
12528	25356000 - 25386000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	25406158 - 25419000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12528	25406158 - 25419000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	17340612 - 17341000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	17340612 - 17341000	--	0,00	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	17340612 - 17341000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	17400000 - 17401000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	17401141 - 17441000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	17459419 - 17500000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	17537148 - 17541000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	17537148 - 17541000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	17537148 - 17541000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	17625755 - 17641000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	17710067 - 17741000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	17824625 - 17841000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	17856567 - 17901000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	17927920 - 17941000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	18014422 - 18041000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	18041000 - 18141000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	18141000 - 18241000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	18266433 - 18301000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	18266433 - 18301000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	18266433 - 18301000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	18301000 - 18341000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	18442811 - 18490000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	18442811 - 18490000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	18442811 - 18490000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	18442811 - 18490000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	18442811 - 18490000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	18535186 - 18541000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	18623034 - 18650000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	18886577 - 18901000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	18962234 - 19005000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	19037891 - 19105000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	19189204 - 19205000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	19205000 - 19305000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	19305000 - 19405000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	19405000 - 19484000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5

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

[illegible]

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

Naam	Lwissel	Trein 1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	Trein 2
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	120	120	120	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	120	120	120	MAT'64-V
12528	30	MAT'64-V	0,000	0,000	0,100	120	120	120	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V

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

Naam	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	Trein 3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3
12528	2,780	1,980	0,640	-111	-111	-111	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-107	-107	-107	ICM-3	6,600	7,710
12528	2,780	1,980	0,640	-107	-107	-107	ICM-3	6,600	7,710
12518	2,680	1,980	0,740	107	107	107	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	107	107	107	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	107	107	107	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	104	104	104	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	103	103	103	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	100	100	100	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	100	100	100	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	100	100	100	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	100	100	100	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	96	96	96	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	91	91	91	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	86	86	86	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	81	81	81	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	78	78	78	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	73	73	73	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	66	66	66	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	57	57	57	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	50	50	50	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	50	50	50	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	50	50	50	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	45	45	45	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	40	40	40	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	40	40	40	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	40	40	40	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	40	40	40	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	40	40	40	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	-40	-40	-40	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	-40	-40	-40	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	-46	-46	-46	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	-58	-58	-58	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	-69	-69	-69	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	-80	-80	-80	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	-91	-91	-91	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	-103	-103	-103	ICM-3	7,200	5,250

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

Naam	Aantal(N) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	Trein 4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	V(D) 4	V(A) 4
12528	1,440	120	120	120	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-111	-111
12528	1,440	120	120	120	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-107	-107
12528	1,440	120	120	120	ICM-3	0,990	0,750	0,300	-107	-107
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	107	107
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	107	107
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	107	107
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	104	104
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	103	103
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	100	100
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	100	100
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	100	100
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	100	100
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	96	96
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	91	91
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	86	86
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	81	81
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	78	78
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	73	73
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	66	66
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	57	57
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	50	50
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	50	50
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	50	50
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	45	45
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	40	40
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	40	40
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	40	40
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	40	40
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	40	40
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	-40	-40
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	-40	-40
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	-46	-46
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	-58	-58
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	-69	-69
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	-80	-80
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	-91	-91
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	-103	-103

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

Naam	V(N) 4	Trein 5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	Trein 6	Aantal(D) 6
12528	-111	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-107	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12528	-107	E-LOC	0,030	0,080	0,040	90	90	90	E-LOC	0,220
12518	107	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	107	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	107	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	104	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	103	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	100	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	100	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	100	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	100	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	96	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	91	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	86	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	81	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	78	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	73	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	66	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	57	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	50	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	50	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	50	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	45	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	40	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	40	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	40	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	40	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	40	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	-40	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	-40	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	-46	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	-58	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	-69	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	-80	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	-91	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	-103	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160

[illegible]

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

Naam	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	Trein 8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12528	90	90	90	DE-LOC	0,050	0,040	0,080	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90

[illegible]

Naam	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	Trein 11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11
12528	8,280	1,560	120	120	120	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	120	120	120	ICM-4	0,800	0,600
12528	8,280	1,560	120	120	120	ICM-4	0,800	0,600
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	130	130	130	ICM-4	0,800	0,560

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

Naam	Aantal(N) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	Trein 12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	V(D) 12
12528	0,240	-111	-111	-111	INT-R	2,690	0,000	0,000	120
12528	0,240	-107	-107	-107	INT-R	2,690	0,000	0,000	120
12528	0,240	-107	-107	-107	INT-R	2,690	0,000	0,000	120
12518	0,280	107	107	107	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	107	107	107	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	107	107	107	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	104	104	104	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	103	103	103	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	100	100	100	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	100	100	100	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	100	100	100	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	100	100	100	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	96	96	96	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	91	91	91	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	86	86	86	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	81	81	81	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	78	78	78	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	73	73	73	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	66	66	66	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	57	57	57	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	50	50	50	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	50	50	50	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	50	50	50	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	45	45	45	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	40	40	40	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	40	40	40	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	40	40	40	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	40	40	40	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	40	40	40	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	-40	-40	-40	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	-40	-40	-40	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	-46	-46	-46	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	-58	-58	-58	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	-69	-69	-69	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	-80	-80	-80	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	-91	-91	-91	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	-103	-103	-103	INT-R	2,030	2,050	0,000	130

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

Naam	V(A) 12	V(N) 12
12528	120	120
12528	120	120
12528	120	120
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W
12518	19484000 - 19505000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	19579983 - 19601000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	19601000 - 19654000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	19677678 - 19705000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	19775373 - 19805000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	19873068 - 19905000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	19905000 - 20005000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	22596988 - 22605000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	22688706 - 22805000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	22887231 - 22901000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	22999727 - 23005000	12,11	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	23101598 - 23105000	12,11	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	23204534 - 23205000	12,11	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	23291710 - 23305000	12,11	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	23357490 - 23405000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	23426938 - 23505000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	23505000 - 23605000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	23629930 - 23705000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	23714597 - 23805000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	23883931 - 23905000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	23996215 - 24005000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	24088442 - 24105000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	24168836 - 24205000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	24258466 - 24305000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	24305000 - 24405000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	24502217 - 24505000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	24583806 - 24605000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	24605000 - 24670000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	24670000 - 24705000	12,24	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	24705000 - 24770000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	24786882 - 24805000	12,22	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	24833335 - 24870000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	24870000 - 24905000	12,20	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	24929311 - 24970000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	24981877 - 25000000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	25000000 - 25001000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	25034442 - 25105000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	25130903 - 25170000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5

[illegible]

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

Naam	Lwissel	Trein 1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	Trein 2
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	130	130	130	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	128	128	128	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	128	128	128	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	127	127	127	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	127	127	127	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	126	126	126	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	126	126	126	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	125	125	125	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	124	124	124	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	124	124	124	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	124	124	124	MAT'64-V

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

Naam	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	Trein 3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3
12518	2,680	1,980	0,740	-103	-103	-103	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	-113	-113	-113	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	-121	-121	-121	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	-121	-121	-121	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	-125	-125	-125	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	-128	-128	-128	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	-130	-130	-130	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	130	130	130	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	127	127	127	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	126	126	126	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	125	125	125	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	123	123	123	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	122	122	122	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	121	121	121	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	120	120	120	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	118	118	118	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	117	117	117	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	116	116	116	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	114	114	114	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	113	113	113	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	111	111	111	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	109	109	109	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	107	107	107	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	106	106	106	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	104	104	104	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	102	102	102	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	100	100	100	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	97	97	97	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	97	97	97	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	95	95	95	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	95	95	95	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	92	92	92	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	92	92	92	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	90	90	90	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	90	90	90	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	90	90	90	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	87	87	87	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	84	84	84	ICM-3	7,200	5,250

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

Naam	Aantal(N) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	Trein 4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	V(D) 4	V(A) 4
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	-103	-103
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	-113	-113
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	-121	-121
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	-121	-121
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	-125	-125
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	-128	-128
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	-130	-130
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	130	130
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	127	127
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	126	126
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	125	125
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	123	123
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	122	122
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	121	121
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	120	120
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	118	118
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	117	117
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	116	116
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	114	114
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	113	113
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	111	111
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	109	109
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	107	107
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	106	106
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	104	104
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	102	102
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	100	100
12518	1,800	130	130	130	ICM-3	1,020	0,690	0,330	97	97
12518	1,800	128	128	128	ICM-3	1,020	0,690	0,330	97	97
12518	1,800	128	128	128	ICM-3	1,020	0,690	0,330	95	95
12518	1,800	127	127	127	ICM-3	1,020	0,690	0,330	95	95
12518	1,800	127	127	127	ICM-3	1,020	0,690	0,330	92	92
12518	1,800	126	126	126	ICM-3	1,020	0,690	0,330	92	92
12518	1,800	126	126	126	ICM-3	1,020	0,690	0,330	90	90
12518	1,800	125	125	125	ICM-3	1,020	0,690	0,330	90	90
12518	1,800	124	124	124	ICM-3	1,020	0,690	0,330	90	90
12518	1,800	124	124	124	ICM-3	1,020	0,690	0,330	87	87
12518	1,800	124	124	124	ICM-3	1,020	0,690	0,330	84	84

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

Naam	V(N) 4	Trein 5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	Trein 6	Aantal(D) 6
12518	-103	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	-113	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	-121	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	-121	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	-125	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	-128	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	-130	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	130	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	127	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	126	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	125	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	123	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	122	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	121	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	120	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	118	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	117	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	116	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	114	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	113	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	111	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	109	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	107	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	106	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	104	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	102	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	100	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	97	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	97	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	95	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	95	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	92	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	92	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	90	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	90	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	90	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	87	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	84	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160

[illegible]

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

Naam	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	Trein 8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90

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

Naam	Trein 9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	Trein 10	Aantal(D) 10
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800

[illegible]

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

Naam	Aantal(N) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	Trein 12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	V(D) 12
12518	0,280	-103	-103	-103	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	-113	-113	-113	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	-121	-121	-121	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	-121	-121	-121	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	-125	-125	-125	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	-128	-128	-128	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	-130	-130	-130	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	130	130	130	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	127	127	127	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	126	126	126	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	125	125	125	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	123	123	123	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	122	122	122	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	121	121	121	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	120	120	120	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	118	118	118	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	117	117	117	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	116	116	116	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	114	114	114	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	113	113	113	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	111	111	111	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	109	109	109	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	107	107	107	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	106	106	106	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	104	104	104	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	102	102	102	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	100	100	100	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	97	97	97	INT-R	2,030	2,050	0,000	130
12518	0,280	97	97	97	INT-R	2,030	2,050	0,000	128
12518	0,280	95	95	95	INT-R	2,030	2,050	0,000	128
12518	0,280	95	95	95	INT-R	2,030	2,050	0,000	127
12518	0,280	92	92	92	INT-R	2,030	2,050	0,000	127
12518	0,280	92	92	92	INT-R	2,030	2,050	0,000	126
12518	0,280	90	90	90	INT-R	2,030	2,050	0,000	126
12518	0,280	90	90	90	INT-R	2,030	2,050	0,000	125
12518	0,280	90	90	90	INT-R	2,030	2,050	0,000	124
12518	0,280	87	87	87	INT-R	2,030	2,050	0,000	124
12518	0,280	84	84	84	INT-R	2,030	2,050	0,000	124

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

Naam	V(A) 12	V(N) 12
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	130	130
12518	127	127
12518	127	127
12518	126	126
12518	126	126
12518	125	125
12518	124	124
12518	124	124
12518	124	124

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W
12518	25170000 - 25205000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	25205000 - 25270000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	25270000 - 25305000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	25335943 - 25370000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	25370000 - 25391000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	25370000 - 25391000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
12518	25467181 - 25470000 - brug	11,42	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5

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

Naam	bb	m
12518	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
12518	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
12518	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
12518	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
12518	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
12518	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
12518	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf
12518	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf

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

Naam	Lwissel	Trein 1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	Trein 2
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	123	123	123	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	123	123	123	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	122	122	122	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	122	122	122	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	121	121	121	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	121	121	121	MAT'64-V
12518	30	MAT'64-V	0,100	0,000	0,000	121	121	121	MAT'64-V

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

Naam	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	Trein 3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3
12518	2,680	1,980	0,740	84	84	84	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	81	81	81	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	81	81	81	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	77	77	77	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	77	77	77	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	77	77	77	ICM-3	7,200	5,250
12518	2,680	1,980	0,740	73	73	73	ICM-3	7,200	5,250

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

Naam	Aantal(N) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	Trein 4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	V(D) 4	V(A) 4
12518	1,800	123	123	123	ICM-3	1,020	0,690	0,330	84	84
12518	1,800	123	123	123	ICM-3	1,020	0,690	0,330	81	81
12518	1,800	122	122	122	ICM-3	1,020	0,690	0,330	81	81
12518	1,800	122	122	122	ICM-3	1,020	0,690	0,330	77	77
12518	1,800	121	121	121	ICM-3	1,020	0,690	0,330	77	77
12518	1,800	121	121	121	ICM-3	1,020	0,690	0,330	77	77
12518	1,800	121	121	121	ICM-3	1,020	0,690	0,330	73	73

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

Naam	V(N) 4	Trein 5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	Trein 6	Aantal(D) 6
12518	84	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	81	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	81	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	77	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	77	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	77	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160
12518	73	E-LOC	0,040	0,050	0,050	90	90	90	E-LOC	0,160

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

Naam	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	Trein 7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7
12518	0,160	0,000	123	123	123	GOEDEREN	9,610	5,330	7,080
12518	0,160	0,000	123	123	123	GOEDEREN	9,610	5,330	7,080
12518	0,160	0,000	122	122	122	GOEDEREN	9,610	5,330	7,080
12518	0,160	0,000	122	122	122	GOEDEREN	9,610	5,330	7,080
12518	0,160	0,000	121	121	121	GOEDEREN	9,610	5,330	7,080
12518	0,160	0,000	121	121	121	GOEDEREN	9,610	5,330	7,080
12518	0,160	0,000	121	121	121	GOEDEREN	9,610	5,330	7,080

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

Naam	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	Trein 8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90
12518	90	90	90	DE-LOC	0,100	0,030	0,020	90	90	90

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

Naam	Trein 9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	Trein 10	Aantal(D) 10
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800
12518	DE-LOC-6400	0,230	0,140	0,210	90	90	90	ICM-4	7,800

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

Naam	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	Trein 11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11
12518	5,720	2,160	123	123	123	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	123	123	123	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	122	122	122	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	122	122	122	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	121	121	121	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	121	121	121	ICM-4	0,800	0,560
12518	5,720	2,160	121	121	121	ICM-4	0,800	0,560

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

Naam	Aantal(N) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	Trein 12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	V(D) 12
12518	0,280	84	84	84	INT-R	2,030	2,050	0,000	123
12518	0,280	81	81	81	INT-R	2,030	2,050	0,000	123
12518	0,280	81	81	81	INT-R	2,030	2,050	0,000	122
12518	0,280	77	77	77	INT-R	2,030	2,050	0,000	122
12518	0,280	77	77	77	INT-R	2,030	2,050	0,000	121
12518	0,280	77	77	77	INT-R	2,030	2,050	0,000	121
12518	0,280	73	73	73	INT-R	2,030	2,050	0,000	121

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

Naam	V(A) 12	V(N) 12
12518	123	123
12518	123	123
12518	122	122
12518	122	122
12518	121	121
12518	121	121
12518	121	121

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Vormpunten	Lengte	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling
001	Rijssenseweg	0,00	0,00	Relatief	13	1329,66	False	1,5	0,75	0
002	N350	0,00	0,00	Relatief	5	1363,87	False	1,5	0,75	0

Model: Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))
001	W0	Referentiewegdek	60	60	60	60	60	60	60
002	W0	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80

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

Naam	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)
001	60	60	453,00	6,57	4,04	0,63	92,83	93,58	95,75	6,45
002	80	80	13887,00	6,76	3,37	0,68	87,52	86,66	85,89	8,20

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

Naam	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500
001	5,78	3,83	0,72	0,64	0,42	69,79	78,37	84,43	89,82
002	6,90	5,99	4,28	6,44	8,12	84,10	93,88	99,17	106,13

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

Naam	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250
001	96,41	92,90	86,11	76,02	99,08	67,51	76,03	82,03
002	112,19	108,38	101,53	90,66	114,80	81,65	91,02	96,37

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

Naam	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (A) Totaal	LE (N) 63	LE (N) 125
001	87,58	94,27	90,74	83,95	73,77	96,91	58,90	67,23
002	103,59	109,30	105,46	98,59	87,77	111,95	75,11	84,21

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

Naam	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (N) Totaal
001	73,00	79,12	86,10	82,54	75,73	65,28	88,66
002	89,60	97,00	102,46	98,58	91,71	80,92	105,14

Model: Kopie van Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: Rijssenseweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Vormpunten	Lengte	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling
001	Rijssenseweg	0,00	0,00	Relatief	13	1329,66	False	1,5	0,75	0

Model: Kopie van Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: Rijssenseweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))
001	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	30	30

Model: Kopie van Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: Rijssenseweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)
001	30	30	30	30	453,00	6,57	4,04	0,63	92,83

Model: Kopie van Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: Rijssenseweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LE (D) 63	LE (D) 125
001	93,58	95,75	6,45	5,78	3,83	0,72	0,64	0,42	78,38	83,19

Model: Kopie van Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: Rijssenseweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal	LE (A) 63
001	92,03	89,36	92,57	86,23	81,16	76,88	97,11	76,01

Model: Kopie van Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: Rijssenseweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (A) Totaal
001	80,76	89,49	87,12	90,38	83,98	78,90	74,39	94,79

Model: Kopie van Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: Rijssenseweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k
001	67,12	71,63	79,85	78,69	82,07	75,50	70,38	65,01

Model: Kopie van Wegverkeer
versie van Gebied - Gebied
Groep: Rijssenseweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (N)	Totaal
001		86,03

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Railverkeer

Model eigenschap

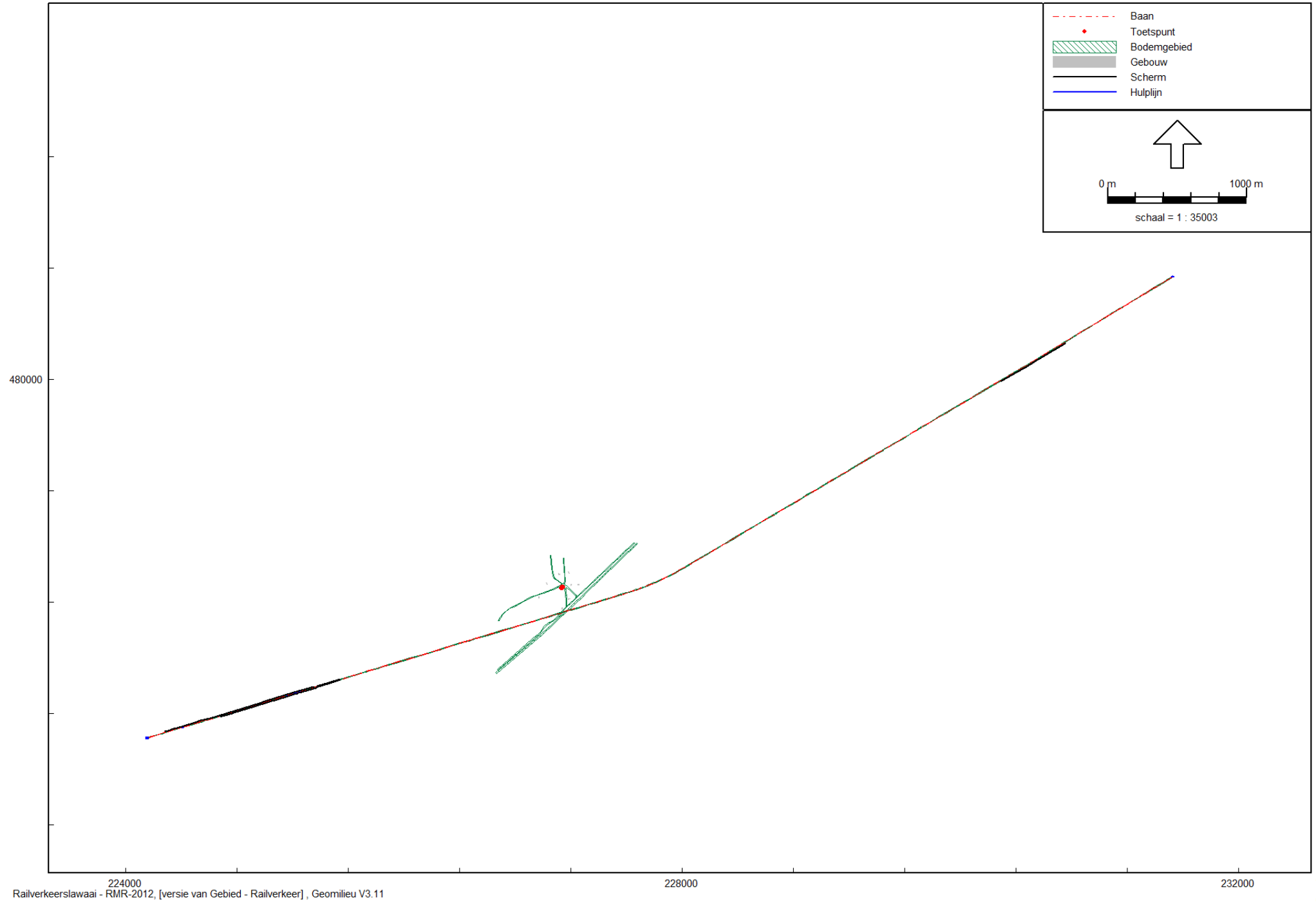
Omschrijving	Railverkeer
Verantwoordelijke	PiroN
Rekenmethode	RMR-2012
Aangemaakt door	PiroN op 1-3-2016
Laatst ingezien door	PiroN op 7-3-2016
Model aangemaakt met	Geomilieu V3.11
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	0,80
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

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Wegverkeer

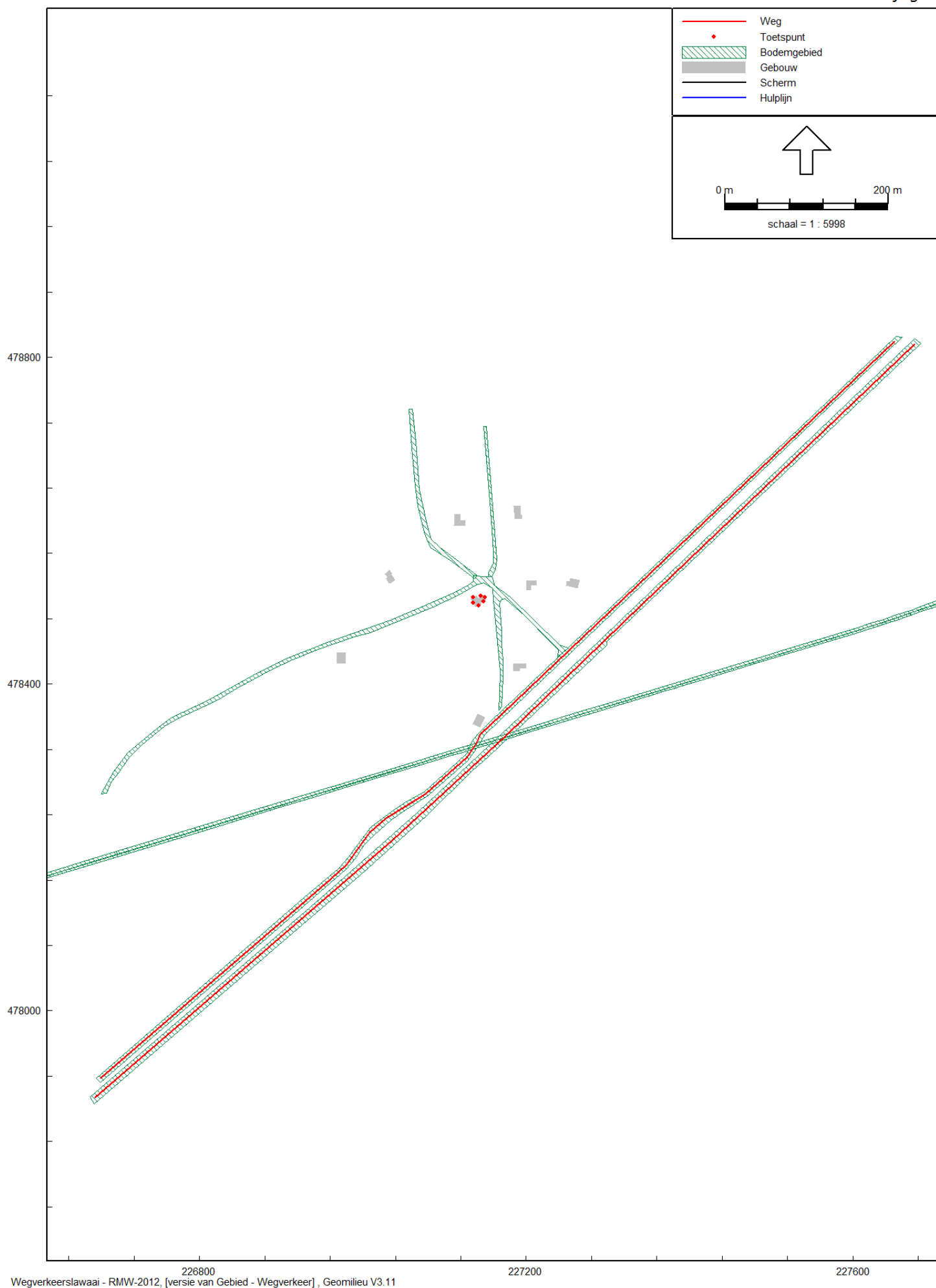
Model eigenschap

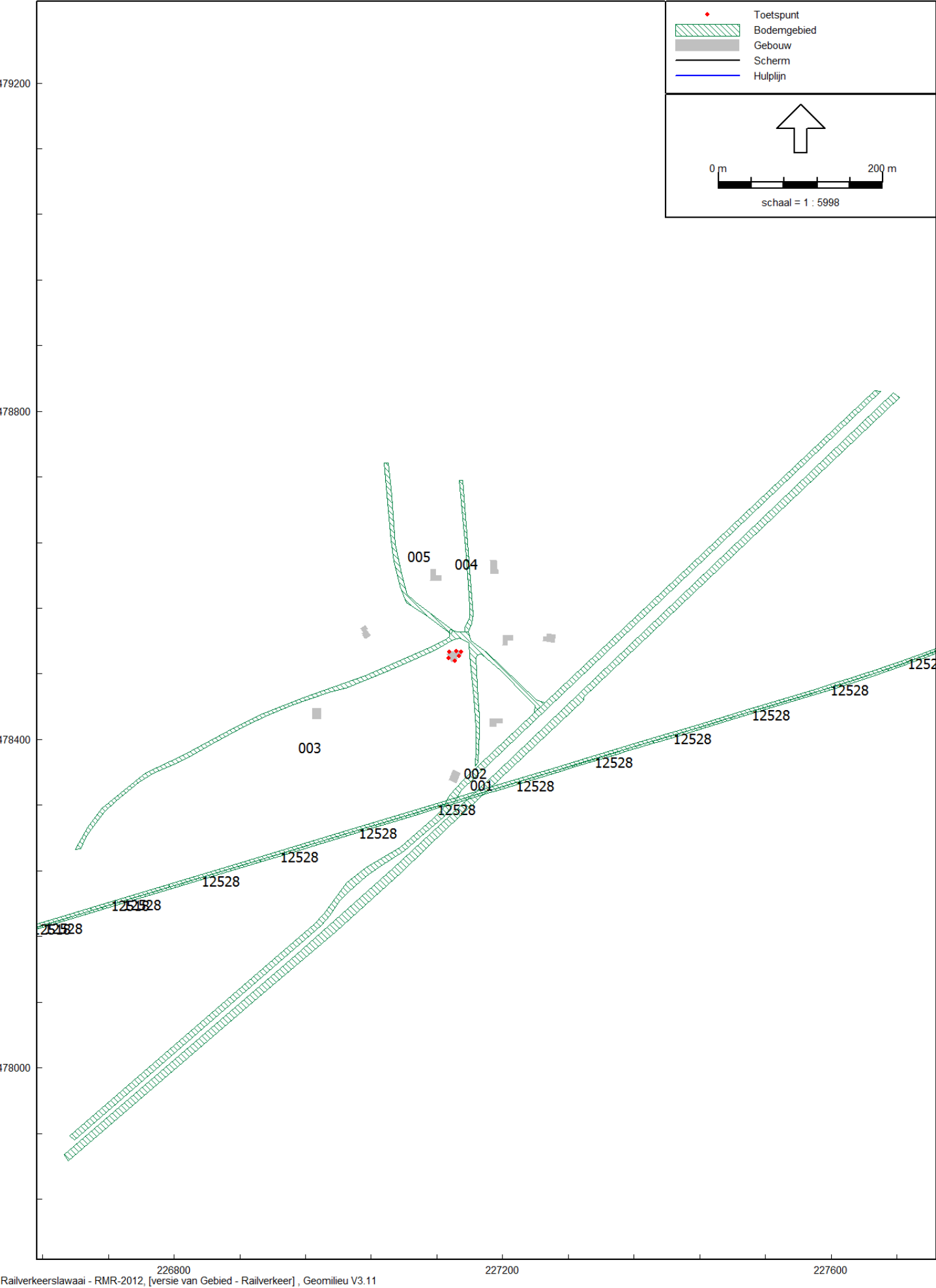
Omschrijving	Wegverkeer
Verantwoordelijke	PiroN
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	PiroN op 7-3-2016
Laatst ingezien door	PiroN op 7-3-2016
Model aangemaakt met	Geomilieu V3.11
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	0,80
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

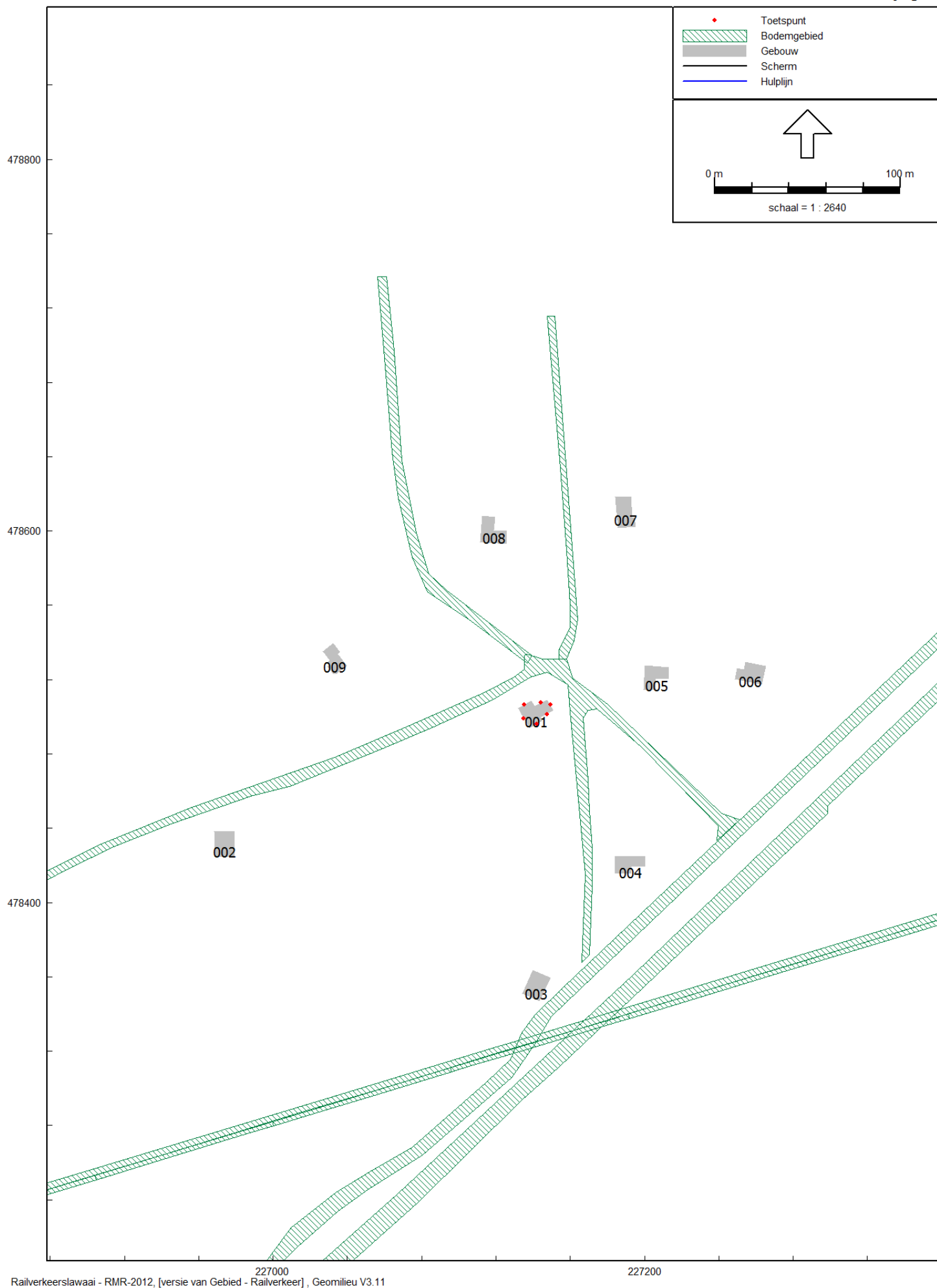
Bijlage 3 Grafische weergave akoestisch overdrachtsmodel



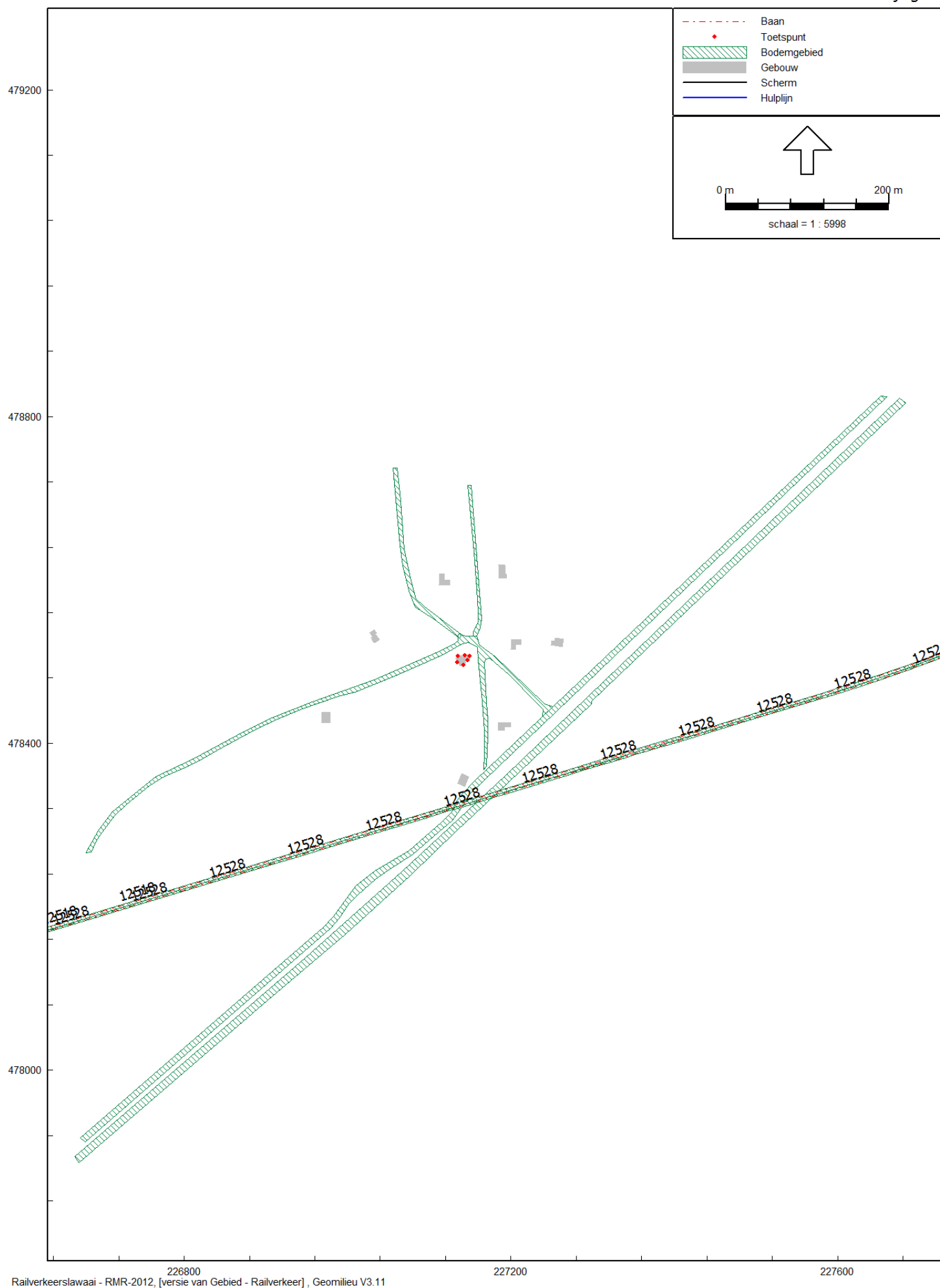
Algemeen overzicht railverkeer

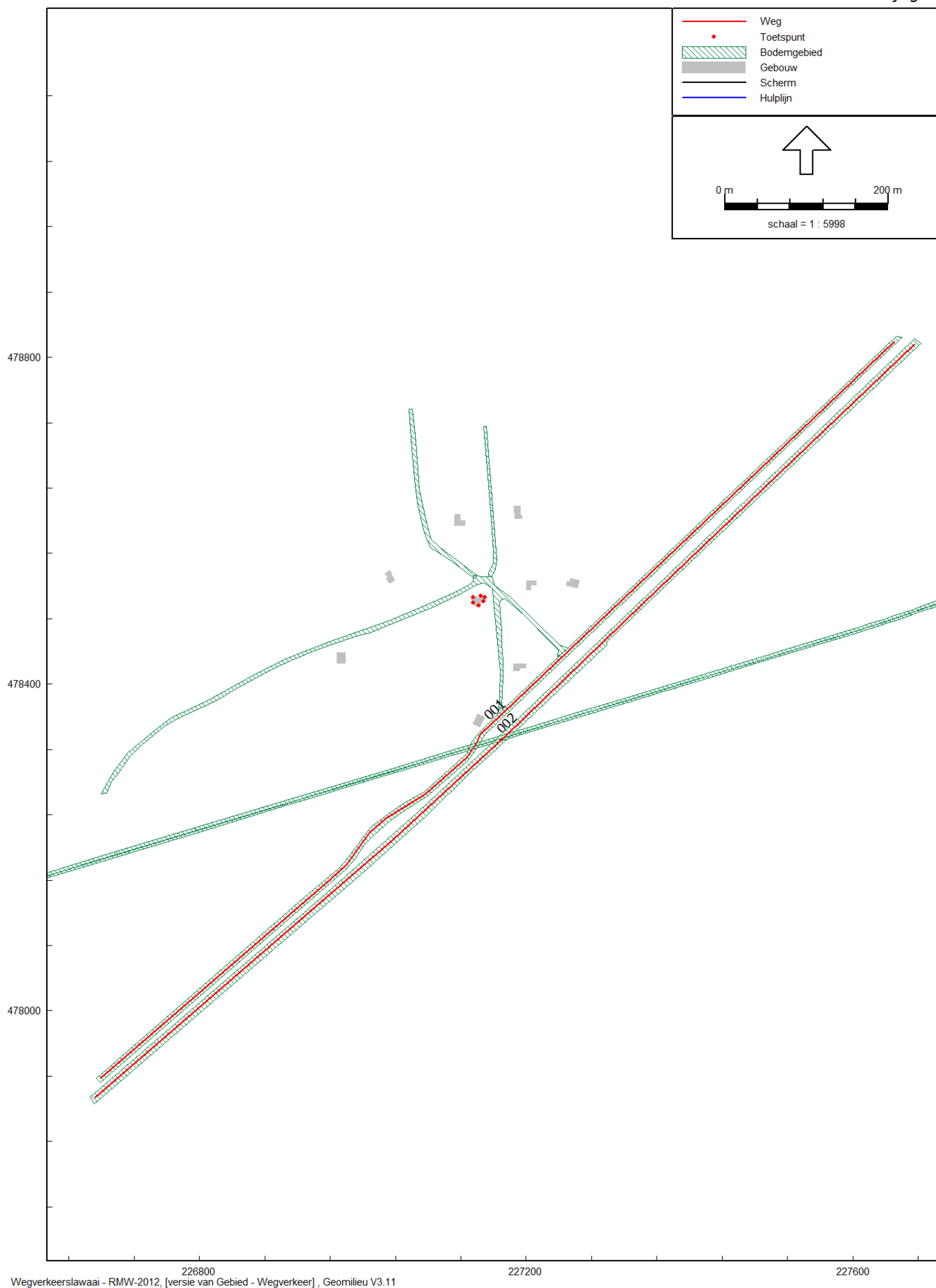












Bijlage 4 Berekeningsresultaten railverkeer

Rapport: Resultatentabel
Model: Railverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001_A	Zuid 1	1,50	53,72	53,11	49,68	57,29
001_B	Zuid 1	4,50	54,38	53,77	50,38	57,97
002_A	Zuid 2	1,50	53,89	53,30	49,85	57,46
002_B	Zuid 2	4,50	54,55	53,96	50,57	58,15
003_A	West	1,50	52,29	51,70	48,25	55,86
003_B	West	4,50	53,02	52,43	49,03	56,62
004_A	Noord 1	1,50	39,45	38,89	35,46	43,05
004_B	Noord 1	4,50	40,73	40,18	36,79	44,37
005_A	Noord 2	1,50	37,33	36,82	33,36	40,96
005_B	Noord 2	4,50	38,70	38,13	34,76	42,33
006_A	Oost	1,50	49,63	49,04	45,59	53,20
006_B	Oost	4,50	50,14	49,55	46,14	53,73

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5 Berekeningsresultaten wegverkeer

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N350
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	Zuid 1	1,50	48,70	45,81	38,97	49,21
1_B	Zuid 1	4,50	49,51	46,64	39,81	50,04
2_A	Zuid 2	1,50	48,65	45,76	38,92	49,16
2_B	Zuid 2	4,50	49,46	46,59	39,76	49,99
3_A	West	1,50	45,17	42,29	35,45	45,69
3_B	West	4,50	45,83	42,96	36,13	46,36
4_A	Noord 1	1,50	33,52	30,65	23,82	34,05
4_B	Noord 1	4,50	34,21	31,35	24,53	34,75
5_A	Noord 2	1,50	32,79	29,93	23,10	33,32
5_B	Noord 2	4,50	33,50	30,65	23,83	34,04
6_A	Oost	1,50	46,38	43,49	36,65	46,89
6_B	Oost	4,50	47,13	44,25	37,42	47,65

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N350
Groepsreductie: Nee

Naam

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	Zuid 1	1,50	50,70	47,81	40,97	51,21
1_B	Zuid 1	4,50	51,51	48,64	41,81	52,04
2_A	Zuid 2	1,50	50,65	47,76	40,92	51,16
2_B	Zuid 2	4,50	51,46	48,59	41,76	51,99
3_A	West	1,50	47,17	44,29	37,45	47,69
3_B	West	4,50	47,83	44,96	38,13	48,36
4_A	Noord 1	1,50	35,52	32,65	25,82	36,05
4_B	Noord 1	4,50	36,21	33,35	26,53	36,75
5_A	Noord 2	1,50	34,79	31,93	25,10	35,32
5_B	Noord 2	4,50	35,50	32,65	25,83	36,04
6_A	Oost	1,50	48,38	45,49	38,65	48,89
6_B	Oost	4,50	49,13	46,25	39,42	49,65

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Rijssenseweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	Zuid 1	1,50	30,95	28,79	20,58	31,47
1_B	Zuid 1	4,50	31,94	29,78	21,56	32,46
2_A	Zuid 2	1,50	30,73	28,57	20,36	31,25
2_B	Zuid 2	4,50	31,74	29,58	21,36	32,26
3_A	West	1,50	26,81	24,65	16,44	27,33
3_B	West	4,50	27,63	25,47	17,25	28,15
4_A	Noord 1	1,50	16,17	14,00	5,80	16,68
4_B	Noord 1	4,50	16,76	14,59	6,38	17,27
5_A	Noord 2	1,50	14,97	12,80	4,59	15,48
5_B	Noord 2	4,50	15,56	13,40	5,17	16,07
6_A	Oost	1,50	28,22	26,06	17,85	28,74
6_B	Oost	4,50	29,23	27,07	18,85	29,75

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Rijssenseweg
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	Zuid 1	1,50	35,95	33,79	25,58	36,47
1_B	Zuid 1	4,50	36,94	34,78	26,56	37,46
2_A	Zuid 2	1,50	35,73	33,57	25,36	36,25
2_B	Zuid 2	4,50	36,74	34,58	26,36	37,26
3_A	West	1,50	31,81	29,65	21,44	32,33
3_B	West	4,50	32,63	30,47	22,25	33,15
4_A	Noord 1	1,50	21,17	19,00	10,80	21,68
4_B	Noord 1	4,50	21,76	19,59	11,38	22,27
5_A	Noord 2	1,50	19,97	17,80	9,59	20,48
5_B	Noord 2	4,50	20,56	18,40	10,17	21,07
6_A	Oost	1,50	33,22	31,06	22,85	33,74
6_B	Oost	4,50	34,23	32,07	23,85	34,75

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van Wegverkeer
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Rijssenseweg
Groepsreductie: Ja

Naam

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	Zuid 1	1,50	28,17	25,90	17,29	28,52
1_B	Zuid 1	4,50	29,44	27,14	18,48	29,76
2_A	Zuid 2	1,50	27,95	25,67	17,06	28,30
2_B	Zuid 2	4,50	29,23	26,94	18,28	29,56
3_A	West	1,50	24,01	21,73	13,14	24,36
3_B	West	4,50	25,08	22,78	14,14	25,41
4_A	Noord 1	1,50	14,03	11,74	3,11	14,37
4_B	Noord 1	4,50	14,93	12,62	3,93	15,24
5_A	Noord 2	1,50	13,01	10,72	2,07	13,34
5_B	Noord 2	4,50	13,95	11,63	2,92	14,25
6_A	Oost	1,50	25,36	23,08	14,47	25,71
6_B	Oost	4,50	26,55	24,25	15,60	26,88

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van Wegverkeer
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Rijssenseweg
Groepsreductie: Nee

Naam

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	Zuid 1	1,50	33,17	30,90	22,29	33,52
1_B	Zuid 1	4,50	34,44	32,14	23,48	34,76
2_A	Zuid 2	1,50	32,95	30,67	22,06	33,30
2_B	Zuid 2	4,50	34,23	31,94	23,28	34,56
3_A	West	1,50	29,01	26,73	18,14	29,36
3_B	West	4,50	30,08	27,78	19,14	30,41
4_A	Noord 1	1,50	19,03	16,74	8,11	19,37
4_B	Noord 1	4,50	19,93	17,62	8,93	20,24
5_A	Noord 2	1,50	18,01	15,72	7,07	18,34
5_B	Noord 2	4,50	18,95	16,63	7,92	19,25
6_A	Oost	1,50	30,36	28,08	19,47	30,71
6_B	Oost	4,50	31,55	29,25	20,60	31,88

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen