



ADVIESBURO VANDERBOOM BV *sinds 1971*

**Zaadmarkt 87
7201 DC Zutphen**

**telefoon
0575-544756**

**fax
0575-545648**

**website
www.vanderboomadvies.nl**

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

KvK 080-44086



Geluidbelasting wegverkeer en railverkeer op woningen Spoorstraat 72 te Boxmeer

Versie 24 juni 2021

opdrachtnummer

21-181

datum

24 juni 2021

opdrachtgever

Buro SRO bv
Sweerts de
Landasstraat 50
6814 DG Arnhem

auteur

Ad Postma



INHOUDSOPGAVE

bladzijde

onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
21-181

bestand
21-181r1

bladzijde
pagina i

datum
24 juni 2021

INHOUDSOPGAVE	I
SAMENVATTING	1
1 INLEIDING	2
2 WETTELIJK KADER	3
2.1 Wet Geluidhinder	3
2.2 Omvang geluidzone	3
2.3 Grenswaarden en hogere waarden	4
2.4 Geluidbeleid gemeente Boxmeer	5
2.5 30 km/u-wegen	5
2.6 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012	5
3 RESULTATEN	6
3.1 Verkeerscijfers	6
3.2 Rekenmodel	7
3.3 Resultaten	7
4 RAILVERKEER	9
4.1 Verkeerscijfers	9
4.2 Zonebreedte	9
4.3 Rekenmodel	9
4.4 Resultaten	9
5 CONCLUSIES	10
5.1 Toetsing Wet Geluidhinder en hogere waarden	10
5.2 Maatregelen wegverkeer	10
5.3 Hogere waarde wegverkeer	11
5.4 Toetsing geluidbeleid gemeente Boxmeer	11
5.5 Toets goede ruimtelijke ordening	12
5.6 Eis geluidwering	13

BIJLAGEN



SAMENVATTING

In opdracht van Buro SRO is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer en railverkeer op een ontwikkeling aan de Spoorstraat 78 te Boxmeer. Op de locatie worden 11 appartementen gerealiseerd op een opengevallen plek tussen de bestaande bebouwing. De woningen liggen binnen de bebouwde kom van Boxmeer op ca 8 meter uit de as van de Spoorstraat en op ca. 75 m uit de as van de Sint Anthonisweg binnen de geluidzone van deze wegen. De nabijgelegen Stationsweg op ca. 52 meter is een 30 km wegen zonder geluidzone. De overige wegen in de omgeving zijn akoestisch niet relevant. De woningen liggen eveneens binnen de geluidzone van een spoorweg op ca. 72 meter uit het spoor.

De geluidbelasting door wegverkeer op de Spoorstraat bedraagt op de woningen ten hoogste 62 tot 63 dB na aftrek van 5 dB ex art 110g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden door wegverkeer op deze weg. De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. Er is voor de geluidbelasting door wegverkeer een hogere waarde nodig voor wegverkeer op de Spoorstraat. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden door wegverkeer op de Sint Anthonisweg. Voor deze weg zijn geen hogere waarden noodzakelijk.

onderwerp

geluidbelasting

opdrachtnummer

21-181

bestand

21-181r1

bladzijde

pagina 1

datum

24 juni 2021

De geluidbelasting door railverkeer bedraagt op de woningen ten hoogste 47 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB door railverkeer wordt niet overschreden. De maximale hogere waarde van 68 dB wordt eveneens niet overschreden. Er zijn voor de geluidbelasting door railverkeer geen hogere waarden nodig.

Het verlagen van de geluidbelasting door het aanbrengen van een stil wegdek is niet kosteneffectief. Het verlagen van de maximum snelheid om de geluidbelasting op de woningen terug te brengen is niet mogelijk. Afscherming van de woningen is op deze locatie eveneens niet haalbaar. De gemeente dient voor de woningen een hogere waarde vast te stellen van 62 - 63 dB door wegverkeer op de Spoorstraat conform tabel III.3.

De gemeente Boxmeer heeft in haar geluidbeleid een aantal voorwaarden opgenomen voor het verlenen van hogere waarden, aan deze voorwaarden kan worden voldaan. In het ontwerp van het woongebouw dient rekening te worden gehouden met het beleid van de gemeente (zie paragraaf 5.4).

Er zijn voor een nieuwbouwsituatie geluidwerende voorzieningen nodig voor alle (noord)gevels met een geluidbelasting van meer dan 53 dB zonder aftrek (zie tabel III.5). De benodigde geluidwering $G_{A,k}$ voor de hoogst geluidbelaste noordgevel bedraagt 35 dB. Voor geluidluwe zuidgevels zijn geen aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig.



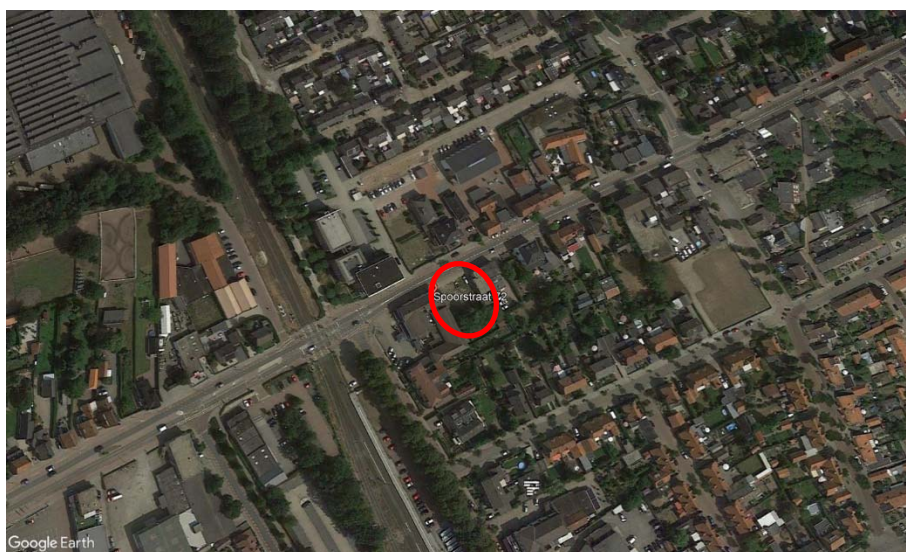
1 INLEIDING

In opdracht van Buro SRO is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer en railverkeer op een ontwikkeling aan de Spoorstraat 78 te Boxmeer. Op de locatie worden 11 appartementen gerealiseerd op een opengevallen plek tussen de bestaande bebouwing.

De woningen liggen binnen de bebouwde kom van Boxmeer op ca 8 meter uit de as van de Spoorstraat en op ca. 75 m uit de as van de Sint Anthonisweg binnen de geluidzone van deze wegen. De nabijgelegen Stationsweg op ca. 52 meter is een 30 km wegen zonder geluidzone. De overige wegen in de omgeving zijn akoestisch niet relevant.

De woningen liggen eveneens binnen de geluidzone van een spoorweg op ca. 72 meter uit het spoor.

Figuur I.1 geeft een overzicht van de locatie en de omgeving



onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
21-181

bestand
21-181r1

bladzijde
pagina 2

datum
24 juni 2021

Figuur I.1 overzicht locatie.

Een situatieoverzicht is tevens weergegeven in tekening 1 in bijlage I, in de figuren 1 en 2 in bijlage II en in figuur 3 in bijlage III.



2 WETTELIJK KADER

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

2.1 Wet Geluidhinder

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

2.2 Omvang geluidzone

Wegen

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

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

Spoorwegen

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

onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
21-181

bestand
21-181r1

bladzijde
pagina 3

datum
24 juni 2021



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

2.3 Grenswaarden en hogere waarden

Wegverkeer en railverkeer

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

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

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

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

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

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

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

onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
21-181

bestand
21-181r1

bladzijde
pagina 4

datum
24 juni 2021



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

Aftrek ex. art 110g Wgh

In verband met het in de toekomst naar verwachting stiller worden van het verkeer mag bij het bepalen van hogere waarde een aftrek worden toegepast (Wgh art 110g). De tijdelijke aftrek bedraagt, conform art. 3.4 van het Reken en Meetvoorschrift Geluid 2012, 5 dB bij wegen met een snelheid voor lichte voertuigen lager dan 70 km/u. Bij wegen met een snelheid van 70 km/u of meer bedraagt de aftrek:

- 3 dB indien de geluidbelasting 56 dB bedraagt
- 4 dB indien de geluidbelasting 57 dB bedraagt
- 2 dB bij alle overige geluidbelastingen.

2.4 Geluidbeleid gemeente Boxmeer

Het geluidbeleid van de gemeente Boxmeer is beschreven in de Geluidnota Gebiedsgericht Geluidbeleid gemeente Boxmeer 2011.

2.5 30 km/u-wegen

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

2.6 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012

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

onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
21-181

bestand
21-181r1

bladzijde
pagina 5

datum
24 juni 2021



3 RESULTATEN

3.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt uitgegaan van de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie.

De weg- en verkeersgegevens van de Spoorstraat, de Sint Anthonisweg en de Stationsweg zijn in tabel III.1 weergegeven. Bij de berekeningen is uitgegaan van het verkeersmodel voor 2030 zoals aangeleverd door de gemeente Boxmeer. Voor het zichtjaar 2031 zijn de verkeersintensiteiten opgehoogd met 1,5% autonome groei per jaar.

TABEL III.1: overzicht weg- en verkeersgegevens		
	Informatie	
Omschrijving	Spoorstraat	Sint Anthonisweg
- etmaalintensiteit jaar 2030	9671	11306
- etmaalintensiteit jaar 2031	9816	11476
- daguurintensiteit [%]	6,48	6,48
- avonduurintensiteit [%]	3,64	3,64
- nachtuurintensiteit [%]	0,96	0,96
- perc. lichte mvt dag/avond/nacht [%]	94,70/96,02/95,19	94,64/95,98/95,13
- perc. m.zware mvt dag/avond/nacht [%]	3,82/2,66/3,32	3,86/2,69/3,36
- perc. zware mvt dag/avond/nacht [%]	1,48/1,31/1,49	1,50/1,33/1,51
- rijsnelheid [km/uur]	50	50
- type wegdek	SMA-NL5	Referentie
- rotonde binnen 150 m	Nee	Nee
- obstakel binnen 100 meter	Nee	Nee

TABEL III.2: overzicht weg- en verkeersgegevens	
	Informatie
Omschrijving	Stationsweg
- etmaalintensiteit jaar 2030	3619
- etmaalintensiteit jaar 2031	3672
- daguurintensiteit [%]	6,71
- avonduurintensiteit [%]	3,57
- nachtuurintensiteit [%]	0,65
- perc. lichte mvt dag/avond/nacht [%]	96,34/97,05/97,00
- perc. m.zware mvt dag/avond/nacht [%]	2,93/2,42/2,31
- perc. zware mvt dag/avond/nacht [%]	0,73/0,53/0,69
- rijsnelheid [km/uur]	30
- type wegdek	Referentie
- rotonde binnen 150 m	Nee
- obstakel binnen 100 meter	Nee

onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
21-181

bestand
21-181r1

bladzijde
pagina 6

datum
24 juni 2021



3.2 Rekenmodel

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

3.3 Resultaten

Tabel III.3 geeft voor de Spoorstraat een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2031, na aftrek van 5 dB ex. art. 110-g Wgh.

TABEL III.3: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) tgv Spoorstraat na aftrek				
Punt/ positie	gevel	Waarneemhoogte		
		1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Noordgevel	63	62	62
2	Noordgevel	63	62	62
3	Zuidgevel	26	28	30
4	Zuidgevel	28	30	31

onderwerp
geluidbelasting

Tabel III.4 geeft voor de Sint Anthonisweg een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2031, na aftrek van 5 dB ex. art. 110-g Wgh.

opdrachtnummer
21-181

TABEL III.4: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) tgv Sint Anthonisweg na aftrek				
Punt/ positie	gevel	Waarneemhoogte		
		1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Noordgevel	40	40	42
2	Noordgevel	42	43	43
3	Zuidgevel	19	21	26
4	Zuidgevel	25	26	29

bestand
21-181r1

bladzijde
pagina 7

datum
24 juni 2021



Tabel III.5 geeft voor alle wegen samen (incl. 30 km wegen) een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2031, zonder aftrek ex. art. 110-g Wgh.

TABEL III.5: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) tgv alle wegen samen zonder aftrek				
Punt/ positie	gevel	Waarneemhoogte		
		1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Noordgevel	68	67	67
2	Noordgevel	68	68	67
3	Zuidgevel	33	35	37
4	Zuidgevel	36	38	39

De invoergegevens en alle rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage II.

onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
21-181

bestand
21-181r1

bladzijde
pagina 8

datum
24 juni 2021



4 RAILVERKEER

4.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt rekening gehouden met een prognose van de railverkeersgegevens in de toekomstige situatie. Uitgegaan is van de intensiteiten uit het geluidregister spoor van het Ministerie van I&M (download 23 juni 2021). Deze zijn opgenomen in bijlage III.

4.2 Zonebreedte

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond. De hoogte van het productieplafond bedraagt 52,0 dB ter hoogte van de locatie (referentiepunt 16765). Deze zonebreedte bedraagt daarmee 100 m. De beoogde ontwikkeling ligt daarmee binnen de geluidzone van de spoorlijn.

4.3 Rekenmodel

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

4.4 Resultaten

Tabel IV.1 geeft voor railverkeer een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting L_{den} .

TABEL IV.1: overzicht berekende invallende geluidbelasting L_{den} (dB) tgv railverkeer				
Punt/ positie	gevel	Waarneemhoogte		
		1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Noordgevel	44	44	46
2	Noordgevel	45	45	47
3	Zuidgevel	26	28	32
4	Zuidgevel	28	30	33

onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
21-181

bestand
21-181r1

bladzijde
pagina 9

datum
24 juni 2021



5 CONCLUSIES

5.1 Toetsing Wet Geluidhinder en hogere waarden

Toetsing wegverkeer

De geluidbelasting door wegverkeer op de Spoorstraat bedraagt op de woningen ten hoogste 62 tot 63 dB na aftrek van 5 dB ex art 110g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden door wegverkeer op deze weg. De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. Er is voor de geluidbelasting door wegverkeer een hogere waarde nodig voor wegverkeer op de Spoorstraat.

De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden door wegverkeer op de Sint Anthonisweg. Voor deze weg zijn geen hogere waarden noodzakelijk.

Toetsing railverkeer

De geluidbelasting door railverkeer bedraagt op de woningen ten hoogste 47 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB door railverkeer wordt niet overschreden. De maximale hogere waarde van 68 dB wordt eveneens niet overschreden. Er zijn voor de geluidbelasting door railverkeer geen hogere waarden nodig.

Toetsing cumulatief

De voorkeursgrenswaarde wordt in geen van de rekenpunten door zowel wegverkeer als railverkeer overschreden. De gecumuleerde geluidbelasting hoeft daarom niet te worden bepaald.

5.2 Maatregelen wegverkeer

Een hogere waarde voor wegverkeer op de Spoorstraat kan slechts worden vastgesteld als maatregelen tot het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zijn, of als er ernstige bezwaren zijn op het gebied van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Hieronder zijn maatregelen beschreven om de geluidbelasting ten gevolge van de Spoorstraat op de geluidbelaste locatie zo mogelijk tot de voorkeursgrenswaarde te doen afnemen.

Maatregelen aan de bron: stil asfalt

De Spoorstraat is voorzien van een SMA-NL5. Door het toepassen van een stil wegdek zou de geluidbelasting met enkele dB's afnemen. Het vervangen van een wegdek is een taak van de wegbeheerder. Het wegdek moet over een lengte van ca. 200 meter worden vervangen door een stil wegdek met een geluidreductie van ten minste 4 dB. De kosten van een dunne deklaag in de situatie van groot onderhoud bedragen ca. € 26,- /m² (prijspeil 2005, bron: RWS: Advies dunne deklagen op niet-autosnelwegen (2007)). De

onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
21-181

bestand
21-181r1

bladzijde
pagina 10

datum
24 juni 2021



kosten voor aanleg van een stil wegdek op de Spoorstraat bedragen daarmee ca. € 32.200,-- voor een weglengte van ca. 200 meter (bij een breedte van 6 meter). Hierin zijn de meerkosten voor extra onderhoud niet meegenomen. Wellicht dat ook meerkosten ontstaan door de geringe weglengte die wordt vervangen. Diverse gemeenten en provincies geven aan dat zeer terughoudend wordt omgegaan met de aanleg van stil asfalt waar het gaat om korte weglengtes, omdat daarbij verschillende onderhoudsproblemen ontstaan (met name op overgangen stil en gewoon asfalt). Ook Rijkswaterstaat gaat bij het vervangen van het wegdek als bronmaatregel uit van een minimum weglengte van ca. 500 meter

Gezien de kosten van stil asfalt en de problemen met onderhoud van stille wegdekken met een korte weglengte is deze oplossing voor het terugdringen van de geluidbelasting op deze locatie niet kosteneffectief.

Maatregelen aan de bron: verlagen van de maximumsnelheid

Het terugbrengen van de verkeerssnelheid is een taak van de wegbeheerder. De maximumsnelheid op de Spoorstraat bedraagt 50 km/uur. Gezien het doorgaande karakter van de weg ligt het niet voor de hand de snelheid op deze weg terug te brengen om daarmee de geluidbelasting op de elf appartementen terug te brengen.

Afscherming van de woningen geluidscherm

Het afschermen van het gebouw met een geluidscherm zou de geluidbelasting omlaag kunnen brengen. De aanleg van een 2 verdiepingen hoog geluidscherm ten behoeve van het terugbrengen van de geluidbelasting is stedenbouwkundig niet haalbaar gezien de ligging in een binnenstedelijke omgeving en de zeer beperkte fysieke ruimte.

5.3 Hogere waarde wegverkeer

Het verlagen van de geluidbelasting door het aanbrengen van een stil wegdek is niet kosteneffectief. Het verlagen van de maximum snelheid om de geluidbelasting op de woningen terug te brengen is niet mogelijk. Afscherming van de woningen is op deze locatie eveneens niet haalbaar. De gemeente dient voor de woningen een hogere waarde vast te stellen van 62 - 63 dB door wegverkeer op de Spoorstraat conform tabel III.3.

5.4 Toetsing geluidbeleid gemeente Boxmeer

De locatie ligt in gebiedstype A (kern Boxmeer) volgens het geluidbeleid van de gemeente Boxmeer. De ambitiewaarde voor wegverkeer in dit gebiedstype bedraagt 53 dB (redelijk rustig) en de basiswaarde bedraagt 63 dB (zeer onrustig).

Aan de basis geluidskwaliteit kan in alle rekenpunten worden voldaan. Aan de ambitiewaarde kan op alle zuidgevels worden voldaan.

onderwerp

geluidbelasting

opdrachtnummer

21-181

bestand

21-181r1

bladzijde

pagina 11

datum

24 juni 2021



Volgens art.5 van de “Uitwerkingsnota Hogere Waarden Wgh Gemeente Boxmeer” kan een geluidbelasting worden toegestaan tot maximaal de gemeentelijke basiswaarde. Hieraan wordt op alle woningen voldaan.

Tevens voldoen de woningen aan art 6.1d omdat deze een open plaats opvullen tussen de bestaande bebouwing.

Alle woningen hebben een geluidluwe gevel (zuidgevel) en voldoen daarmee aan art 7.1.

De volgende aanvullende eisen worden gesteld aan (de indeling) van woningen en appartementen:

- de buitenruimte die als verblijfsruimte wordt gebruikt moet aan de geluidluwe zuidzijde liggen;
- verblijfsruimten moeten zoveel mogelijk aan de geluidluwe zuidzijde liggen (met een minimum van 30% van het verblijfsoppervlak, waarvan ten minste één slaapkamer);
- buitenverblijven aan de geluidbelaste zijde zijn niet toegestaan;
- indien mogelijk wordt een vliesgevel toegepast;
- de binnenwaarde van de geluidbelasting mag in geluidgevoelige verblijfsruimten niet hoger zijn dan 33 dB.

Hiermee dient bij de verdere uitwerking van het ontwerp rekening te worden gehouden.

onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
21-181

bestand
21-181r1

bladzijde
pagina 12

datum
24 juni 2021

5.5 Toets goede ruimtelijke ordening

Bij het toetsen of sprake is van een “goede ruimtelijke ordening” is aangesloten bij het toetsingskader van de Wgh en het geluidbeleid van de gemeente. Daaraan kan worden voldaan met de hierboven geschetste maatregelen.

Er wordt aan een goede ruimtelijke ordening voldaan als een hogere waarde voor de woningen wordt verleend en als voldaan wordt aan de eisen uit het Bouwbesluit voor de geluidwering van de woning.



5.6 Eis geluidwering

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

Er zijn voor een nieuwbouwsituatie geluidwerende voorzieningen nodig voor alle gevels met een geluidbelasting van meer dan 53 dB zonder aftrek (zie tabel III.5). De benodigde geluidwering $G_{A;k}$ voor de hoogst geluidbelaste noordgevel bedraagt 35 dB. Voor geluidluwe zuidgevels met een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB zonder aftrek, bedraagt de benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ 20 dB. Dit is de minimale waarde conform het Bouwbesluit. Voor geluidluwe zuidgevels zijn geen aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig.

A.D. Postma.

onderwerp

geluidbelasting

opdrachtnummer

21-181

bestand

21-181r1

bladzijde

pagina 13

datum

24 juni 2021



Bijlage I

Tekeningen

opdrachtnummer

21-181

datum

24 juni 2021

Tekening nr	versiedatum
1	Juni 2021

opdrachtgever

Buro SRO bv

Sweerts de

Landasstraat 50

6814 DG Arnhem

auteur

Ad Postma



Figuur 1

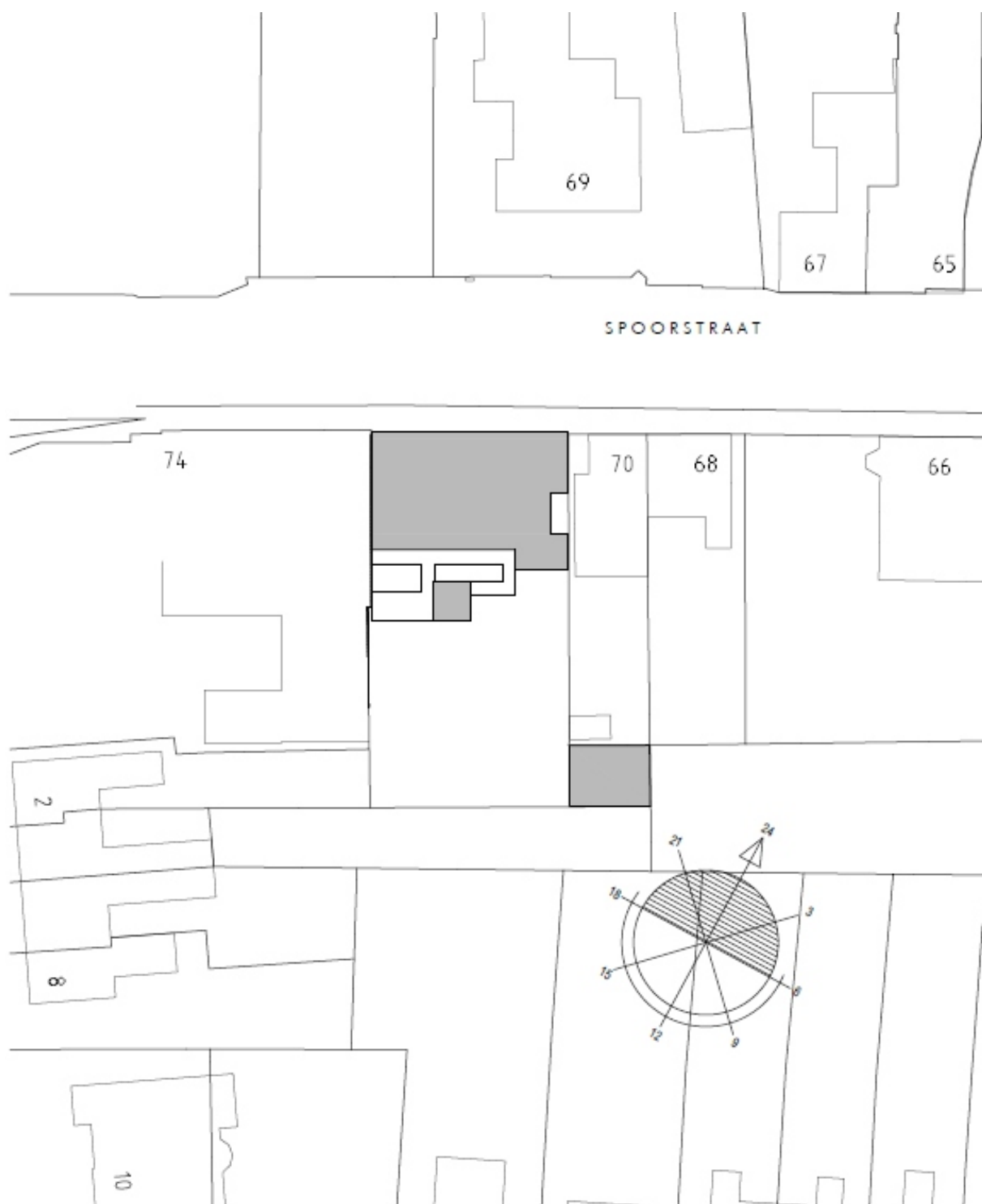
schaal -

project: 21-181

versie : juni 2021



Situatie overzicht





Bijlage II

Invoergegevens rekenmodel en rekenresultaten

opdrachtnummer

21-181

datum

24 juni 2021

opdrachtgever

Buro SRO bv
Sweerts de
Landasstraat 50
6814 DG Arnhem

Reken\info-Blad nr	versiedatum
Figuren	Juni 2021
Berekeningen	Juni 2021

auteur

Ad Postma

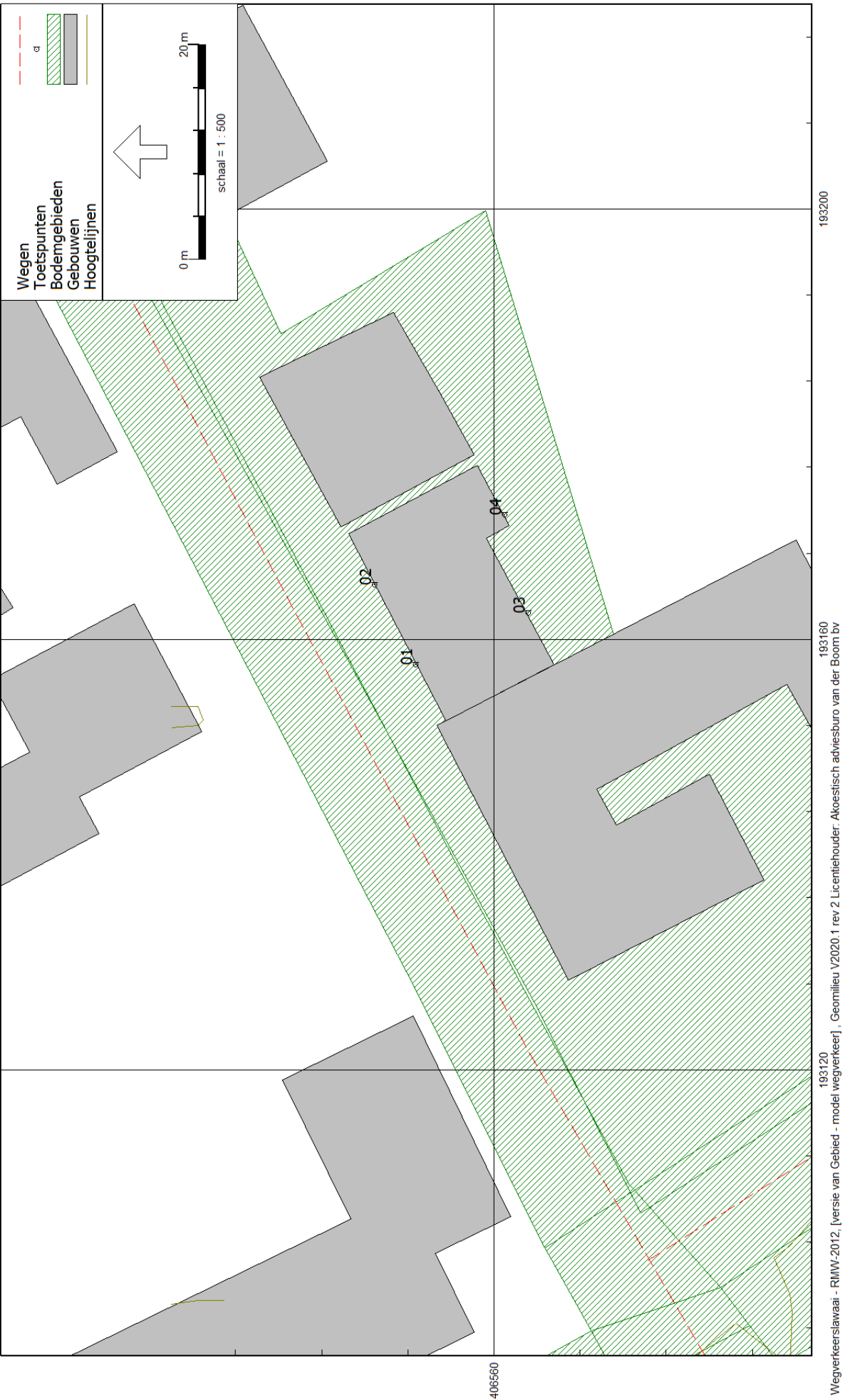


193400

193200

193000

406600



Rapport: Resultatentabel
Model: model wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Spoorstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordgevel	193157,66	406567,26	1,50	61,66	58,95	53,30	62,69
01_B	noordgevel	193157,66	406567,26	4,50	61,41	58,71	53,05	62,45
01_C	noordgevel	193157,66	406567,26	7,50	60,67	57,97	52,32	61,71
02_A	noordgevel	193165,09	406571,13	1,50	61,65	58,95	53,29	62,69
02_B	noordgevel	193165,09	406571,13	4,50	61,43	58,73	53,07	62,47
02_C	noordgevel	193165,09	406571,13	7,50	60,70	57,99	52,34	61,73
03_A	zuidgevel	193162,47	406556,84	1,50	25,39	22,68	17,04	26,43
03_B	zuidgevel	193162,47	406556,84	4,50	26,99	24,27	18,63	28,02
03_C	zuidgevel	193162,47	406556,84	7,50	28,74	26,01	20,38	29,77
04_A	zuidgevel	193171,61	406559,03	1,50	27,27	24,57	18,92	28,31
04_B	zuidgevel	193171,61	406559,03	4,50	28,74	26,02	20,39	29,78
04_C	zuidgevel	193171,61	406559,03	7,50	29,53	26,82	21,17	30,56

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: model wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Sint Anthonisweg
Groepsreductie: Ja

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordgevel	193157,66	406567,26	1,50	39,41	36,76	31,07	40,46
01_B	noordgevel	193157,66	406567,26	4,50	39,12	36,46	30,79	40,18
01_C	noordgevel	193157,66	406567,26	7,50	38,95	36,29	30,61	40,00
02_A	noordgevel	193165,09	406571,13	1,50	41,38	38,74	33,05	42,44
02_B	noordgevel	193165,09	406571,13	4,50	41,52	38,87	33,18	42,57
02_C	noordgevel	193165,09	406571,13	7,50	41,89	39,24	33,55	42,94
03_A	zuidgevel	193162,47	406556,84	1,50	17,78	15,06	9,42	18,81
03_B	zuidgevel	193162,47	406556,84	4,50	20,05	17,29	11,68	21,07
03_C	zuidgevel	193162,47	406556,84	7,50	25,27	22,51	16,90	26,29
04_A	zuidgevel	193171,61	406559,03	1,50	23,80	21,13	15,46	24,85
04_B	zuidgevel	193171,61	406559,03	4,50	25,23	22,55	16,88	26,27
04_C	zuidgevel	193171,61	406559,03	7,50	27,64	24,94	19,29	28,68

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: model wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: 30 km/h: Stationsweg
Groepsreductie: Ja

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordgevel	193157,66	406567,26	1,50	26,97	24,04	16,68	27,31
01_B	noordgevel	193157,66	406567,26	4,50	28,28	25,35	17,99	28,62
01_C	noordgevel	193157,66	406567,26	7,50	28,97	26,03	18,67	29,30
02_A	noordgevel	193165,09	406571,13	1,50	27,23	24,30	16,94	27,57
02_B	noordgevel	193165,09	406571,13	4,50	28,39	25,46	18,10	28,73
02_C	noordgevel	193165,09	406571,13	7,50	29,21	26,27	18,91	29,54
03_A	zuidgevel	193162,47	406556,84	1,50	19,29	16,28	8,93	19,59
03_B	zuidgevel	193162,47	406556,84	4,50	21,75	18,71	11,36	22,03
03_C	zuidgevel	193162,47	406556,84	7,50	24,60	21,56	14,21	24,88
04_A	zuidgevel	193171,61	406559,03	1,50	24,70	21,77	14,41	25,04
04_B	zuidgevel	193171,61	406559,03	4,50	26,18	23,22	15,87	26,50
04_C	zuidgevel	193171,61	406559,03	7,50	27,55	24,58	17,23	27,87

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordgevel	193157,66	406567,26	1,50	66,68	63,98	58,33	67,72
01_B	noordgevel	193157,66	406567,26	4,50	66,43	63,74	58,08	67,47
01_C	noordgevel	193157,66	406567,26	7,50	65,70	63,00	57,35	66,74
02_A	noordgevel	193165,09	406571,13	1,50	66,69	63,99	58,34	67,73
02_B	noordgevel	193165,09	406571,13	4,50	66,47	63,77	58,12	67,51
02_C	noordgevel	193165,09	406571,13	7,50	65,76	63,05	57,40	66,79
03_A	zuidgevel	193162,47	406556,84	1,50	31,91	29,15	23,27	32,83
03_B	zuidgevel	193162,47	406556,84	4,50	33,75	30,97	25,06	34,64
03_C	zuidgevel	193162,47	406556,84	7,50	36,38	33,58	27,66	37,26
04_A	zuidgevel	193171,61	406559,03	1,50	35,29	32,53	26,48	36,14
04_B	zuidgevel	193171,61	406559,03	4,50	36,75	33,98	27,94	37,60
04_C	zuidgevel	193171,61	406559,03	7,50	38,11	35,33	29,29	38,96

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam	Omschr.	Bf
	nl.top10nl.111128412	0,00
	nl.top10nl.111131144	0,00
	nl.top10nl.111128886	0,00
	nl.top10nl.127532459	0,00
	nl.top10nl.117272083	0,00
	nl.top10nl.117270786	0,00
	nl.top10nl.117270740	0,00
	nl.top10nl.117281910	0,00
	nl.top10nl.127438047	0,00
	nl.top10nl.117253293	0,00
	nl.top10nl.117282368	0,00
	nl.top10nl.127532419	0,00
	nl.top10nl.127532434	0,00
	nl.top10nl.127532469	0,00
	nl.top10nl.117288244	0,00
	nl.top10nl.117283483	0,00
	nl.top10nl.117279753	0,00
	nl.top10nl.117271890	0,00
	nl.top10nl.117289579	0,00
	nl.top10nl.117275298	0,00
	nl.top10nl.117274786	0,00
	nl.top10nl.117271752	0,00
	nl.top10nl.117287117	0,00
	nl.top10nl.117280316	0,00
	nl.top10nl.117279867	0,00
	nl.top10nl.117279892	0,00
	nl.top10nl.117281764	0,00
	nl.top10nl.117281932	0,00
	nl.top10nl.117278627	0,00
	nl.top10nl.117276908	0,00
	nl.top10nl.117277853	0,00
	nl.top10nl.117288378	0,00
	nl.top10nl.117287213	0,00
	nl.top10nl.117276582	0,00
	nl.top10nl.117283564	0,00

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

Naam	Omschr.	Bf
	nl.top10nl.127437951	0,00
	nl.top10nl.117272634	0,00
	nl.top10nl.127438056	0,00
	nl.top10nl.117268871	0,00
	nl.top10nl.117276256	0,00
	nl.top10nl.117275461	0,00
	nl.top10nl.117278523	0,00
	nl.top10nl.117285404	0,00
	nl.top10nl.117277813	0,00
	nl.top10nl.117285307	0,00
	nl.top10nl.117280054	0,00
	nl.top10nl.117271311	0,00
	nl.top10nl.117282491	0,00
	nl.top10nl.117271850	0,00
	nl.top10nl.117262226	0,00
	nl.top10nl.117272674	0,00
	nl.top10nl.117278310	0,00
	nl.top10nl.117274232	0,00
	nl.top10nl.117280658	0,00
	nl.top10nl.117280628	0,00
	nl.top10nl.117288178	0,00
	nl.top10nl.117271378	0,00
	nl.top10nl.117278576	0,00
	nl.top10nl.117288806	0,00
	nl.top10nl.117269869	0,00
	nl.top10nl.117271427	0,00
	nl.top10nl.117275292	0,00
	nl.top10nl.117264791	0,00
	nl.top10nl.117260648	0,00
	nl.top10nl.117281461	0,00
	nl.top10nl.117284761	0,00
	nl.top10nl.117284903	0,00
	nl.top10nl.117278850	0,00
	nl.top10nl.117260902	0,00
	nl.top10nl.117287614	0,00

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

Naam	Omschr.	Bf
	nl.top10nl.117276010	0,00
	nl.top10nl.117288776	0,00
	nl.top10nl.117289414	0,00
	nl.top10nl.117270784	0,00
	nl.top10nl.117269471	0,00
	nl.top10nl.117288770	0,00
	nl.top10nl.117279592	0,00
	nl.top10nl.117275647	0,00
	nl.top10nl.117279735	0,00
	nl.top10nl.117272433	0,00
	nl.top10nl.117267590	0,00
	nl.top10nl.117277475	0,00
	nl.top10nl.117287693	0,00
	nl.top10nl.117283480	0,00
	nl.top10nl.117281796	0,00
	nl.top10nl.117278434	0,00
	nl.top10nl.117275046	0,00
	nl.top10nl.117272922	0,00
	nl.top10nl.117273301	0,00
	nl.top10nl.117272461	0,00
	nl.top10nl.117274239	0,00
	nl.top10nl.117278014	0,00
	nl.top10nl.117287010	0,00
	nl.top10nl.117288255	0,00
	nl.top10nl.117287219	0,00
	nl.top10nl.117274114	0,00
	nl.top10nl.117268868	0,00
	nl.top10nl.117278725	0,00
	nl.top10nl.117279089	0,00
	nl.top10nl.117285884	0,00
	nl.top10nl.117265987	0,00
	nl.top10nl.117277399	0,00
	nl.top10nl.117274906	0,00
	nl.top10nl.117279788	0,00
	nl.top10nl.117266935	0,00

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

Naam	Omschr.	Bf
	nl.top10nl.117283549	0,00
	nl.top10nl.117274401	0,00
	nl.top10nl.117264994	0,00
	nl.top10nl.117281247	0,00
	nl.top10nl.117285866	0,00
	nl.top10nl.117274208	0,00
	nl.top10nl.117272516	0,00
	nl.top10nl.117264163	0,00
	nl.top10nl.117287747	0,00
	nl.top10nl.117279251	0,00
	nl.top10nl.117289015	0,00
	nl.top10nl.117272703	0,00
	nl.top10nl.117281765	0,00
	nl.top10nl.127437885	0,00
	nl.top10nl.117272141	0,00
	nl.top10nl.127437916	0,00
	nl.top10nl.127438037	0,00
	nl.top10nl.127438036	0,00
	nl.top10nl.117283090	0,00
	nl.top10nl.127438035	0,00
	nl.top10nl.117284906	0,00
	nl.top10nl.127437852	0,00
	nl.top10nl.117275562	0,00
	nl.top10nl.127437851	0,00
	nl.top10nl.127437886	0,00
	nl.top10nl.117276143	0,00
	nl.top10nl.117284939	0,00
	nl.top10nl.117272928	0,00
	nl.top10nl.117269548	0,00
	nl.top10nl.117278473	0,00
	nl.top10nl.117272671	0,00
	nl.top10nl.117267559	0,00
	nl.top10nl.117279041	0,00
	nl.top10nl.127438038	0,00
	nl.top10nl.117278009	0,00

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

Naam	Omschr.	Bf
	nl.top10nl.117270838	0,00
	nl.top10nl.117275335	0,00
	nl.top10nl.117277385	0,00
	nl.top10nl.117287082	0,00
	nl.top10nl.117286108	0,00
	nl.top10nl.117275515	0,00
	nl.top10nl.117284700	0,00
	nl.top10nl.117274444	0,00
	nl.top10nl.117273541	0,00
	nl.top10nl.117265420	0,00
	nl.top10nl.117283610	0,00
	nl.top10nl.117288235	0,00
	nl.top10nl.117262167	0,00
	nl.top10nl.117276040	0,00
	nl.top10nl.117274293	0,00
	nl.top10nl.117285409	0,00
	nl.top10nl.117276189	0,00
	nl.top10nl.117275591	0,00
	nl.top10nl.117280788	0,00
	nl.top10nl.117287790	0,00
	nl.top10nl.117283686	0,00
	nl.top10nl.117280420	0,00
	nl.top10nl.117280663	0,00
	nl.top10nl.117277050	0,00
	nl.top10nl.117276170	0,00
	nl.top10nl.117272952	0,00
	nl.top10nl.117278528	0,00
	nl.top10nl.117271541	0,00
	nl.top10nl.117278623	0,00
	nl.top10nl.117281291	0,00
	nl.top10nl.127532458	0,00
	nl.top10nl.127532388	0,00
	nl.top10nl.117271499	0,00
	nl.top10nl.127532410	0,00
	nl.top10nl.127532411	0,00

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

Naam	Omschr.	Bf
	nl.top10nl.127532447	0,00
	nl.top10nl.117278861	0,00
	nl.top10nl.117269342	0,00
	nl.top10nl.117273862	0,00
	nl.top10nl.117261138	0,00
	nl.top10nl.117277133	0,00
	nl.top10nl.117285285	0,00
	nl.top10nl.117279882	0,00
	nl.top10nl.117271818	0,00
	nl.top10nl.117270718	0,00
	nl.top10nl.117283009	0,00
	nl.top10nl.127437978	0,00
	nl.top10nl.117272157	0,00
	nl.top10nl.117289573	0,00
	nl.top10nl.117289363	0,00
	nl.top10nl.117276285	0,00
	nl.top10nl.117283084	0,00
	nl.top10nl.117281290	0,00
	nl.top10nl.117271200	0,00
	nl.top10nl.117281253	0,00
	nl.top10nl.117261586	0,00
	nl.top10nl.117274449	0,00
	nl.top10nl.117284877	0,00
	nl.top10nl.117276620	0,00
	nl.top10nl.117269856	0,00
	nl.top10nl.117272347	0,00
	nl.top10nl.117271759	0,00
	nl.top10nl.117276767	0,00
	nl.top10nl.117277431	0,00
	nl.top10nl.117276008	0,00
	nl.top10nl.117279773	0,00
	nl.top10nl.117281360	0,00
	nl.top10nl.117281199	0,00
	nl.top10nl.117282919	0,00
	nl.top10nl.117274940	0,00

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
21-181 Spoorstraat 72 Boxmeer

Bijlage II juni 2021
Lijst van bodemgebieden

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

Naam	Omschr.	Bf
	nl.top10nl.117277390	0,00
	nl.top10nl.117277118	0,00
	nl.top10nl.117271873	0,00
	nl.top10nl.117273935	0,00
	nl.top10nl.117285320	0,00
	nl.top10nl.117282372	0,00
	nl.top10nl.117287770	0,00
1		0,00

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
21-181 Spoorstraat 72 Boxmeer

Bijlage II juni 2021
Lijst van gebouwen

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
01	nieuwbouw	10,00	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102949740	8,92	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102949793	8,14	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102949795	4,39	14,66	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102950540	2,80	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102950579	8,70	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102951511	8,45	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102952218	9,34	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102953107	10,91	15,02	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102953148	9,42	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102953173	10,58	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102953204	8,39	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102953228	9,03	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102953906	9,04	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102954008	8,79	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102954073	8,68	14,74	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102954102	12,36	14,83	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102954834	10,07	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102954850	8,46	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102954938	9,15	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102955560	9,14	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102955583	9,16	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102955756	2,07	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102955815	8,12	14,68	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102955817	9,24	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102956458	9,07	14,87	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102956473	8,47	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102956536	9,89	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102956594	9,02	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102957315	15,38	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102958149	12,61	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102958259	8,97	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102958346	8,43	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102958362	8,65	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	NL.TOP10NL.102958380	8,51	14,12	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80

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

Naam	RefL. 1k	RefL. 2k	RefL. 4k	RefL. 8k
01	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
21-181 Spoorstraat 72 Boxmeer

Bijlage II juni 2021
Lijst van gebouwen

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
NL.TOP10NL.102959041		8,65	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102959840		9,17	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102959928		7,74	14,68	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102959978		7,82	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102959983		7,96	14,14	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102960732		12,45	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102960776		5,36	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102960783		9,94	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102960936		1,38	14,08	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102960945		30,48	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102961583		8,05	14,69	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102961607		9,21	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102961695		9,06	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102962503		9,28	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102962662		8,12	14,59	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102962664		7,00	14,95	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102962668		8,40	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102963587		8,57	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102963606		7,75	14,71	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102963739		8,83	14,90	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102963779		7,14	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102963807		8,43	15,21	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102963820		9,48	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102963884		8,04	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102963904		8,56	14,37	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102963908		21,57	14,06	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102963957		10,45	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102964409		9,25	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102964457		8,21	14,45	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102964482		5,00	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102964781		9,36	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102964813		9,28	14,84	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102965259		9,78	13,42	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102965268		9,13	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102965365		12,38	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80

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

Naam	RefL. 1k	RefL. 2k	RefL. 4k	RefL. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
21-181 Spoorstraat 72 Boxmeer

Bijlage II juni 2021
Lijst van gebouwen

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
NL.TOP10NL.102965421		10,13	14,34	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102965444		8,40	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102965492		9,44	14,83	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102965600		9,19	14,80	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102965610		11,28	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102965617		8,24	14,61	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102966163		9,21	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102966258		9,40	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102966293		9,54	14,79	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102966372		7,51	14,67	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102966428		8,80	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102966475		8,52	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102966541		31,92	13,58	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102967066		20,63	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102967210		11,80	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102967235		8,07	14,68	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102967311		8,98	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102967379		8,47	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102967392		13,91	15,80	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102967866		22,55	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102967970		9,30	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102968018		8,70	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102968172		8,85	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102968174		8,53	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102968199		9,00	13,71	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102968756		9,36	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102968779		9,14	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102968897		13,47	14,84	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102969012		9,16	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102969054		8,33	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102969077		9,34	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102969701		15,21	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102969726		8,79	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102969749		7,66	14,16	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102969828		8,51	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80

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

Naam	RefL. 1k	RefL. 2k	RefL. 4k	RefL. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
21-181 Spoorstraat 72 Boxmeer

Bijlage II juni 2021
Lijst van gebouwen

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
NL.TOP10NL.102969871		7,92	13,21	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102969930		11,55	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102969989		14,50	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102970465		11,19	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102970544		7,07	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102970595		8,61	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102970596		8,87	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102970612		10,21	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102970665		13,53	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102970762		7,16	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102970786		11,39	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102970804		3,52	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102970823		8,28	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102971314		8,69	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102971435		8,30	14,43	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102971510		3,41	14,89	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102971627		13,98	14,68	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102972149		8,28	14,66	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102972182		3,32	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102972230		7,17	14,46	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102972249		2,39	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102972260		10,68	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102972370		9,35	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102973003		8,56	14,32	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102973009		10,32	14,47	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102973025		8,27	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102973074		8,73	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102973237		8,30	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102973269		8,04	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102973295		7,50	14,68	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102973895		11,71	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102973913		9,24	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102974024		6,82	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102974059		5,48	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102974112		14,91	14,27	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80

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

Naam	RefL. 1k	RefL. 2k	RefL. 4k	RefL. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
21-181 Spoorstraat 72 Boxmeer

Bijlage II juni 2021
Lijst van gebouwen

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
NL.TOP10NL.102974893		8,75	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102974944		8,05	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102974948		9,02	14,82	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102975095		8,63	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102975659		27,83	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102975884		8,56	14,26	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102975974		8,93	14,92	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102976635		9,09	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102976678		9,10	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102976749		8,24	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102976789		8,60	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102976809		11,68	14,54	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102976825		8,38	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102979347		9,01	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102980232		16,29	14,07	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102981113		8,63	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102987898		6,94	13,89	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102988751		8,66	14,53	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102989639		8,67	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.102990488		8,35	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.103017595		9,25	15,17	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.103017676		8,53	14,54	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.103017713		8,61	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.103018392		8,48	14,58	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.103018489		12,56	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.103019240		8,77	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.103019251		8,75	14,61	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.103019300		10,31	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.103019394		5,42	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.103019398		21,04	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.103019409		10,10	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.103020100		8,98	15,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.103020204		9,31	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.103020218		9,14	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL.103020975		8,72	14,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80

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

Naam	RefL. 1k	RefL. 2k	RefL. 4k	RefL. 8k
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80

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

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	noordgevel	15,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
02	noordgevel	15,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
03	zuidgevel	15,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
04	zuidgevel	15,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))
01	Spoorstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W4a	50	50	50	--	50	50	50	--
01	Sint Anthonisweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--	50	50	50	--
02	Stationsweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--

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

Naam	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)
01	50	50	50	--	50	50	50	--	9816,00	6,48	3,64	0,96	--	--	--	--	--
01	50	50	50	--	50	50	50	--	11476,00	6,48	3,64	0,96	--	--	--	--	--
02	30	30	30	--	30	30	30	--	3672,00	6,71	3,57	0,65	--	--	--	--	--

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

Naam	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)
01	94,70	96,02	95,19	--	3,82	2,66	3,32	--	1,48	1,31	1,49	--	--	--	--	--	602,36	343,08	89,70	--
01	94,64	95,98	95,13	--	3,86	2,69	3,36	--	1,50	1,33	1,51	--	--	--	--	--	703,79	400,93	104,80	--
02	96,34	97,05	97,00	--	2,93	2,42	2,31	--	0,73	0,53	0,69	--	--	--	--	--	237,37	127,22	23,15	--

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

Naam	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k
01	24,30	9,50	3,13	--	9,41	4,68	1,40	--	83,94	89,92	97,01	103,04	106,73	102,71	96,51	87,86
01	28,70	11,24	3,70	--	11,15	5,56	1,66	--	83,81	91,01	97,59	102,64	108,83	105,43	98,68	89,22
02	7,22	3,17	0,55	--	1,80	0,69	0,16	--	78,96	83,08	91,85	94,14	99,47	96,54	89,93	83,25

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

Naam	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k
01	81,14	86,84	93,77	100,37	104,10	99,98	93,79	84,87	75,55	81,44	88,47	94,71	98,40	94,34	88,15
01	80,93	87,98	94,32	99,90	106,25	102,81	96,04	86,31	75,40	82,54	89,04	94,29	100,52	97,10	90,35
02	75,90	79,87	88,34	91,22	96,63	93,64	87,01	79,89	68,53	72,56	81,02	83,90	89,27	86,28	79,66

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
21-181 Spoorstraat 72 Boxmeer

Bijlage II juni 2021
Lijst van wegen

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

Naam	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
01	79,40	--	--	--	--	--	--	--	--
01	80,79	--	--	--	--	--	--	--	--
02	72,60	--	--	--	--	--	--	--	--

Rapport: Groepsreducties
Model: model wegverkeer

Groep	Reductie Dag	Avond	Nacht	Sommatie Dag	Avond	Nacht
30 km/h: Stationsweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Sint Anthonisweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Spoorstraat	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
6037		14,00
6093		14,00
6107		14,00
6108		14,00
6156		14,00
6164		14,00
6165		14,00
6167		14,00
6177		14,00
6178		14,00
6180		14,00
6181		14,00
6191		14,00
6195		14,00
6196		14,00
6221		14,00
6222		14,00
6223		14,00
6224		14,00
6233		14,00
6234		14,00
6235		14,00
6237		14,00
6238		14,00
6256		14,00
6257		14,00
6265		13,00
6272		14,00
6273		14,00
6274		14,00
6288		14,00
6289		14,00
6299		14,00
6302		14,00
6303		14,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
6304		14,00
6317		14,00
6327		14,00
6328		14,00
6335		13,00
6337		14,00
6338		14,00
6339		14,00
6340		14,00
6358		14,00
6360		14,00
6361		14,00
6368		13,00
6373		14,00
6376		14,00
6377		14,00
6378		14,00
6387		14,00
6388		14,00
6390		14,00
6391		14,00
6399		13,00
6412		14,00
6416		14,00
6421		13,00
6424		14,00
6425		14,00
6426		14,00
6428		14,00
6433		14,00
6434		14,00
6435		14,00
6436		14,00
6437		14,00
6439		14,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
6444		13,00
6450		14,00
6451		14,00
6461		14,00
6462		14,00
6463		14,00
6464		14,00
6470		13,00
6471		14,00
6473		14,00
6474		14,00
6488		14,00
6489		14,00
6501		13,00
6502		14,00
6509		14,00
6519		13,00
6521		14,00
6524		14,00
6530		14,00
6531		14,00
6540		13,00
6544		14,00
6554		15,00
6561		14,00
6570		13,00
6573		14,00
6574		14,00
6575		15,00
6581		14,00
6582		14,00
6583		14,00
6584		14,00
6596		13,00
6603		15,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
6615		14,00
6621		13,00
6624		14,00
6633		14,00
6635		14,00
6649		14,00
6668		14,00
6677		14,00
6705		14,00
6721		13,00
6750		14,00
6785		13,00
6787		14,00
6788		14,00
6806		13,00
6807		13,00
6811		14,00
6816		13,00
6827		13,00
6829		14,00
6830		14,00
6843		14,00
6844		14,00
6853		13,00
6856		14,00
6882		14,00
6883		14,00
6884		14,00
6898		14,00
6910		14,00
6912		14,00
6939		14,00
6940		14,00
6954		14,00
6981		14,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
7008		14,00
7039		14,00
7041		14,00
7053		14,00
7066		14,00
7078		14,00
7079		14,00
7080		14,00
7081		14,00
7096		14,00
7122		14,00
7151		14,00
7153		14,00
7168		14,00
7170		14,00
7187		14,00
7218		14,00
7279		14,00
7366		15,00
7391		13,00
7448		14,00
7465		15,00
7506		14,00
7544		14,00
7546		15,00
7605		15,00
7606		15,00
7627		15,00
7669		15,00
7698		15,00
7746		15,00
7759		15,00
7760		15,00
7767		15,00
7777		15,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
7786		15,00
7795		15,00
7796		15,00
7806		15,00
7807		15,00
7808		15,00
7809		15,00
7821		15,00
7831		15,00
7832		15,00
7841		15,00
7859		15,00
7867		15,00
7882		15,00
7913		15,00
7914		15,00
7915		15,00
7916		15,00
7926		15,00
7927		15,00
7949		15,00
7960		15,00
7983		15,00
7995		15,00
8003		14,00
8004		15,00
8005		15,00
8015		14,00
8019		15,00
8030		15,00
8039		14,00
8040		14,00
8042		15,00
8055		15,00
8056		15,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
8068		14,00
8071		15,00
8080		15,00
8081		15,00
8083		15,00
8091		15,00
8101		15,00
8102		15,00
8121		15,00
8123		15,00
8146		15,00
8161		15,00
8162		15,00
8163		15,00
8175		15,00
8177		15,00
8185		15,00
8193		15,00
8194		15,00
8195		15,00
8204		15,00
8205		15,00
8214		16,00
8230		14,00
8231		15,00
8244		16,00
8250		14,00
8254		15,00
8259		14,00
8261		15,00
8269		14,00
8286		16,00
8292		14,00
8295		15,00
8311		14,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
	8313	14,00
	8321	15,00
	8324	15,00
	8325	15,00
	8	14,00
	9	14,00
	16	16,00
	20	14,00
	25	15,00
	33	14,00
	39	14,00
	48	15,00
	50	15,00
	52	16,00
	54	14,00
	55	14,00
	68	14,00
	77	14,00
	83	16,00
	85	14,00
	99	14,00
	100	14,00
	103	14,00
	107	15,00
	109	13,00
	112	14,00
	115	14,00
	118	13,00
	123	14,00
	124	14,00
	128	14,00
	145	14,00
	151	14,00
	152	14,00
	160	14,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
165		15,00
168		14,00
170		14,00
171		14,00
172		14,00
179		15,00
182		14,00
183		15,00
192		14,00
193		14,00
194		14,00
211		16,00
231		15,00
241		15,00
243		16,00
258		15,00
263		14,00
273		14,00
275		14,00
279		16,00
281		14,00
282		14,00
284		14,00
285		15,00
291		14,00
300		14,00
306		15,00
313		15,00
314		15,00
315		15,00
317		16,00
318		16,00
327		15,00
345		15,00
404		15,00

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

Naam	Omschr.	ISO_H
	497	15,00

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
21-181 Spoorstraat 72 Boxmeer

Bijlage II juni 2021
Lijst van rekenparameters

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: model wegverkeer

Model eigenschap	
Omschrijving	model wegverkeer
Verantwoordelijke	ad
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaï RMW-2012
Aangemaakt door	ad op 23-6-2021
Laatst ingezien door	ad op 23-6-2021
Model aangemaakt met	Geomilieu V2020.1 rev 2
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Maximale reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50



Bijlage III

Invoergegevens rekenmodel en rekenresultaten railverkeer

Rekenbladen	versiedatum
Figuren	Juni 2021
Berekeningen	Juni 2021



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

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordgevel	193157,66	406567,26	1,50	41,01	40,07	35,10	43,51
01_B	noordgevel	193157,66	406567,26	4,50	41,83	40,89	35,91	44,33
01_C	noordgevel	193157,66	406567,26	7,50	43,04	42,10	37,13	45,54
02_A	noordgevel	193165,09	406571,13	1,50	42,74	41,76	36,81	45,22
02_B	noordgevel	193165,09	406571,13	4,50	42,99	42,02	37,07	45,48
02_C	noordgevel	193165,09	406571,13	7,50	44,15	43,18	38,23	46,64
03_A	zuidgevel	193162,47	406556,84	1,50	23,22	22,37	17,25	25,72
03_B	zuidgevel	193162,47	406556,84	4,50	25,35	24,49	19,40	27,85
03_C	zuidgevel	193162,47	406556,84	7,50	29,73	28,84	23,77	32,22
04_A	zuidgevel	193171,61	406559,03	1,50	25,18	24,31	19,23	27,68
04_B	zuidgevel	193171,61	406559,03	4,50	27,44	26,55	21,49	29,94
04_C	zuidgevel	193171,61	406559,03	7,50	30,68	29,79	24,71	33,17

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
21-181 Spoorstraat 72 Boxmeer

Bijlage III juni 2021
Lijst van banen

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel
30525	40384000 - 40400000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
30525	40426477 - 40484000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
30525	40484000 - 40500000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
30525	40500000 - 40584000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
30525	40584000 - 40600000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
30525	40600000 - 40684000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
30525	40684000 - 40700000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
30525	40783254 - 40784000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
30525	40784000 - 40800000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
30525	40800000 - 40884000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
30525	40884000 - 40900000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
30525	40900000 - 40984000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
30525	40984000 - 41000000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
30525	41080000 - 41084000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
30525	41084000 - 41093000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2060	41263500 - 41277000	14,73	14,73	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28
2054	41112500 - 41132000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	40
2058	41176368 - 41184000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	2 - Voegenspoorstaaf	30
2058	41191462 - 41200000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	2 - Voegenspoorstaaf	30
2058	41200000 - 41250000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	3 - Niet doorgelaste spoorstaven	2 - Voegenspoorstaaf	30
2059	41250000 - 41263500	14,73	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28
2057	41112500 - 41132000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	40
2063	41263500 - 41277000	14,73	14,73	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28
30526	41093000 - 41100000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	40
30526	41100000 - 41112500	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	40
2055	41183741 - 41184000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	41184000 - 41200000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	41221562 - 41264000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	41267156 - 41284000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	41375479 - 41384000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	41411670 - 41420000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	41460308 - 41490000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	41490000 - 41500000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	41503398 - 41534000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	41534000 - 41540000	14,98	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30

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

Naam	Cbb_63	Cbb_125	Cbb_250	Cbb_500	Cbb_1k	Cbb_2k	Cbb_4k	Cbb_8k	RRgebr	RuwheidID	Brugcorrectie	BrugID	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
30525	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,010
2060	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,020	0,010	0,000
2054	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,020	0,010
2058	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,020	0,010
2058	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,020	0,010
2058	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,020	0,010
2059	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,020	0,010
2057	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,030	0,020	0,010
2063	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,020	0,010	0,000
30526	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,030	0,01

[illegible]

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

Naam	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4
30525	1,860	1,560	0,500	0,000	87	87	87	0	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	100
30525	1,860	1,560	0,500	0,000	87	87	87	0	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-100
30525	1,860	1,560	0,500	0,000	84	84	84	0	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-100
30525	1,860	1,560	0,500	0,000	84	84	84	0	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-100
30525	1,860	1,560	0,500	0,000	80	80	80	0	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-100
30525	1,860	1,560	0,500	0,000	80	80	80	0	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-100
30525	1,860	1,560	0,500	0,000	77	77	77	0	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-100
30525	1,860	1,560	0,500	0,000	77	77	77	0	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-95
30525	1,860	1,560	0,500	0,000	73	73	73	0	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-95
30525	1,860	1,560	0,500	0,000	73	73	73	0	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-84
30525	1,860	1,560	0,500	0,000	68	68	68	0	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-84
30525	1,860	1,560	0,500	0,000	68	68	68	0	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-72
30525	1,860	1,560	0,500	0,000	62	62	62	0	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-72
30525	1,860	1,560	0,500	0,000	62	62	62	0	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-61
30525	1,860	1,560	0,500	0,000	55	55	55	0	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-61
2060	0,620	0,520	0,160	0,000	46	46	46	0	DH-2	Stoppend	0,620	0,520	0,160	0,000	-40
2054	0,940	0,780	0,260	0,000	55	55	55	0	DH-2	Stoppend	0,920	0,780	0,240	0,000	-49
2058	0,940	0,780	0,260	0,000	55	55	55	0	DH-2	Stoppend	0,920	0,780	0,240	0,000	-49
2058	0,940	0,780	0,260	0,000	46	46	46	0	DH-2	Stoppend	0,920	0,780	0,240	0,000	-49
2058	0,940	0,780	0,260	0,000	46	46	46	0	DH-2	Stoppend	0,920	0,780	0,240	0,000	-40
2059	0,940	0,780	0,260	0,000	46	46	46	0	DH-2	Stoppend	0,920	0,780	0,240	0,000	-40
2057	0,940	0,780	0,260	0,000	55	55	55	0	DH-2	Stoppend	0,920	0,780	0,240	0,000	-49
2063	0,620	0,520	0,160	0,000	46	46	46	0	DH-2	Stoppend	0,620	0,520	0,160	0,000	-40
30526	1,860	1,560	0,500	0,000	55	55	55	0	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-61
30526	1,860	1,560	0,500	0,000	55	55	55	0	DH-2	Stoppend	1,860	1,560	0,500	0,000	-49
2055	0,940	0,780	0,260	0,000	55	55	55	0	DH-2	Stoppend	0,920	0,780	0,240	0,000	-49
2055	0,940	0,780	0,260	0,000	46	46	46	0	DH-2	Stoppend	0,920	0,780	0,240	0,000	-49
2055	0,940	0,780	0,260	0,000	46	46	46	0	DH-2	Stoppend	0,920	0,780	0,240	0,000	-40
2055	0,620	0,520	0,160	0,000	46	46	46	0	DH-2	Stoppend	0,620	0,520	0,160	0,000	-40
2055	0,620	0,520	0,160	0,000	40	40	40	0	DH-2	Stoppend	0,620	0,520	0,160	0,000	-40
2055	0,620	0,520	0,160	0,000	-40	-40	-40	0	DH-2	Stoppend	0,620	0,520	0,160	0,000	-40
2055	0,620	0,520	0,160	0,000	-40	-40	-40	0	DH-2	Stoppend	0,620	0,520	0,160	0,000	40
2055	0,620	0,520	0,160	0,000	-42	-42	-42	0	DH-2	Stoppend	0,620	0,520	0,160	0,000	46
2055	0,500	0,480	0,160	0,000	-42	-42	-42	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	46
2055	0,500	0,480	0,160	0,000	-51	-51	-51	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	46

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

Naam	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6
30525	100	100	0	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640	0,000	87	87	87	0	DM'90	Stoppend	2,480
30525	-100	-100	0	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640	0,000	87	87	87	0	DM'90	Stoppend	2,480
30525	-100	-100	0	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640	0,000	84	84	84	0	DM'90	Stoppend	2,480
30525	-100	-100	0	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640	0,000	84	84	84	0	DM'90	Stoppend	2,480
30525	-100	-100	0	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640	0,000	80	80	80	0	DM'90	Stoppend	2,480
30525	-100	-100	0	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640	0,000	80	80	80	0	DM'90	Stoppend	2,480
30525	-100	-100	0	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640	0,000	77	77	77	0	DM'90	Stoppend	2,480
30525	-95	-95	0	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640	0,000	77	77	77	0	DM'90	Stoppend	2,480
30525	-95	-95	0	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640	0,000	73	73	73	0	DM'90	Stoppend	2,480
30525	-84	-84	0	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640	0,000	73	73	73	0	DM'90	Stoppend	2,480
30525	-84	-84	0	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640	0,000	68	68	68	0	DM'90	Stoppend	2,480
30525	-72	-72	0	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640	0,000	68	68	68	0	DM'90	Stoppend	2,480
30525	-72	-72	0	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640	0,000	62	62	62	0	DM'90	Stoppend	2,480
30525	-61	-61	0	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640	0,000	62	62	62	0	DM'90	Stoppend	2,480
30525	-61	-61	0	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640	0,000	55	55	55	0	DM'90	Stoppend	2,480
2060	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	0,800	0,840	0,220	0,000	46	46	46	0	DM'90	Stoppend	0,840
2054	-49	-49	0	DM'90	Stoppend	1,220	1,280	0,320	0,000	55	55	55	0	DM'90	Stoppend	1,240
2058	-49	-49	0	DM'90	Stoppend	1,220	1,280	0,320	0,000	55	55	55	0	DM'90	Stoppend	1,240
2058	-49	-49	0	DM'90	Stoppend	1,220	1,280	0,320	0,000	46	46	46	0	DM'90	Stoppend	1,240
2058	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	1,220	1,280	0,320	0,000	46	46	46	0	DM'90	Stoppend	1,240
2059	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	1,220	1,280	0,320	0,000	46	46	46	0	DM'90	Stoppend	1,240
2057	-49	-49	0	DM'90	Stoppend	1,220	1,280	0,320	0,000	55	55	55	0	DM'90	Stoppend	1,240
2063	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	0,800	0,840	0,220	0,000	46	46	46	0	DM'90	Stoppend	0,840
30526	-61	-61	0	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640	0,000	55	55	55	0	DM'90	Stoppend	2,480
30526	-49	-49	0	DM'90	Stoppend	2,420	2,540	0,640	0,000	55	55	55	0	DM'90	Stoppend	2,480
2055	-49	-49	0	DM'90	Stoppend	1,220	1,280	0,320	0,000	55	55	55	0	DM'90	Stoppend	1,240
2055	-49	-49	0	DM'90	Stoppend	1,220	1,280	0,320	0,000	46	46	46	0	DM'90	Stoppend	1,240
2055	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	1,220	1,280	0,320	0,000	46	46	46	0	DM'90	Stoppend	1,240
2055	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	0,800	0,840	0,220	0,000	46	46	46	0	DM'90	Stoppend	0,840
2055	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	0,800	0,840	0,220	0,000	40	40	40	0	DM'90	Stoppend	0,840
2055	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	0,800	0,840	0,220	0,000	-40	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	0,840
2055	40	40	0	DM'90	Stoppend	0,800	0,840	0,220	0,000	-40	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	0,840
2055	46	46	0	DM'90	Stoppend	0,800	0,840	0,220	0,000	-42	-42	-42	0	DM'90	Stoppend	0,840
2055	46	46	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-42	-42	-42	0	DM'90	Stoppend	0,800
2055	46	46	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-51	-51	-51	0	DM'90	Stoppend	0,800

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

Naam	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7
30525	2,140	0,740	0,000	130	130	130	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,680	0,660	0,420	0,000	87	87	87
30525	2,140	0,740	0,000	-127	-127	-127	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,680	0,660	0,420	0,000	87	87	87
30525	2,140	0,740	0,000	-127	-127	-127	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,680	0,660	0,420	0,000	84	84	84
30525	2,140	0,740	0,000	-118	-118	-118	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,680	0,660	0,420	0,000	84	84	84
30525	2,140	0,740	0,000	-118	-118	-118	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,680	0,660	0,420	0,000	80	80	80
30525	2,140	0,740	0,000	-107	-107	-107	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,680	0,660	0,420	0,000	80	80	80
30525	2,140	0,740	0,000	-107	-107	-107	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,680	0,660	0,420	0,000	77	77	77
30525	2,140	0,740	0,000	-95	-95	-95	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,680	0,660	0,420	0,000	77	77	77
30525	2,140	0,740	0,000	-95	-95	-95	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,680	0,660	0,420	0,000	73	73	73
30525	2,140	0,740	0,000	-84	-84	-84	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,680	0,660	0,420	0,000	73	73	73
30525	2,140	0,740	0,000	-84	-84	-84	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,680	0,660	0,420	0,000	68	68	68
30525	2,140	0,740	0,000	-72	-72	-72	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,680	0,660	0,420	0,000	68	68	68
30525	2,140	0,740	0,000	-72	-72	-72	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,680	0,660	0,420	0,000	62	62	62
30525	2,140	0,740	0,000	-61	-61	-61	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,680	0,660	0,420	0,000	62	62	62
30525	2,140	0,740	0,000	-61	-61	-61	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,680	0,660	0,420	0,000	55	55	55
2060	0,720	0,260	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,220	0,220	0,140	0,000	46	46	46
2054	1,080	0,380	0,000	-49	-49	-49	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,340	0,340	0,220	0,000	55	55	55
2058	1,080	0,380	0,000	-49	-49	-49	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,340	0,340	0,220	0,000	55	55	55
2058	1,080	0,380	0,000	-49	-49	-49	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,340	0,340	0,220	0,000	46	46	46
2058	1,080	0,380	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,340	0,340	0,220	0,000	46	46	46
2059	1,080	0,380	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,340	0,340	0,220	0,000	46	46	46
2057	1,080	0,380	0,000	-49	-49	-49	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,340	0,340	0,220	0,000	55	55	55
2063	0,720	0,260	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,220	0,220	0,140	0,000	46	46	46
30526	2,140	0,740	0,000	-61	-61	-61	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,680	0,660	0,420	0,000	55	55	55
30526	2,140	0,740	0,000	-49	-49	-49	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,680	0,660	0,420	0,000	55	55	55
2055	1,080	0,380	0,000	-49	-49	-49	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,340	0,340	0,220	0,000	55	55	55
2055	1,080	0,380	0,000	-49	-49	-49	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,340	0,340	0,220	0,000	46	46	46
2055	1,080	0,380	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,340	0,340	0,220	0,000	46	46	46
2055	0,720	0,260	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,220	0,220	0,140	0,000	46	46	46
2055	0,720	0,260	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,220	0,220	0,140	0,000	40	40	40
2055	0,720	0,260	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,220	0,220	0,140	0,000	-40	-40	-40
2055	0,720	0,260	0,000	40	40	40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,220	0,220	0,140	0,000	-40	-40	-40
2055	0,720	0,260	0,000	46	46	46	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,220	0,220	0,140	0,000	-42	-42	-42
2055	0,760	0,260	0,000	46	46	46	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-42	-42	-42
2055	0,760	0,260	0,000	46	46	46	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-51	-51	-51

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
21-181 Spoorstraat 72 Boxmeer

Bijlage III juni 2021
Lijst van banen

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

Naam	V(P4) 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9
30525	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,580	0,280	0,000	130	130	130	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,870
30525	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,580	0,280	0,000	-127	-127	-127	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,870
30525	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,580	0,280	0,000	-127	-127	-127	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,870
30525	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,580	0,280	0,000	-118	-118	-118	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,870
30525	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,580	0,280	0,000	-118	-118	-118	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,870
30525	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,580	0,280	0,000	-107	-107	-107	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,870
30525	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,580	0,280	0,000	-107	-107	-107	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,870
30525	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,580	0,280	0,000	-95	-95	-95	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,870
30525	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,580	0,280	0,000	-95	-95	-95	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,870
30525	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,580	0,280	0,000	-84	-84	-84	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,870
30525	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,580	0,280	0,000	-84	-84	-84	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,870
30525	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,580	0,280	0,000	-72	-72	-72	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,870
30525	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,580	0,280	0,000	-72	-72	-72	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,870
30525	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,580	0,280	0,000	-61	-61	-61	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,870
30525	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,580	0,280	0,000	-61	-61	-61	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,870
2060	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,200	0,100	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,540	0,300
2054	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,360	0,280	0,140	0,000	-49	-49	-49	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,420
2058	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,360	0,280	0,140	0,000	-49	-49	-49	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,420
2058	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,360	0,280	0,140	0,000	-49	-49	-49	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,420
2058	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,360	0,280	0,140	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,420
2059	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,360	0,280	0,140	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,420
2057	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,360	0,280	0,140	0,000	-49	-49	-49	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,420
2063	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,200	0,100	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,540	0,300
30526	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,580	0,280	0,000	-61	-61	-61	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,870
30526	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,720	0,580	0,280	0,000	-49	-49	-49	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,590	0,870
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,360	0,280	0,140	0,000	-49	-49	-49	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,420
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,360	0,280	0,140	0,000	-49	-49	-49	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,420
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,360	0,280	0,140	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,420
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,200	0,100	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,540	0,300
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,200	0,100	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,540	0,300
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,200	0,100	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,540	0,300
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,200	0,100	0,000	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,540	0,300
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,200	0,100	0,000	46	46	46	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,540	0,300
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	46	46	46	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	46	46	46	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270

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

Naam	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10
30525	0,210	0,000	87	87	87	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530	1,080	0,180	0,000	130	130	130
30525	0,210	0,000	87	87	87	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530	1,080	0,180	0,000	-127	-127	-127
30525	0,210	0,000	84	84	84	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530	1,080	0,180	0,000	-127	-127	-127
30525	0,210	0,000	84	84	84	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530	1,080	0,180	0,000	-118	-118	-118
30525	0,210	0,000	80	80	80	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530	1,080	0,180	0,000	-118	-118	-118
30525	0,210	0,000	80	80	80	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530	1,080	0,180	0,000	-107	-107	-107
30525	0,210	0,000	77	77	77	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530	1,080	0,180	0,000	-107	-107	-107
30525	0,210	0,000	77	77	77	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530	1,080	0,180	0,000	-95	-95	-95
30525	0,210	0,000	73	73	73	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530	1,080	0,180	0,000	-95	-95	-95
30525	0,210	0,000	73	73	73	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530	1,080	0,180	0,000	-84	-84	-84
30525	0,210	0,000	68	68	68	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530	1,080	0,180	0,000	-84	-84	-84
30525	0,210	0,000	68	68	68	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530	1,080	0,180	0,000	-72	-72	-72
30525	0,210	0,000	62	62	62	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530	1,080	0,180	0,000	-72	-72	-72
30525	0,210	0,000	62	62	62	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530	1,080	0,180	0,000	-61	-61	-61
30525	0,210	0,000	55	55	55	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530	1,080	0,180	0,000	-61	-61	-61
2060	0,060	0,000	46	46	46	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,360	0,060	0,000	-40	-40	-40
2054	0,090	0,000	55	55	55	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,540	0,090	0,000	-49	-49	-49
2058	0,090	0,000	55	55	55	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,540	0,090	0,000	-49	-49	-49
2058	0,090	0,000	46	46	46	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,540	0,090	0,000	-49	-49	-49
2058	0,090	0,000	46	46	46	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,540	0,090	0,000	-40	-40	-40
2059	0,090	0,000	46	46	46	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,540	0,090	0,000	-40	-40	-40
2057	0,090	0,000	55	55	55	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,540	0,090	0,000	-49	-49	-49
2063	0,060	0,000	46	46	46	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,360	0,060	0,000	-40	-40	-40
30526	0,210	0,000	55	55	55	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530	1,080	0,180	0,000	-61	-61	-61
30526	0,210	0,000	55	55	55	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	1,530	1,080	0,180	0,000	-49	-49	-49
2055	0,090	0,000	55	55	55	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,540	0,090	0,000	-49	-49	-49
2055	0,090	0,000	46	46	46	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,540	0,090	0,000	-49	-49	-49
2055	0,090	0,000	46	46	46	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,780	0,540	0,090	0,000	-40	-40	-40
2055	0,060	0,000	46	46	46	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,360	0,060	0,000	-40	-40	-40
2055	0,060	0,000	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,360	0,060	0,000	-40	-40	-40
2055	0,060	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,360	0,060	0,000	-40	-40	-40
2055	0,060	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,360	0,060	0,000	40	40	40
2055	0,060	0,000	-42	-42	-42	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,360	0,060	0,000	46	46	46
2055	0,090	0,000	-42	-42	-42	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	46	46	46
2055	0,090	0,000	-51	-51	-51	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	46	46	46

[illegible]

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
21-181 Spoorstraat 72 Boxmeer

Bijlage III juni 2021
Lijst van banen

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel
2055	41540000 - 41634000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	41634000 - 41640000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	41702455 - 41734000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	41734000 - 41740000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	41750535 - 41800000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	41800000 - 41834000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	41834000 - 41840000	15,25	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	41930810 - 41934000	15,25	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	41934000 - 41940000	15,25	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	42004540 - 42034000	15,25	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	42034000 - 42040000	15,25	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2055	42066553 - 42083000	15,25	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41277000 - 41284000	14,73	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41284000 - 41287800	14,73	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41309046 - 41310000	14,73	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41375653 - 41384000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41411984 - 41420000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41465028 - 41490000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41490000 - 41500000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41500000 - 41519500	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41519500 - 41534000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41534000 - 41540000	14,97	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41540000 - 41634000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41634000 - 41640000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41640000 - 41734000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41734000 - 41740000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41777365 - 41800000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41800000 - 41834000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41834000 - 41840000	15,25	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41928273 - 41934000	15,25	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	41934000 - 41940000	15,25	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	42033532 - 42034000	15,25	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	42034000 - 42040000	15,25	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2064	42060347 - 42069000	15,25	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30
2061	41277000 - 41284000	14,73	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30

[illegible]

[illegible]

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

Naam	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4
2055	0,500	0,480	0,160	0,000	-51	-51	-51	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	55
2055	0,500	0,480	0,160	0,000	-62	-62	-62	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	55
2055	0,500	0,480	0,160	0,000	-62	-62	-62	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	61
2055	0,500	0,480	0,160	0,000	-72	-72	-72	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	61
2055	0,500	0,480	0,160	0,000	-72	-72	-72	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	64
2055	0,500	0,480	0,160	0,000	-78	-78	-78	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	67
2055	0,500	0,480	0,160	0,000	-85	-85	-85	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	67
2055	0,500	0,480	0,160	0,000	-85	-85	-85	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	72
2055	0,500	0,480	0,160	0,000	-97	-97	-97	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	72
2055	0,500	0,480	0,160	0,000	-97	-97	-97	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	76
2055	0,500	0,480	0,160	0,000	-100	-100	-100	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	76
2055	0,500	0,480	0,160	0,000	-100	-100	-100	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	80
2064	0,620	0,520	0,160	0,000	46	46	46	0	DH-2	Stoppend	0,620	0,520	0,160	0,000	-40
2064	0,620	0,520	0,160	0,000	40	40	40	0	DH-2	Stoppend	0,620	0,520	0,160	0,000	-40
2064	0,620	0,520	0,160	0,000	40	40	40	0	DH-2	Stoppend	0,620	0,520	0,160	0,000	-40
2064	0,620	0,520	0,160	0,000	40	40	40	0	DH-2	Stoppend	0,620	0,520	0,160	0,000	-40
2064	0,620	0,520	0,160	0,000	-40	-40	-40	0	DH-2	Stoppend	0,620	0,520	0,160	0,000	-40
2064	0,620	0,520	0,160	0,000	-40	-40	-40	0	DH-2	Stoppend	0,620	0,520	0,160	0,000	40
2064	0,620	0,520	0,160	0,000	-42	-42	-42	0	DH-2	Stoppend	0,620	0,520	0,160	0,000	46
2064	0,500	0,480	0,160	0,000	-42	-42	-42	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	46
2064	0,500	0,480	0,160	0,000	-51	-51	-51	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	46
2064	0,500	0,480	0,160	0,000	-51	-51	-51	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	55
2064	0,500	0,480	0,160	0,000	-62	-62	-62	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	55
2064	0,500	0,480	0,160	0,000	-62	-62	-62	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	61
2064	0,500	0,480	0,160	0,000	-72	-72	-72	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	61
2064	0,500	0,480	0,160	0,000	-72	-72	-72	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	64
2064	0,500	0,480	0,160	0,000	-78	-78	-78	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	67
2064	0,500	0,480	0,160	0,000	-85	-85	-85	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	67
2064	0,500	0,480	0,160	0,000	-85	-85	-85	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	72
2064	0,500	0,480	0,160	0,000	-97	-97	-97	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	72
2064	0,500	0,480	0,160	0,000	-97	-97	-97	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	76
2064	0,500	0,480	0,160	0,000	-100	-100	-100	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	76
2064	0,500	0,480	0,160	0,000	-100	-100	-100	0	DH-2	Stoppend	0,500	0,500	0,180	0,000	80
2061	0,620	0,520	0,160	0,000	46	46	46	0	DH-2	Stoppend	0,620	0,520	0,160	0,000	-40

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
21-181 Spoorstraat 72 Boxmeer

Bijlage III juni 2021
Lijst van banen

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

Naam	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6
2055	55	55	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-51	-51	-51	0	DM'90	Stoppend	0,800
2055	55	55	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-62	-62	-62	0	DM'90	Stoppend	0,800
2055	61	61	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-62	-62	-62	0	DM'90	Stoppend	0,800
2055	61	61	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-72	-72	-72	0	DM'90	Stoppend	0,800
2055	64	64	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-72	-72	-72	0	DM'90	Stoppend	0,800
2055	67	67	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-78	-78	-78	0	DM'90	Stoppend	0,800
2055	67	67	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-85	-85	-85	0	DM'90	Stoppend	0,800
2055	72	72	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-85	-85	-85	0	DM'90	Stoppend	0,800
2055	72	72	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-97	-97	-97	0	DM'90	Stoppend	0,800
2055	76	76	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-97	-97	-97	0	DM'90	Stoppend	0,800
2055	76	76	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-109	-109	-109	0	DM'90	Stoppend	0,800
2055	80	80	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-109	-109	-109	0	DM'90	Stoppend	0,800
2064	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	0,800	0,840	0,220	0,000	46	46	46	0	DM'90	Stoppend	0,840
2064	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	0,800	0,840	0,220	0,000	40	40	40	0	DM'90	Stoppend	0,840
2064	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	0,800	0,840	0,220	0,000	40	40	40	0	DM'90	Stoppend	0,840
2064	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	0,800	0,840	0,220	0,000	40	40	40	0	DM'90	Stoppend	0,840
2064	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	0,800	0,840	0,220	0,000	-40	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	0,840
2064	40	40	0	DM'90	Stoppend	0,800	0,840	0,220	0,000	-40	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	0,840
2064	46	46	0	DM'90	Stoppend	0,800	0,840	0,220	0,000	-42	-42	-42	0	DM'90	Stoppend	0,840
2064	46	46	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-42	-42	-42	0	DM'90	Stoppend	0,800
2064	46	46	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-51	-51	-51	0	DM'90	Stoppend	0,800
2064	55	55	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-51	-51	-51	0	DM'90	Stoppend	0,800
2064	55	55	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-62	-62	-62	0	DM'90	Stoppend	0,800
2064	61	61	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-62	-62	-62	0	DM'90	Stoppend	0,800
2064	61	61	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-72	-72	-72	0	DM'90	Stoppend	0,800
2064	64	64	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-72	-72	-72	0	DM'90	Stoppend	0,800
2064	67	67	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-78	-78	-78	0	DM'90	Stoppend	0,800
2064	67	67	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-85	-85	-85	0	DM'90	Stoppend	0,800
2064	72	72	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-85	-85	-85	0	DM'90	Stoppend	0,800
2064	72	72	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-97	-97	-97	0	DM'90	Stoppend	0,800
2064	76	76	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-97	-97	-97	0	DM'90	Stoppend	0,800
2064	76	76	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-109	-109	-109	0	DM'90	Stoppend	0,800
2064	80	80	0	DM'90	Stoppend	0,820	0,860	0,180	0,000	-109	-109	-109	0	DM'90	Stoppend	0,800
2061	-40	-40	0	DM'90	Stoppend	0,800	0,840	0,220	0,000	46	46	46	0	DM'90	Stoppend	0,840

Naam	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7
2055	0,760	0,260	0,000	55	55	55	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-51	-51	-51
2055	0,760	0,260	0,000	55	55	55	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-62	-62	-62
2055	0,760	0,260	0,000	61	61	61	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-62	-62	-62
2055	0,760	0,260	0,000	61	61	61	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-72	-72	-72
2055	0,760	0,260	0,000	64	64	64	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-72	-72	-72
2055	0,760	0,260	0,000	67	67	67	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-78	-78	-78
2055	0,760	0,260	0,000	67	67	67	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-85	-85	-85
2055	0,760	0,260	0,000	72	72	72	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-85	-85	-85
2055	0,760	0,260	0,000	72	72	72	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-97	-97	-97
2055	0,760	0,260	0,000	76	76	76	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-97	-97	-97
2055	0,760	0,260	0,000	76	76	76	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-109	-109	-109
2055	0,760	0,260	0,000	80	80	80	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-109	-109	-109
2064	0,720	0,260	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,220	0,220	0,140	0,000	46	46	46
2064	0,720	0,260	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,220	0,220	0,140	0,000	40	40	40
2064	0,720	0,260	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,220	0,220	0,140	0,000	40	40	40
2064	0,720	0,260	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,220	0,220	0,140	0,000	40	40	40
2064	0,720	0,260	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,220	0,220	0,140	0,000	-40	-40	-40
2064	0,720	0,260	0,000	46	46	46	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,220	0,220	0,140	0,000	-42	-42	-42
2064	0,760	0,260	0,000	46	46	46	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-42	-42	-42
2064	0,760	0,260	0,000	46	46	46	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-42	-42	-42
2064	0,760	0,260	0,000	55	55	55	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-51	-51	-51
2064	0,760	0,260	0,000	55	55	55	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-51	-51	-51
2064	0,760	0,260	0,000	55	55	55	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-62	-62	-62
2064	0,760	0,260	0,000	61	61	61	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-62	-62	-62
2064	0,760	0,260	0,000	61	61	61	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,000	-72	-72	-72
2064	0,760	0,260	0,000	64	64	64	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,220	0,120	0,0			

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
21-181 Spoorstraat 72 Boxmeer

Bijlage III juni 2021
Lijst van banen

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

Naam	V(P4) 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	55	55	55	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	55	55	55	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	61	61	61	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	61	61	61	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	64	64	64	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	67	67	67	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	67	67	67	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	72	72	72	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	72	72	72	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	76	76	76	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	76	76	76	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2055	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	80	80	80	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,200	0,100	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,540	0,300
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,200	0,100	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,540	0,300
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,200	0,100	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,540	0,300
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,200	0,100	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,540	0,300
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,200	0,100	0,000	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,540	0,300
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,200	0,100	0,000	46	46	46	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,540	0,300
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	46	46	46	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	46	46	46	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	55	55	55	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	55	55	55	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	61	61	61	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	61	61	61	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	64	64	64	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	67	67	67	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	67	67	67	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	72	72	72	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	72	72	72	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	76	76	76	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	76	76	76	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2064	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,180	0,100	0,000	80	80	80	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,270
2061	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	0,240	0,200	0,100	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,540	0,300

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

Naam	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10
2055	0,090	0,000	-51	-51	-51	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	55	55	55
2055	0,090	0,000	-62	-62	-62	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	55	55	55
2055	0,090	0,000	-62	-62	-62	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	61	61	61
2055	0,090	0,000	-72	-72	-72	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	61	61	61
2055	0,090	0,000	-72	-72	-72	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	64	64	64
2055	0,090	0,000	-78	-78	-78	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	67	67	67
2055	0,090	0,000	-85	-85	-85	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	67	67	67
2055	0,090	0,000	-85	-85	-85	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	72	72	72
2055	0,090	0,000	-97	-97	-97	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	72	72	72
2055	0,090	0,000	-97	-97	-97	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	76	76	76
2055	0,090	0,000	-109	-109	-109	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	76	76	76
2055	0,090	0,000	-109	-109	-109	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	80	80	80
2064	0,060	0,000	46	46	46	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,360	0,060	0,000	-40	-40	-40
2064	0,060	0,000	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,360	0,060	0,000	-40	-40	-40
2064	0,060	0,000	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,360	0,060	0,000	-40	-40	-40
2064	0,060	0,000	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,360	0,060	0,000	-40	-40	-40
2064	0,060	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,360	0,060	0,000	-40	-40	-40
2064	0,060	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,360	0,060	0,000	40	40	40
2064	0,060	0,000	-42	-42	-42	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,360	0,060	0,000	46	46	46
2064	0,090	0,000	-42	-42	-42	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	46	46	46
2064	0,090	0,000	-42	-42	-42	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	46	46	46
2064	0,090	0,000	-51	-51	-51	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	46	46	46
2064	0,090	0,000	-51	-51	-51	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	55	55	55
2064	0,090	0,000	-62	-62	-62	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	55	55	55
2064	0,090	0,000	-62	-62	-62	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	61	61	61
2064	0,090	0,000	-72	-72	-72	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	61	61	61
2064	0,090	0,000	-72	-72	-72	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	64	64	64
2064	0,090	0,000	-78	-78	-78	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	67	67	67
2064	0,090	0,000	-85	-85	-85	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	67	67	67
2064	0,090	0,000	-85	-85	-85	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	72	72	72
2064	0,090	0,000	-97	-97	-97	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	72	72	72
2064	0,090	0,000	-97	-97	-97	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	76	76	76
2064	0,090	0,000	-109	-109	-109	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	76	76	76
2064	0,090	0,000	-109	-109	-109	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,390	0,030	0,000	80	80	80
2061	0,060	0,000	46	46	46	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,510	0,360	0,060	0,000	-40	-40	-40

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63
PE1352186	p:1046123680	1,00	--	Eigen waarde	5 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PE1352183	p:1046123677	1,00	--	Eigen waarde	5 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PE1352185	p:1046123679	1,00	--	Eigen waarde	5 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

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

Naam	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
PE1352186	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PE1352183	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PE1352185	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00