

Gatwickstraat 11

1043 GL AMSTERDAM

Postbus 9396

1006 AJ AMSTERDAM

T +31 (0)88-5152505

E info@cauberghuygen.nl

www.cauberghuygen.nl

K.v.K 58792562

IBAN NL71 RABO 0112 075584

Bestemmingsplan Wickengaard in Schalkwijk; onderzoek omgevingsgeluid

Datum **10 juli 2019**

Referentie **05466-51290-02**

Referentie 05466-51290-02
Rapporttitel Bestemmingsplan Wickengaard in Schalkwijk;
onderzoek omgevingsgeluid
Datum 10 juli 2019

Opdrachtgever Dura Vermeer Bouw Midden West B.V.
Spaarneweg 31
2142 EN CRUQUIUS
Contactpersoon Mevrouw D. de Zwaan - Schoone

Behandeld door ing. F.P. van Dorresteyn
ing. N. van Dijk
Cauberg Huygen B.V.
Gatwickstraat 11
1043 GL AMSTERDAM
Postbus 9396
1006 AJ AMSTERDAM
Telefoon 088-5152505

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding onderzoek	3
1.2	Leeswijzer	3
2	Wettelijk kader	4
2.1	Wet geluidhinder	4
2.1.1	Wetversie Wet geluidhinder	4
2.1.2	Geluidgevoelige functies	4
2.1.3	Systematiek grenswaarden en verzoek tot hogere grenswaarden	4
2.1.4	Dove gevels	4
2.1.5	Wegverkeerslawaaï	5
2.1.6	Spoorweglawaaï	5
2.1.7	Industrielawaaï en bedrijfsgeluid	6
3	Invoergegevens onderzoek	9
3.1	Tekeningen en planinformatie	9
3.2	Verkeersgegevens spoorlawaaï	9
3.3	Wegverkeersgegevens	9
4	Rekenmethode geluidbelastingen	10
4.1	Wegverkeerslawaaï	10
4.2	Spoorweglawaaï	10
4.3	Nadere toelichting invoergegevens akoestisch rekenmodel	10
5	Berekeningsresultaten	11
5.1	Spoorweglawaaï	11
5.2	Wegverkeerslawaaï	11
6	Afwegingen maatregelen en aanvraag hogere waarden	12
6.1	Algemeen	12
6.2	Benodigde maatregelen ter reducering van de geluidbelasting	12
6.2.1	Maatregelen aan de bron	12
6.2.2	Maatregelen in het overdrachtsgebied	12
6.2.3	Maatregelen aan de ontvangzijde	13
6.3	Conclusie en adviesaanvragen hogere waarden	13
7	Samenvatting en conclusies	14

Bijlagen

Bijlage I	Situatietekening
Bijlage II	Overzicht verkeersgegevens
Bijlage III	Overzicht geluidinvoermiddel
Bijlage IV	Berekeningsresultaten

1 Inleiding

In opdracht van Dura Vermeer Bouw Midden West B.V. heeft Cauberg Huygen een akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot het project Wickenggaard in Schalkwijk. In het bestemmingsplan worden maximaal 35 nieuwe woningen mogelijk gemaakt.

Onderstaand figuur 1.1 geeft de locatie en een impressie van het project weer.



Figuur 1.1: Locatie (links, rood omkaderd) en impressie (rechts) project Wickenggaard

1.1 Aanleiding onderzoek

De geplande bestemming Wonen is conform de Wet geluidhinder geluidgevoelig en een nieuwe situatie (hoofdstuk VI, afdeling 2). Het plan is gelegen binnen de zones langs het hoofdspoortracé Utrecht – 's-Hertogenbosch en de Schalkwijkseweg. Om die reden is een onderzoek Wet geluidhinder nodig. De geluidbelastingen ter plaatse van de geluidgevoelige functies zijn inzichtelijk gemaakt. Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast. De gemeente Houten (waar Schalkwijk deel van uitmaakt) heeft met betrekking tot nieuwe woningen in relatie tot omgevingslawaai geen gemeentelijk beleid.

In verband met een goede ruimtelijke ordening zijn ook de geluidbelastingen van de Jonkheer Ramweg (30 km/u-weg) onderzocht. Deze weg heeft conform de Wet geluidhinder geen geluidzone.

1.2 Leeswijzer

In deze rapportage zullen eerst de aspecten uit de Wet geluidhinder, die op dit plan van toepassing zijn, aan bod komen. Vervolgens zullen de berekeningen en de toetsing van de geluidbelastingen worden beschreven.

2 Wettelijk kader

2.1 Wet geluidhinder

2.1.1 Wetversie Wet geluidhinder

Ten behoeve van dit onderzoek is gebruik gemaakt van de Wet geluidhinder, zoals deze geldt per 1 mei 2017.

2.1.2 Geluidgevoelige functies

Er worden nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (woningen) mogelijk gemaakt.

2.1.3 Systematiek grenswaarden en verzoek tot hogere grenswaarden

In de Wet geluidhinder en in het Besluit geluidhinder worden respectievelijk voor wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï twee typen grenswaarden benoemd: de zogenaamde voorkeursgrenswaarde en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde. Per geluidbron (per weg, per spoorweg, per industrieterrein) wordt aan de grenswaarden getoetst. Bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar niet van de maximale ontheffingswaarde, kan een zogenaamde hogere grenswaarde worden aan- gevraagd bij het College van Burgemeester en Wethouders (B en W).

Het vaststellen van een hogere waarde door B en W is mogelijk indien maatregelen om de geluidbelasting te reduceren aan bron (verkeer) of tussen bron en ontvanger (gebouw), zoals schermen of verkeersreducerende maatregelen, niet doelmatig zijn of bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard ondervinden. Indien ook de maximaal te verlenen ontheffingswaarde wordt overschreden is in principe geen geluidgevoelige functie mogelijk tenzij deze wordt voorzien van maatregelen (dove gevels).

2.1.4 Dove gevels

De Wet geluidhinder benoemt grenswaarden voor de geluidbelastingen op de gevels van geluidgevoelige gebouwen. Dove gevels zijn echter gevels waarvan de geluidbelastingen op deze gevels niet hoeven te worden getoetst aan deze grenswaarden. Dove gevels zijn:

- Gevels zonder aanwezige te openen delen en die voldoen aan een karakteristieke geluidwering van tenminste het verschil van de geluidbelasting en een waarde van 33 dB, onderscheidenlijk 35 dB(A).
- Gevels met bij uitzondering te openen delen, mits deze delen niet grenzen aan een geluidgevoelige ruimte (slaap-, woon- of eetkamer). Voorbeelden zijn:
 - Een raam in een gevel van een besloten keuken met een vloeroppervlakte van minder dan 11 m².
 - Een raam in een hal van een woning.
 - Een nooduitgang.

2.1.5 Wegverkeerslawaaï

Zones langs wegen

Conform hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder (zones langs wegen) hebben alle wegen een zone, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is. De breedte van de zone, aan weerszijden van de weg, is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (stedelijk of buiten stedelijk), zie tabel 2.1.

Tabel 2.1: Schema zonebreedte aan weerszijden van de weg

Aantal rijstroken		Zonebreedte [m]
Stedelijk	Buiten stedelijk	
1 of 2	-	200
3 of meer	-	350
-	1 of 2	250
-	3 of 4	400
-	5 of meer	600

Het project is gelegen binnen de bebouwde kom. De Schalkwijkseweg heeft 2 rijstroken. De zonebreedte is 200 m, waardoor het project binnen de zone van deze weg is gelegen.

De Jonkheer Ramweg heeft ter hoogte van het plangebied een maximumsnelheid van 30 km/uur. Op een afstand van meer dan 200 m van het plangebied, op het deel van de Jonker Ramweg dat aansluit op de Schalkwijkseweg, geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Deze weg heeft krachtens de Wet geluidhinder geen zone, maar wordt wel beschouwd in het onderzoek.

Grenswaarden geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer

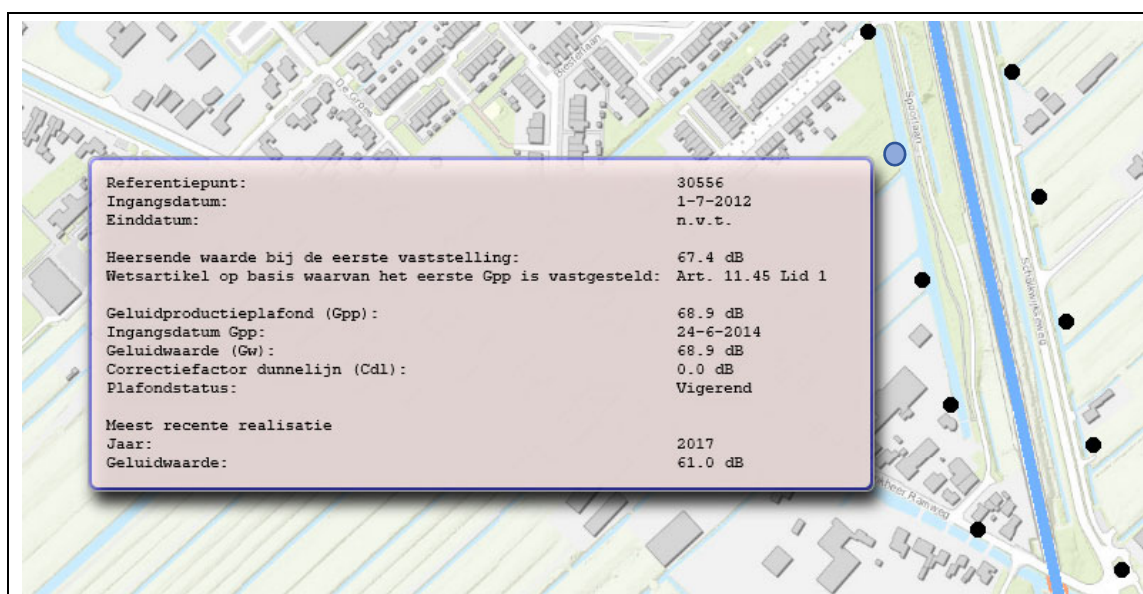
De voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeerslawaaï bedraagt 48 dB en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde 63 dB.

2.1.6 Spoorweglawaaï

Het project is gelegen nabij het spoortracé Utrecht – 's-Hertogenbosch. De zonebreedte langs een spoorweg wordt conform het Besluit geluidhinder bepaald door de waarden van de geluidproductieplafonds (zie tabel 2.2 op de volgende pagina). Ter plaatse van het maatgevende referentiepunt geldt een geluidproductieplafond van 68,9 dB (zie figuur 2.1). De zonebreedte langs het spoor bedraagt 600 m. De planlocatie is geheel binnen de zone langs het spoor gelegen.

Tabel 2.2: Zonebreedten spoorwegen voor de geluidproductieplafondklassen

Hoogte geluidproductieplafond	Breedte zone (in m)
Kleiner dan 56 dB	100
Gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200
Gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300
Gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600
Gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900
Gelijk aan of groter dan 74 dB	1.200



Figuur 2.1: Ligging maatgevende referentiepunt (blauwe stip)

Grenswaarden geluidbelasting ten gevolge van railverkeer

De voorkeursgrenswaarde vanwege spoorweglawaai bedraagt 55 dB, de maximaal te verlenen ontheffingswaarde 68 dB.

2.1.7 Industrielawaai en bedrijfsgeluid

Het project is niet gelegen binnen een geluidzone rond een industrieterrein, Industrielawaai is om die reden niet onderzocht.

In de omgeving bevinden zich wel verschillende bedrijf-, agrarische en detailhandel bestemmingen (zie figuur 2.2). Conform bestemmingsplan Eiland van Schalkwijk zijn uitsluitend bedrijven tot en met milieucategorie 2 van de VNG-bedrijvenlijst toegestaan.

In het bestemmingsplan Eiland van Schalkwijk zijn de volgende bestemmingen mogelijk gemaakt:

- Wonen (geel).
- Agrarisch (lichtgroen).
- Bedrijf met een milieucategorie tot en met 2 (paars).
- Gemengd medisch en wonen, detailhandel en wonen en kantoor en wonen (zalmkleurig).
- Maatschappelijk (lichtbruin).
- Horeca (oranje).



Figuur 2.2: Bestemmingsplan Eiland van Schalkwijk (links) en de Griend (rechts)

In het bestemmingsplan De Griend zijn de volgende bestemmingen mogelijk gemaakt:

- Wonen (geel).
- Maatschappelijk (lichtbruin).

Tabel 2.3 geeft een overzicht van de richtafstanden bij de verschillende bestemming, conform het VNG-bedrijvenlijst. Ook staat de afstand van de meest dichtbijgelegen nieuwe woning ten opzichte van het plangebied in de tabel vermeld.

Tabel 2.3: Overzicht richtafstanden en aanwezige afstanden

Bestemming	Richtafstand	Aanwezige afstand
Agrarisch (bedrijfsgebouwen)	30 m	100 m
Bedrijf milieucategorie 2	30 m	50 m
Medisch	10 m	230 m
Detailhandel	10 - 30 m	60 m
Kantoor	10 m	70 m
Horeca	10 – 30 m	85 m

De richtafstanden worden niet overschreden. Van onaanvaardbare hinder ten gevolge van de bestaande bedrijven zal ter plaatse van de nieuwe woningen geen sprake van zijn.

3 Invoergegevens onderzoek

3.1 Tekeningen en planinformatie

Voor het projectontwerp is gebruik gemaakt van de verkavelingstekening van 'Schippers' d.d. 26-04-2019, zie bijlage I. Voor de grondgebonden woningen is een hoogte van 9 m aangehouden. Voor het appartementen-gebouw is een hoogte van 10 m (drielaags gebouw) gehanteerd.

3.2 Verkeersgegevens spoorlawaai

De spoorweggegevens van het spoortracé Utrecht – 's-Hertogenbosch zijn conform het geluidregister spoor van ProRail (versie mei 2019). De verkeersintensiteiten in het geluidregister voor dit spoortracé zijn gemiddeld over die voor de peiljaren 2006, 2007 en 2008, om die reden geldt een plafondcorrectiewaarde (toeslagcorrectie op de geluidbelastingen) van 1,5 dB. De gegevens zijn te omvangrijk om helder in dit rapport volledig te presenteren. Ter indicatie weergeeft tabel 3.1 de uurintensiteiten van het spoortracé ter hoogte van de onderzoekslocatie.

Tabel 3.1: Uurintensiteiten Q per treinvoertuigcategorie per periode dag (D), avond (A) en nacht (N)

Voertuigcategorie	Treintype	Q(D)	Q(A)	Q(N)
1	MAT'64-T, MAT'64-V	33,46	25,20	9,10
2	DDM-1, IC-R, ICM-3	40,83	27,31	4,79
3	E-LOC, MDDM, SGM-2, SGM-3	5,97	3,61	0,98
4	GOEDEREN	12,95	22,42	13,19
5	DE-LOC	0,06	0,04	0,02
6	DE-LOC-6400	0,42	0,78	0,54
8	DDM-2/3, IC-R-SR, ICM-4, INT-R, IRM-4, VIRM-6	41,17	31,35	7,27

3.3 Wegverkeersgegevens

De verkeersgegevens van de wegen zijn verstrekt door de Gemeente Houten, zie bijlage II. Gebruikt zijn de verkeersintensiteiten van het peiljaar 2030. Het busverkeer is samengevoegd met het middelzwaar verkeer.

In de geluidberekeningen is voor een deel van de Schalkwijkseweg een rijsnelheid van 80 km/h ingevoerd en voor een deel 50 km/h. Voor de Jonkheer Ramweg is voor een deel een rijsnelheid van 30 km/h ingevoerd en een deel 50 km/h (zie ook paragraaf 2.1.5). Voor beide wegen is deels standaard asfaltbeton ingevoerd en deels elementenverharding in keperverband (ter hoogte van waar de wegen samen komen).

4 Rekenmethode geluidbelastingen

4.1 Wegverkeerslawaai

De berekeningen van de geluidbelastingen L_{den} op de gevels van de onderzoekslocaties zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, (hierna te noemen: RMG2012). Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van Standaardrekenmethode 2 uit bijlage III van het RMG2012.

Bij de berekeningen worden de equivalente geluidniveaus van dag-, avond- en nachtperioden bepaald. Voor een vergelijking met de wettelijke grenswaarden wordt uit deze dag-, avond- en nachtwaarden de geluidbelasting L_{den} vastgesteld. Deze geluidbelasting L_{den} wordt berekend met behulp van de volgende formule:

$$L_{den} = 10 * \log \left(\frac{12 * 10^{\left(\frac{L_{dag}}{10}\right)} + 4 * 10^{\left(\frac{L_{avond} + 5}{10}\right)} + 8 * 10^{\left(\frac{L_{nacht} + 10}{10}\right)}}{24} \right) \text{ in dB}$$

Op de berekende geluidbelastingen mag, conform artikel 110g van de Wet geluidhinder, een correctie worden toegepast. Zoals omschreven in artikel 3.4 van het RMG2012 is de te hanteren aftrek 5 dB voor wegen waar de representatief te achten snelheid lager is dan 70 km/uur. De aftrek van 5 dB geldt voor alle wegen, voor het deel van de Schalkwijkseweg met een maximumsnelheid van 80 km/uur is een aftrek van 2 dB toegepast.

De berekeningen van het wegverkeerslawaai zijn uitgevoerd met het computerprogramma Geomilieu v.4.50 van DGMR. Een overzicht van het rekenmodel en invoergegevens is opgenomen in bijlage III.

4.2 Spoorweglawaai

De berekeningen van de geluidbelastingen L_{den} op de gevels van de onderzoekslocaties zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, (hierna te noemen: RMG2012). Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van Standaardrekenmethode 2 uit bijlage IV van het RMG2012. De berekeningen van het wegverkeerslawaai zijn uitgevoerd met het computerprogramma Geomilieu v.4.50 van DGMR, zie ook bijlage III.

4.3 Nadere toelichting invoergegevens akoestisch rekenmodel

In de rekenmodellen is uitgegaan van de volgende rekenparameters en uitgangspunten:

- Bodemfactor algemeen: 0 (harde bodem).
- Sectoren met een zichthoek van 2 graden.
- De geluidbelastingen zijn berekend met alle geluidrelevante gebouwen. De gebouwen schermen geluid af dan wel reflecteren dit. Het maximaal aantal reflecties bedraagt 1.
- Meteorologische correcties: SRMII RMG2012.
- Luchtdemping: standaard SRMII RMG2012.
- De beoordelingshoogten zijn gelijk aan 1,5 m, 4,5 m en 7,5 m boven maaiveld.

5 Berekeningsresultaten

In bijlage IV wordt een overzicht gegeven alle berekende geluidbelastingen per geluidsbron.

5.1 Spoorweglawaai

De geluidbelasting ten gevolge van het spoorweglawaai bedraagt ten hoogste 70 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt vrijwel ter plaatse van alle woningen overschreden, de maximaal te verlenen ontheffingswaarde van 68 dB wordt deels ter plaatse van het appartementengebouw overschreden. De gevels, waarop de geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde is, moeten als dove gevels worden uitgevoerd. Figuur 5.1 geeft een overzicht van de geluidbelasting op de gevel ≤ 55 dB (groen), tussen 55 en 68 dB (geel) > 68 dB (rood). Daar waar de lijn doorloopt geldt voor iedere gebouwlagen de betreffende codering. Bij de stippellijn geldt voor de aangegeven gebouwlagen de codering, voor de andere gebouwlagen geldt een gunstigere situatie.



Figuur 5.1: Overzicht geluidbelasting op gevel

5.2 Wegverkeerslawaai

Ten gevolge van het wegverkeer op de Schalkwijkseweg bedraagt de belasting L_{den} ten hoogste 47 dB na aftrek art. 110g Wgh, zie ook figuur 5.2 op de volgende pagina. Overal wordt aan de voorkeurswaarde van 48 dB voldaan.

Ten gevolge van het wegverkeer op de Jonkheer Ramweg bedraagt de belasting L_{den} ten hoogste 41 dB na aftrek art. 110g Wgh, zie ook figuur 5.2. De geluidbelastingen liggen onder de in de Wet geluidhinder gestelde voorkeurswaarde van 48 dB. De geluidbelastingen vanwege de Jonker Ramweg worden als aanvaardbaar aangemerkt.

Met betrekking tot het wegverkeerslawaai zijn geen bijzondere maatregelen of hogere waarden noodzakelijk.

6 Afwegingen maatregelen en aanvraag hogere waarden

6.1 Algemeen

Voor die onderdelen van het plan waarbij de geluidbelastingen ten gevolge van spoorweglawaai boven de voorkeursgrenswaarde, maar niet boven de maximale ontheffingswaarde ligt, kunnen hogere waarden worden aangevraagd.

De hogere waarden kunnen door het College van B&W worden verleend wanneer is vastgesteld dat maatregelen onvoldoende doelmatig zijn. Daartoe eist de Wet geluidhinder de volgende onderzoeken:

1. Allereerst dient te worden nagegaan welke maatregelen noodzakelijk zijn om de geluidbelasting te reduceren tot maximaal de voorkeursgrenswaarde. Tevens dient beoordeeld te worden of deze maatregelen al dan niet doelmatig zijn.
2. Indien deze maatregelen niet doelmatig zijn, dient te worden nagegaan welke maatregelen wel doelmatig zijn om de geluidbelastingen zo ver mogelijk te reduceren. Voor de geluidbelastingen boven de voorkeursgrenswaarden kunnen dan hogere waarden worden aangevraagd.
3. Indien er geen maatregelen denkbaar zijn die als doelmatig kunnen worden aangemerkt kunnen hogere waarden worden aangevraagd voor de geluidbelastingen zonder maatregelen.

Als gevolg van het spoortracé Utrecht – 's-Hertogenbosch wordt de voorkeursgrenswaarde (van 55 dB) met 16 dB overschreden. Tevens wordt de maximale ontheffingswaarde (van 68 dB) op enkele plaatsen overschreden.

6.2 Benodigde maatregelen ter reducering van de geluidbelasting

Bij het bepalen van de benodigde maatregelen is onderscheid gemaakt tussen:

- Maatregelen aan de bron.
- Maatregelen in het overdrachtsgebied.
- Maatregelen aan de ontvangzijde.

6.2.1 Maatregelen aan de bron

Raildempers spoor

Het toepassen van raildempers kan een geluidreductie opleveren tot circa 3 dB. Bij toepassing van raildempers wordt de voorkeursgrenswaarde nog steeds fors overschreden, wel hoeven er geen dove gevels meer te worden toegepast. Voor een traject van circa 1.100 m zijn raildempers nodig. Uitgaande van een bedrag van € 200,-- per meter enkelspoor bedragen de kosten circa € 550.000,--. Gelet op het geringe effect en het geringe aantal woningen waar de geluidreductie optreedt zijn raildempers niet doelmatig.

6.2.2 Maatregelen in het overdrachtsgebied

Door het toepassen van geluidschermen langs het spoor kunnen extra geluidreducties worden behaald. Een geluidsscherm langs het spoor moet een hoogte van 6 m hebben om het geluid ter plaatse van alle gebouwlagen te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde. Uitgaande van een bedrag van € 550,-- per m² scherm bedragen de kosten circa € 3.300.000,--. Dit bedrag is onaanvaardbaar hoog.

6.2.3 Maatregelen aan de ontvangzijde

Bij geluidgevoelige functies waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden dienen dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen te worden toegepast

Bij geluidgevoelige functies waar niet de maximale ontheffingswaarde maar wel de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden is het ook mogelijk om maatregelen te treffen in de vorm van dove gevels of in de vorm van gebouwgebonden geluidschermen waarmee aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Met een dove gevel zouden de gevels uitgesloten worden van toetsing aan de Wet geluidhinder. In dove gevels zijn echter geen te openen geveldelen toegestaan, terwijl de bouwregelgeving deze in verband met spuiventilatie wel eist.

Het is echter reëler om de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde door middel van een hogere waarde vaststelling toe te staan.

6.3 Conclusie en adviesaanvragen hogere waarden

Omdat in voorgaande paragrafen is omschreven dat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen, is het realistisch om voor de locaties, waar niet de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, hogere waarden aan te vragen voor maximaal 35 woningen van 68 dB L_{den} vanwege het hoofdspoortracé Utrecht – 's-Hertogenbosch.

Bij gevels waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden dienen dove te worden toegepast.

7 Samenvatting en conclusies

In opdracht van Dura Vermeer Bouw Midden West B.V. heeft Cauberg Huygen een akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot het project Wickengaard in Schalkwijk. In het bestemmingsplan worden maximaal 35 nieuwe woningen mogelijk gemaakt. De geplande bestemming Wonen is conform de Wet geluidhinder geluidgevoelig en een nieuwe situatie. Het plan is gelegen binnen de zone van het spoortracé Utrecht – 's-Hertogenbosch en de Schalkwijkseweg. In verband met een goede ruimtelijke ordening is ook de 30-km/h Jonkheer Ramweg meegenomen in dit onderzoek. Deze weg hebben conform de Wet geluidhinder geen geluidzone.

Ten behoeve van dit geluidonderzoek is gebruik gemaakt van de Wet geluidhinder, zoals deze geldt per 1 mei 2017. De geluidbelastingen vanwege wegverkeer zijn berekend conform de Standaardrekenmethode 2 uit bijlage III van het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012', die vanwege spoorverkeer conform de Standaardrekenmethode 2 uit bijlage IV van het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'.

De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- Wegverkeerslawaai stedelijk: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 63 dB.
- Spoorweglawaai: voorkeursgrenswaarde 55 dB, maximale ontheffingswaarde 68 dB.

Uit de berekeningen blijkt het volgende:

- Ten gevolge van spoorweglawaai vinden overschrijdingen van zowel de voorkeursgrenswaarde als van de maximale ontheffingswaarde plaats. De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 70 dB L_{den} .
- Ten gevolge van de Schalkwijkseweg en de Jonkheer Ramweg wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Omdat verschillende geluidreducerende maatregelen aan de bron, in het geluidoverdrachtsgebied en aan het gebouw bezwaren met zich meebrengen, is het realistisch om hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelastingen lager dan de maximale ontheffingswaarde ten gevolge van spoorweglawaai:

- Spoortracé Utrecht – 's-Hertogenbosch: 68 dB L_{den} .

Bij gevels waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden dienen dove te worden toegepast.

Cauberg Huygen B.V.

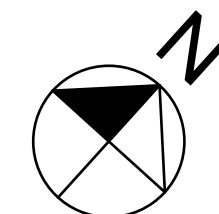
ing. F.P. van Dorresteyn
Senior Adviseur

Bijlage I Situatietekening



LEGENDA:

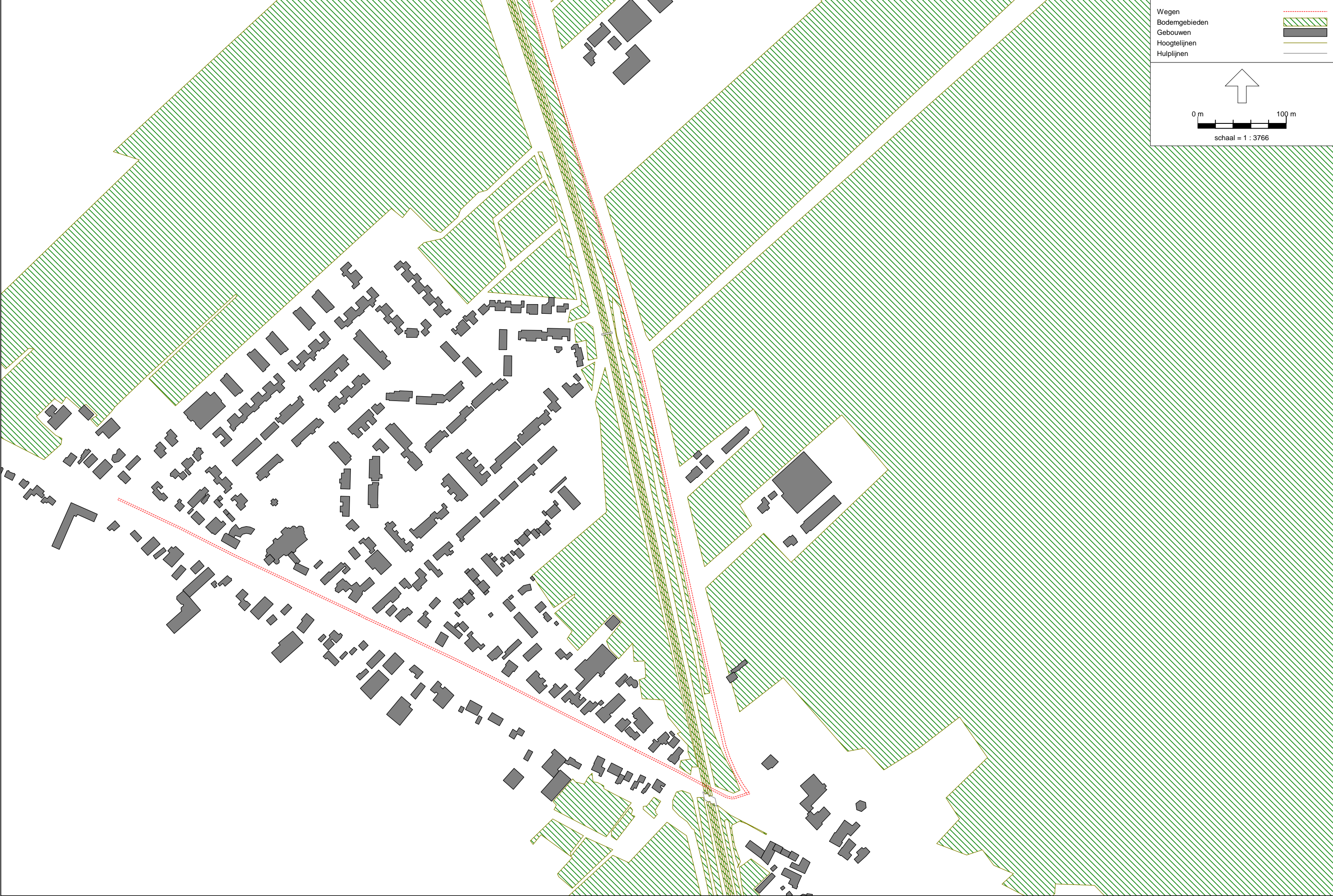
-  type A: 6000 rijenwoning
-  type B: 6000 2/1kapwoning
-  type C: 6600 vrijstaande woning
-  type D: appartementen
-  lage haag(600mm)
-  hoge haag(1800mm)



Bijlage II Overzicht verkeersgegevens

LINKNR	NAME	WEGTYPENAB	PADAG_	PADAG_	MZDAG_	MZDAG_	ZWDAG_	ZWDAG_	PAAVON	PAAVON	MZAVON	MZAVON	ZWAVON	ZWAVON	PANACH	PANACH	MZNACH	MZNACH	ZWNACH	ZWNACH
5487	Schalkwijkseweg	bubeko80 1	201,63	211,56	3,91	3,35	3,62	3,54	94,44	93,65	1,11	0,55	1,18	1,11	23,61	23,41	0,60	0,30	0,66	0,62
5488	Schalkwijkseweg	bibeko50	201,63	211,56	3,91	3,35	3,62	3,54	94,44	93,65	1,11	0,55	1,18	1,11	23,61	23,41	0,60	0,30	0,66	0,62
126984	Jonkheer Ramweg	ontsl_buurt	37,72	34,78	0,78	0,61	0,64	0,57	18,06	18,56	0,23	0,14	0,28	0,20	4,52	4,64	0,12	0,08	0,16	0,11
318024	Jonkheer Ramweg	ontsl_buurt	84,57	86,70	1,68	2,11	1,47	1,67	46,82	50,37	0,44	0,66	0,61	0,66	11,70	12,59	0,24	0,35	0,34	0,37
318025	Jonkheer Ramweg	ontsl_buurt	86,70	84,57	2,11	1,68	1,67	1,47	50,37	46,82	0,66	0,44	0,66	0,61	12,59	11,70	0,35	0,24	0,37	0,34
328082	Jonkheer Ramweg	bibeko50	86,70	84,57	2,11	1,68	1,67	1,47	50,37	46,82	0,66	0,44	0,66	0,61	12,59	11,70	0,35	0,24	0,37	0,34
328083	Jonkheer Ramweg	bibeko50	84,57	86,70	1,68	2,11	1,47	1,67	46,82	50,37	0,44	0,66	0,61	0,66	11,70	12,59	0,24	0,35	0,34	0,37

Bijlage III Overzicht geluidinvoermodel





Overzicht toetspunten

Model: weg
 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
001		1,77	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
002		1,77	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
003		1,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
004		1,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
005		1,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
006		1,78	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
007		1,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
008		1,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
009		1,81	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
010		1,83	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
011		1,85	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
012		1,86	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
013		1,84	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
014		1,83	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
015		1,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
016		1,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
017		1,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
018		1,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
019		1,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
020		1,92	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
021		1,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
022		1,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
023		1,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
024		1,92	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
025		1,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
026		1,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
027		2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
028		1,98	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
029		1,98	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
030		1,98	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
031		1,98	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
032		1,98	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
033		2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
034		2,02	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
035		2,02	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
036		2,02	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
037		2,02	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
038		2,02	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
039		2,07	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
040		2,05	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
041		2,07	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
042		2,08	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
043		2,12	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
044		2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
045		2,11	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
046		2,13	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
047		2,14	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
048		2,16	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
049		2,17	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
050		2,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
051		2,18	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
052		2,16	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
053		2,21	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
054		2,22	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
055		2,23	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
056		2,22	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
057		2,25	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
058		2,24	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
059		2,25	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Overzicht toetspunten

Model: weg
 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
060		2,27	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
061		2,28	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
062		2,27	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
063		2,32	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
064		2,31	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
065		2,32	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
066		2,34	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
067		2,36	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
068		2,34	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
069		2,42	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
070		2,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
071		2,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
072		2,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
073		2,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
074		2,42	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
075		2,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
076		2,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
077		2,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
078		2,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Wegverkeer

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek
Schalkwijk	5488	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0
Schalkwijk	5488	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W9a
Schalkwijk	5488 -- 3,00m (Links)	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0
Schalkwijk	5488 -- 3,00m (Links)	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W9a
Schalkw	5487	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0
Schalkw	5487 -- 3,00m (Links)	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0
Jonkheer R	126984	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0
Jonkheer R	318024	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0
Jonkheer R	318025	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0
Jonkheer R	126984 -- 2,00m (Links)	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0
Jonkheer R	318025 -- 2,00m (Links)	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0
Jonkheer R	318024 -- 2,00m (Rechts)	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0
Jonkheer	328082	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W9a
Jonkheer	328083	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0
Jonkheer	328082 -- 2,00m (Links)	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W9a
Jonkheer	328083 -- 2,00m (Links)	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0

Wegverkeer

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

Naam	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))
Schalkwijk	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Schalkwijk	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Schalkwijk	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Schalkwijk	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Schalkw	80	80	80	--	80	80	80	--	80	80
Schalkw	80	80	80	--	80	80	80	--	80	80
Jonkheer R	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Jonkheer R	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Jonkheer R	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Jonkheer R	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Jonkheer R	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Jonkheer R	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Jonkheer R	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Jonkheer	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Jonkheer	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Jonkheer	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50

Wegverkeer

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

Naam	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)
Schalkwijk	50	--	50	50	50	--	3095,80	6,76	3,12	0,80
Schalkwijk	50	--	50	50	50	--	3095,80	6,76	3,12	0,80
Schalkwijk	50	--	50	50	50	--	3197,28	6,83	2,98	0,76
Schalkwijk	50	--	50	50	50	--	3197,28	6,83	2,98	0,76
Schalkw	80	--	80	80	80	--	3095,80	6,76	3,12	0,80
Schalkw	80	--	80	80	80	--	3197,28	6,83	2,98	0,76
Jonkheer R	30	--	30	30	30	--	589,84	6,72	3,18	0,83
Jonkheer R	30	--	30	30	30	--	1348,96	6,54	3,56	0,91
Jonkheer R	30	--	30	30	30	--	1406,48	6,47	3,69	0,95
Jonkheer R	30	--	30	30	30	--	552,36	6,60	3,45	0,88
Jonkheer R	30	--	30	30	30	--	1348,96	6,54	3,56	0,91
Jonkheer R	50	--	50	50	50	--	1406,48	6,47	3,69	0,95
Jonkheer	50	--	50	50	50	--	1403,64	6,47	3,69	0,95
Jonkheer	50	--	50	50	50	--	1348,96	6,54	3,56	0,91
Jonkheer	50	--	50	50	50	--	1348,96	6,54	3,56	0,91
Jonkheer	50	--	50	50	50	--	1406,48	6,47	3,69	0,95

Wegverkeer

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

Naam	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)
Schalkwijk	--	--	--	--	--	96,40	97,63	94,93	--	1,87	1,15	2,41
Schalkwijk	--	--	--	--	--	96,40	97,63	94,93	--	1,87	1,15	2,41
Schalkwijk	--	--	--	--	--	96,85	98,26	96,22	--	1,53	0,58	1,23
Schalkwijk	--	--	--	--	--	96,85	98,26	96,22	--	1,53	0,58	1,23
Schalkw	--	--	--	--	--	96,40	97,63	94,93	--	1,87	1,15	2,41
Schalkw	--	--	--	--	--	96,85	98,26	96,22	--	1,53	0,58	1,23
Jonkheer R	--	--	--	--	--	95,13	96,32	92,62	--	3,25	2,19	4,10
Jonkheer R	--	--	--	--	--	95,90	97,52	94,89	--	2,44	1,21	2,35
Jonkheer R	--	--	--	--	--	95,29	97,11	94,03	--	2,88	1,62	3,21
Jonkheer R	--	--	--	--	--	95,47	97,48	95,08	--	2,96	1,47	2,66
Jonkheer R	--	--	--	--	--	95,90	97,52	94,89	--	2,44	1,21	2,35
Jonkheer R	--	--	--	--	--	95,29	97,11	94,03	--	2,88	1,62	3,21
Jonkheer	--	--	--	--	--	95,50	97,20	94,24	--	2,89	1,62	3,22
Jonkheer	--	--	--	--	--	95,90	97,52	94,89	--	2,44	1,21	2,35
Jonkheer	--	--	--	--	--	95,90	97,52	94,89	--	2,44	1,21	2,35
Jonkheer	--	--	--	--	--	95,29	97,11	94,03	--	2,88	1,62	3,21

Wegverkeer

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

Naam	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)
Schalkwijk	--	1,73	1,22	2,65	--	--	--	--	--	201,63	94,44	23,61
Schalkwijk	--	1,73	1,22	2,65	--	--	--	--	--	201,63	94,44	23,61
Schalkwijk	--	1,62	1,16	2,55	--	--	--	--	--	211,56	93,65	23,41
Schalkwijk	--	1,62	1,16	2,55	--	--	--	--	--	211,56	93,65	23,41
Schalkw	--	1,73	1,22	2,65	--	--	--	--	--	201,63	94,44	23,61
Schalkw	--	1,62	1,16	2,55	--	--	--	--	--	211,56	93,65	23,41
Jonkheer R	--	1,61	1,49	3,28	--	--	--	--	--	37,72	18,06	4,52
Jonkheer R	--	1,67	1,27	2,76	--	--	--	--	--	84,57	46,82	11,70
Jonkheer R	--	1,84	1,27	2,76	--	--	--	--	--	86,70	50,37	12,59
Jonkheer R	--	1,56	1,05	2,25	--	--	--	--	--	34,78	18,56	4,64
Jonkheer R	--	1,67	1,27	2,76	--	--	--	--	--	84,57	46,82	11,70
Jonkheer R	--	1,84	1,27	2,76	--	--	--	--	--	86,70	50,37	12,59
Jonkheer	--	1,62	1,18	2,54	--	--	--	--	--	86,70	50,37	12,59
Jonkheer	--	1,67	1,27	2,76	--	--	--	--	--	84,57	46,82	11,70
Jonkheer	--	1,67	1,27	2,76	--	--	--	--	--	84,57	46,82	11,70
Jonkheer	--	1,84	1,27	2,76	--	--	--	--	--	86,70	50,37	12,59

Wegverkeer

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

Naam	LV (P4)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63
Schalkwijk	--	3,91	1,11	0,60	--	3,62	1,18	0,66	--	77,92
Schalkwijk	--	3,91	1,11	0,60	--	3,62	1,18	0,66	--	85,76
Schalkwijk	--	3,35	0,55	0,30	--	3,54	1,11	0,62	--	77,96
Schalkwijk	--	3,35	0,55	0,30	--	3,54	1,11	0,62	--	85,80
Schalkw	--	3,91	1,11	0,60	--	3,62	1,18	0,66	--	75,70
Schalkw	--	3,35	0,55	0,30	--	3,54	1,11	0,62	--	75,78
Jonkheer R	--	1,29	0,41	0,20	--	0,64	0,28	0,16	--	71,56
Jonkheer R	--	2,15	0,58	0,29	--	1,47	0,61	0,34	--	74,74
Jonkheer R	--	2,62	0,84	0,43	--	1,67	0,66	0,37	--	75,12
Jonkheer R	--	1,08	0,28	0,13	--	0,57	0,20	0,11	--	71,06
Jonkheer R	--	2,15	0,58	0,29	--	1,47	0,61	0,34	--	74,74
Jonkheer R	--	2,62	0,84	0,43	--	1,67	0,66	0,37	--	74,61
Jonkheer	--	2,62	0,84	0,43	--	1,47	0,61	0,34	--	82,34
Jonkheer	--	2,15	0,58	0,29	--	1,47	0,61	0,34	--	74,28
Jonkheer	--	2,15	0,58	0,29	--	1,47	0,61	0,34	--	82,13
Jonkheer	--	2,62	0,84	0,43	--	1,67	0,66	0,37	--	74,61

Wegverkeer

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

Naam	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125
Schalkwijk	84,85	91,09	96,98	103,27	99,80	93,04	83,24	74,10	80,89
Schalkwijk	93,10	98,46	101,51	105,77	98,61	93,35	84,57	81,93	89,13
Schalkwijk	84,84	90,96	97,07	103,43	99,95	93,18	83,27	73,83	80,51
Schalkwijk	93,08	98,34	101,60	105,93	98,75	93,48	84,61	81,65	88,74
Schalkw	85,19	90,41	97,89	105,35	101,54	94,65	83,43	71,95	81,44
Schalkw	85,24	90,45	97,98	105,53	101,71	94,82	83,58	71,75	81,15
Jonkheer R	76,02	85,04	86,70	91,80	88,96	82,42	76,36	67,83	72,18
Jonkheer R	79,17	87,91	90,11	95,22	92,32	85,77	79,41	71,36	75,53
Jonkheer R	79,63	88,55	90,37	95,43	92,58	86,04	79,95	71,89	76,10
Jonkheer R	75,49	84,41	86,28	91,39	88,53	81,98	75,79	67,35	71,45
Jonkheer R	79,17	87,91	90,11	95,22	92,32	85,77	79,41	71,36	75,53
Jonkheer R	81,68	88,15	93,54	99,72	96,28	89,53	79,96	71,55	78,44
Jonkheer	89,83	95,39	97,97	102,18	95,05	89,80	81,21	79,33	86,62
Jonkheer	81,30	87,65	93,27	99,53	96,09	89,33	79,63	71,10	77,91
Jonkheer	89,55	95,03	97,81	102,04	94,90	89,64	80,97	78,93	86,15
Jonkheer	81,68	88,15	93,54	99,72	96,28	89,53	79,96	71,55	78,44

Wegverkeer

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

Naam	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
Schalkwijk	86,79	93,28	99,81	96,31	89,53	79,41	69,25	76,27	82,77
Schalkwijk	94,15	97,80	102,31	95,11	89,83	80,74	77,10	84,53	90,16
Schalkwijk	86,19	93,10	99,71	96,19	89,40	79,12	68,82	75,68	81,94
Schalkwijk	93,54	97,62	102,21	94,99	89,70	80,44	76,67	83,93	89,31
Schalkw	86,62	94,19	101,95	98,14	91,24	79,97	67,00	76,39	81,64
Schalkw	86,33	94,00	101,87	98,05	91,16	79,85	66,68	75,91	81,16
Jonkheer R	80,79	83,26	88,42	85,49	78,93	72,36	63,38	68,28	77,61
Jonkheer R	83,53	87,11	92,36	89,33	82,73	75,47	66,63	71,38	80,25
Jonkheer R	84,37	87,50	92,73	89,74	83,15	76,13	67,29	72,07	81,17
Jonkheer R	79,53	83,01	88,31	85,28	78,67	71,39	62,51	67,13	76,04
Jonkheer R	83,53	87,11	92,36	89,33	82,73	75,47	66,63	71,38	80,25
Jonkheer R	84,50	90,67	97,13	93,65	86,88	76,89	66,78	73,90	80,54
Jonkheer	91,78	95,14	99,62	92,44	87,16	78,17	74,54	82,06	87,81
Jonkheer	83,85	90,27	96,78	93,28	86,50	76,42	66,23	73,25	79,75
Jonkheer	91,21	94,79	99,28	92,09	86,81	77,74	74,09	81,51	87,14
Jonkheer	84,50	90,67	97,13	93,65	86,88	76,89	66,78	73,90	80,54

Wegverkeer

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

Naam	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250
Schalkwijk	88,21	94,18	90,74	84,00	74,53	--	--	--
Schalkwijk	92,75	96,69	89,56	84,31	75,88	--	--	--
Schalkwijk	87,93	94,02	90,54	83,78	74,06	--	--	--
Schalkwijk	92,46	96,53	89,35	84,09	75,41	--	--	--
Schalkw	89,11	96,19	92,37	85,48	74,33	--	--	--
Schalkw	88,81	96,06	92,23	85,34	74,13	--	--	--
Jonkheer R	78,42	83,17	80,49	74,04	68,83	--	--	--
Jonkheer R	82,06	86,94	84,11	77,62	71,74	--	--	--
Jonkheer R	82,51	87,37	84,60	78,12	72,51	--	--	--
Jonkheer R	77,84	82,81	79,97	73,46	67,48	--	--	--
Jonkheer R	82,06	86,94	84,11	77,62	71,74	--	--	--
Jonkheer R	85,66	91,54	88,13	81,39	72,09	--	--	--
Jonkheer	90,11	94,02	86,91	81,67	73,36	--	--	--
Jonkheer	85,20	91,15	87,71	80,96	71,51	--	--	--
Jonkheer	89,74	93,66	86,52	81,28	72,86	--	--	--
Jonkheer	85,66	91,54	88,13	81,39	72,09	--	--	--

Wegverkeer

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

Naam	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Schalkwijk	--	--	--	--	--
Schalkwijk	--	--	--	--	--
Schalkwijk	--	--	--	--	--
Schalkwijk	--	--	--	--	--
Schalkw	--	--	--	--	--
Schalkw	--	--	--	--	--
Jonkheer R	--	--	--	--	--
Jonkheer R	--	--	--	--	--
Jonkheer R	--	--	--	--	--
Jonkheer R	--	--	--	--	--
Jonkheer R	--	--	--	--	--
Jonkheer R	--	--	--	--	--
Jonkheer R	--	--	--	--	--
Jonkheer	--	--	--	--	--
Jonkheer	--	--	--	--	--
Jonkheer	--	--	--	--	--

Railverkeer

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1
5460	12294832 - 12295000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
5460	12294832 - 12295000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
5460	12294832 - 12295000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
5460	12295000 - 12343000 - brug	2,81	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
5460	12295000 - 12343000	2,81	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
5460	12295000 - 12343000	2,81	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
5460	14349424 - 14411000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
5463	11236000 - 11336000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
5463	15349000 - 15407000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
5463	15349000 - 15407000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
5463	15349000 - 15407000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
5463	15349000 - 15407000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T
5463	15349000 - 15407000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T

Railverkeer

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

Naam	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3			
5460	Stoppend	0,200	0,120	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,120	0,100	0,460	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	16,380			
5460	Stoppend	0,200	0,120	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,120	0,100	0,460	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	16,380			
5460	Stoppend	0,200	0,120	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,120	0,100	0,460	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	16,380			
5460	Stoppend	0,200	0,120	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,120	0,100	0,460	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	16,380			
5460	Stoppend	0,200	0,120	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,120	0,100	0,460	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	16,380			
5460	Stoppend	0,200	0,120	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,120	0,100	0,460	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	16,380			
5460	Stoppend	0,200	0,120	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,120	0,100	0,460	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	16,380			
5463	Stoppend	0,160	0,120	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,040	0,680	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	16,420			
5463	Stoppend	0,160	0,120	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,040	0,680	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	16,420			
5463	Stoppend	0,160	0,120	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,040	0,680	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	16,420			
5463	Stoppend	0,160	0,120	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,040	0,680	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	16,420			
5463	Stoppend	0,160	0,120	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,040	0,680	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	16,420			
5463	Stoppend	0,160	0,120	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180	0,040	0,680	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	16,420			

Railverkeer

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

Naam	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Corr. 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Corr. 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5
5460	14,000	3,420	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,380	0,420	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	18,440	12,560	2,580
5460	14,000	3,420	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,380	0,420	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	18,440	12,560	2,580
5460	14,000	3,420	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,380	0,420	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	18,440	12,560	2,580
5460	14,000	3,420	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,380	0,420	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	18,440	12,560	2,580
5460	14,000	3,420	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,380	0,420	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	18,440	12,560	2,580
5460	14,000	3,420	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,380	0,420	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	18,440	12,560	2,580
5460	14,000	3,420	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,380	0,420	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	18,440	12,560	2,580
5460	14,000	3,420	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,380	0,420	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	18,440	12,560	2,580
5463	10,820	4,540	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,390	0,350	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	18,920	12,900	1,670
5463	10,820	4,540	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,390	0,350	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	18,920	12,900	1,670
5463	10,820	4,540	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,390	0,350	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	18,920	12,900	1,670
5463	10,820	4,540	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,390	0,350	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	18,920	12,900	1,670
5463	10,820	4,540	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,390	0,350	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	18,920	12,900	1,670
5463	10,820	4,540	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,390	0,350	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	18,920	12,900	1,670
5463	10,820	4,540	0,000	130	130	130	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	0,390	0,350	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Doorgaand	18,920	12,900	1,670

Railverkeer

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

Naam	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Corr. 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Corr. 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7
5460	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	1,290	0,540	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,030	0,000	0,000	90
5460	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	1,290	0,540	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,030	0,000	0,000	90
5460	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	1,290	0,540	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,030	0,000	0,000	90
5460	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	1,290	0,540	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,030	0,000	0,000	90
5460	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	1,290	0,540	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,030	0,000	0,000	90
5460	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	1,290	0,540	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,030	0,000	0,000	90
5460	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	1,290	0,540	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,030	0,000	0,000	90
5460	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	1,290	0,540	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,030	0,000	0,000	90
5460	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	1,290	0,540	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,030	0,000	0,000	90
5463	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	1,410	0,540	0,150	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,020	0,000	88
5463	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	1,410	0,540	0,150	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,020	0,000	90
5463	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	1,410	0,540	0,150	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,020	0,000	90
5463	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	1,410	0,540	0,150	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,020	0,000	90
5463	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	1,410	0,540	0,150	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,020	0,000	90
5463	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	1,410	0,540	0,150	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,020	0,000	90

Railverkeer

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

Naam	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Corr. 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Corr. 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9
5460	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,350	1,630	0,320	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,200	0,060	0,020	0,000	130	130	130	0
5460	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,350	1,630	0,320	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,200	0,060	0,020	0,000	130	130	130	0
5460	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,350	1,630	0,320	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,200	0,060	0,020	0,000	130	130	130	0
5460	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,350	1,630	0,320	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,200	0,060	0,020	0,000	130	130	130	0
5460	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,350	1,630	0,320	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,200	0,060	0,020	0,000	130	130	130	0
5460	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,350	1,630	0,320	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,200	0,060	0,020	0,000	130	130	130	0
5460	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,350	1,630	0,320	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,200	0,060	0,020	0,000	130	130	130	0
5460	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,350	1,630	0,320	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,200	0,060	0,020	0,000	130	130	130	0
5460	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,350	1,630	0,320	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,200	0,060	0,020	0,000	130	130	130	0
5463	88	88	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,410	1,660	0,220	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,200	0,030	0,030	0,000	130	130	130	0
5463	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,410	1,660	0,220	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,200	0,030	0,030	0,000	130	130	130	0
5463	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,410	1,660	0,220	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,200	0,030	0,030	0,000	130	130	130	0
5463	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,410	1,660	0,220	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,200	0,030	0,030	0,000	130	130	130	0
5463	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,410	1,660	0,220	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,200	0,030	0,030	0,000	130	130	130	0
5463	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,410	1,660	0,220	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,200	0,030	0,030	0,000	130	130	130	0
5463	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	2,410	1,660	0,220	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,200	0,030	0,030	0,000	130	130	130	0

Railverkeer

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

Naam	Corr. 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	V(P4) 10	Corr. 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11
5460	0,00	MDDM	Stoppend	0,390	0,120	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0
5460	0,00	MDDM	Stoppend	0,390	0,120	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0
5460	0,00	MDDM	Stoppend	0,390	0,120	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0
5460	0,00	MDDM	Stoppend	0,390	0,120	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0
5460	0,00	MDDM	Stoppend	0,390	0,120	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0
5460	0,00	MDDM	Stoppend	0,390	0,120	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0
5460	0,00	MDDM	Stoppend	0,390	0,120	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0
5460	0,00	MDDM	Stoppend	0,390	0,120	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0
5463	0,00	MDDM	Stoppend	0,380	0,070	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00	SGM-2	Doorgaand	0,000	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0
5463	0,00	MDDM	Stoppend	0,380	0,070	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00	SGM-2	Doorgaand	0,000	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0
5463	0,00	MDDM	Stoppend	0,380	0,070	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00	SGM-2	Doorgaand	0,000	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0
5463	0,00	MDDM	Stoppend	0,380	0,070	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00	SGM-2	Doorgaand	0,000	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0
5463	0,00	MDDM	Stoppend	0,380	0,070	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00	SGM-2	Doorgaand	0,000	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0
5463	0,00	MDDM	Stoppend	0,380	0,070	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00	SGM-2	Doorgaand	0,000	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0
5463	0,00	MDDM	Stoppend	0,380	0,070	0,080	0,000	130	130	130	0	0,00	SGM-2	Doorgaand	0,000	0,000	0,040	0,000	120	120	120	0

Railverkeer

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

Naam	Corr. 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Corr. 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13
5460	0,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,000	0,090	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	6,220	15,690	4,830	0,000	90	90	90	0
5460	0,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,000	0,090	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	6,220	15,690	4,830	0,000	90	90	90	0
5460	0,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,000	0,090	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	6,220	15,690	4,830	0,000	90	90	90	0
5460	0,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,000	0,090	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	6,220	15,690	4,830	0,000	90	90	90	0
5460	0,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,000	0,090	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	6,220	15,690	4,830	0,000	90	90	90	0
5460	0,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,000	0,090	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	6,220	15,690	4,830	0,000	90	90	90	0
5460	0,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,000	0,090	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	6,220	15,690	4,830	0,000	90	90	90	0
5463	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,000	0,090	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	6,730	6,730	8,360	0,000	88	88	88	0
5463	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,000	0,090	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	6,730	6,730	8,360	0,000	90	90	90	0
5463	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,000	0,090	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	6,730	6,730	8,360	0,000	90	90	90	0
5463	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,000	0,090	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	6,730	6,730	8,360	0,000	90	90	90	0
5463	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,000	0,090	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	6,730	6,730	8,360	0,000	90	90	90	0
5463	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,000	0,090	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	6,730	6,730	8,360	0,000	90	90	90	0

Railverkeer

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

Naam	Corr. 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Corr. 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15
5460	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,210	0,540	0,220	0,000	90	90	90	0
5460	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,210	0,540	0,220	0,000	90	90	90	0
5460	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,210	0,540	0,220	0,000	90	90	90	0
5460	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,210	0,540	0,220	0,000	90	90	90	0
5460	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,210	0,540	0,220	0,000	90	90	90	0
5460	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,210	0,540	0,220	0,000	90	90	90	0
5460	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,210	0,540	0,220	0,000	90	90	90	0
5463	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,040	0,010	0,000	0,000	88	88	88	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,210	0,240	0,320	0,000	88	88	88	0
5463	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,040	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,210	0,240	0,320	0,000	90	90	90	0
5463	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,040	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,210	0,240	0,320	0,000	90	90	90	0
5463	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,040	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,210	0,240	0,320	0,000	90	90	90	0
5463	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,040	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,210	0,240	0,320	0,000	90	90	90	0
5463	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,040	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,210	0,240	0,320	0,000	90	90	90	0

Railverkeer

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

Naam	Corr. 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Corr. 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 17
5460	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,970	0,580	0,170	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,290	0,100	0,030	0,000	130	130	130	0
5460	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,970	0,580	0,170	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,290	0,100	0,030	0,000	130	130	130	0
5460	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,970	0,580	0,170	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,290	0,100	0,030	0,000	130	130	130	0
5460	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,970	0,580	0,170	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,290	0,100	0,030	0,000	130	130	130	0
5460	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,970	0,580	0,170	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,290	0,100	0,030	0,000	130	130	130	0
5460	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,970	0,580	0,170	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,290	0,100	0,030	0,000	130	130	130	0
5460	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,970	0,580	0,170	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,290	0,100	0,030	0,000	130	130	130	0
5460	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,970	0,580	0,170	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,290	0,100	0,030	0,000	130	130	130	0
5463	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,920	0,330	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,300	0,110	0,010	0,000	130	130	130	0
5463	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,920	0,330	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,300	0,110	0,010	0,000	130	130	130	0
5463	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,920	0,330	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,300	0,110	0,010	0,000	130	130	130	0
5463	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,920	0,330	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,300	0,110	0,010	0,000	130	130	130	0
5463	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,920	0,330	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,300	0,110	0,010	0,000	130	130	130	0
5463	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,920	0,330	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,300	0,110	0,010	0,000	130	130	130	0
5463	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,920	0,330	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,300	0,110	0,010	0,000	130	130	130	0
5463	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,920	0,330	0,360	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,300	0,110	0,010	0,000	130	130	130	0

Railverkeer

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

Naam	Corr. 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18	V(N) 18	V(P4) 18	Corr. 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4)19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19
5460	0,00	ICM-4	Doorgaand	0,960	0,400	0,280	0,000	130	130	130	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0
5460	0,00	ICM-4	Doorgaand	0,960	0,400	0,280	0,000	130	130	130	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0
5460	0,00	ICM-4	Doorgaand	0,960	0,400	0,280	0,000	130	130	130	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0
5460	0,00	ICM-4	Doorgaand	0,960	0,400	0,280	0,000	130	130	130	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0
5460	0,00	ICM-4	Doorgaand	0,960	0,400	0,280	0,000	130	130	130	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0
5460	0,00	ICM-4	Doorgaand	0,960	0,400	0,280	0,000	130	130	130	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0
5460	0,00	ICM-4	Doorgaand	0,960	0,400	0,280	0,000	130	130	130	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0
5463	0,00	ICM-4	Doorgaand	1,080	0,440	0,040	0,000	130	130	130	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000	130	130	130	0
5463	0,00	ICM-4	Doorgaand	1,080	0,440	0,040	0,000	130	130	130	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000	130	130	130	0
5463	0,00	ICM-4	Doorgaand	1,080	0,440	0,040	0,000	130	130	130	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000	130	130	130	0
5463	0,00	ICM-4	Doorgaand	1,080	0,440	0,040	0,000	130	130	130	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000	130	130	130	0
5463	0,00	ICM-4	Doorgaand	1,080	0,440	0,040	0,000	130	130	130	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000	130	130	130	0
5463	0,00	ICM-4	Doorgaand	1,080	0,440	0,040	0,000	130	130	130	0	0,00	INT-R	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000	130	130	130	0

Railverkeer

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

Naam	Corr.	19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Corr. 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21
5460	0,00	IRM-4	Doorgaand	11,160	9,440	1,800	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	6,360	4,980	1,260	0,000	130	130	130	0	
5460	0,00	IRM-4	Doorgaand	11,160	9,440	1,800	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	6,360	4,980	1,260	0,000	130	130	130	0	
5460	0,00	IRM-4	Doorgaand	11,160	9,440	1,800	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	6,360	4,980	1,260	0,000	130	130	130	0	
5460	0,00	IRM-4	Doorgaand	11,160	9,440	1,800	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	6,360	4,980	1,260	0,000	130	130	130	0	
5460	0,00	IRM-4	Doorgaand	11,160	9,440	1,800	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	6,360	4,980	1,260	0,000	130	130	130	0	
5460	0,00	IRM-4	Doorgaand	11,160	9,440	1,800	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	6,360	4,980	1,260	0,000	130	130	130	0	
5460	0,00	IRM-4	Doorgaand	11,160	9,440	1,800	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	6,360	4,980	1,260	0,000	130	130	130	0	
5463	0,00	IRM-4	Doorgaand	10,920	9,600	1,720	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,280	0,000	130	130	130	0	
5463	0,00	IRM-4	Doorgaand	10,920	9,600	1,720	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,280	0,000	130	130	130	0	
5463	0,00	IRM-4	Doorgaand	10,920	9,600	1,720	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,280	0,000	130	130	130	0	
5463	0,00	IRM-4	Doorgaand	10,920	9,600	1,720	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,280	0,000	130	130	130	0	
5463	0,00	IRM-4	Doorgaand	10,920	9,600	1,720	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,280	0,000	130	130	130	0	
5463	0,00	IRM-4	Doorgaand	10,920	9,600	1,720	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,280	0,000	130	130	130	0	

Railverkeer

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

Naam	Corr. 21	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Corr. 22	Trein 23	Profiel23	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	VIRM-6	Doorgaand	6,180	5,340	1,320	0,000	130	130	130	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	VIRM-6	Doorgaand	6,180	5,340	1,320	0,000	130	130	130	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	VIRM-6	Doorgaand	6,180	5,340	1,320	0,000	130	130	130	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	VIRM-6	Doorgaand	6,180	5,340	1,320	0,000	130	130	130	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	VIRM-6	Doorgaand	6,180	5,340	1,320	0,000	130	130	130	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	VIRM-6	Doorgaand	6,180	5,340	1,320	0,000	130	130	130	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Railverkeer

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

Naam	Corr.	Trein	Profiel	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(P4)	V(D)	V(A)	V(N)	V(P4)	Corr.	Trein	Profiel	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(P4)	V(D)	V(A)	V(N)	V(P4)
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Railverkeer

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

Naam	Corr.	25	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Corr. 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27
5460	0,00	0		Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0		Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0		Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0		Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0		Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0		Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0		Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0		Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0		Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0		Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0		Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0		Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0		Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Railverkeer

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

Naam	Corr. 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28	V(N) 28	V(P4) 28	Corr. 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Railverkeer

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

Naam	Corr. 29	Trein 30	Profiel130	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	Corr. 30	RRgebr	Lrtr;feit[1]	Lrtr;feit[2]	Lrtr;feit[3]	Lrtr;feit[4]	Lrtr;feit[5]	Lrtr;feit[6]	Lrtr;feit[7]	Lrtr;feit[8]
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12
5460	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12
5463	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12

Railverkeer

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

Naam	Lrtr:feit[9]	Lrtr:feit[10]	Lrtr:feit[11]	Lrtr:feit[12]	Lrtr:feit[13]	Lrtr:feit[14]	Lrtr:feit[15]	Lrtr:feit[16]	Lrtr:feit[17]	Lrtr:feit[18]	Lrtr:feit[19]	Lrtr:feit[20]	Lrtr:feit[21]	Lrtr:feit[22]	Lrtr:feit[23]	Lrtr:feit[24]	Lrtr:feit[25]
5460	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5
5460	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5
5460	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5
5460	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5
5460	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5
5460	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5
5460	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5
5463	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5
5463	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5
5463	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5
5463	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5
5463	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5
5463	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5

Railverkeer

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

Naam	Lrtr;feit[26]	Lrtr;feit[27]	Lrtr;feit[28]	Lrtr;feit[29]	Lrtr;feit[30]	Lrtr;feit[31]	Lrtr;feit[32]	Lrtr;feit[33]	Lrtr;feit[34]	Lrtr;feit[35]	Lrtr;feit[36]	Brugcorrectie	ΔLe;brug, 63	ΔLe;brug, 125	ΔLe;brug, 250	ΔLe;brug, 500	ΔLe;brug, 1k
5460	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5460	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5460	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5460	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5460	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5460	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5460	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5463	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5463	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5463	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5463	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5463	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5463	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Railverkeer

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

Naam	ΔLe;brug,2k	ΔLe;brug,4k	ΔLe;brug,8k	Schaal,63	Schaal,125	Schaal,250	Schaal,500	Schaal,1k	Schaal,2k	Schaal,4k	Schaal,8k	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63
5460	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,04	92,91	107,40	114,41	117,97	118,05	110,52	97,18	74,61
5460	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,04	92,91	107,40	114,41	117,97	118,05	110,52	97,18	74,61
5460	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,04	92,91	107,40	114,41	117,97	118,05	110,52	97,18	74,61
5460	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	81,04	93,91	108,40	119,41	119,97	119,05	111,52	98,18	75,59
5460	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	81,04	93,91	108,40	119,41	119,97	119,05	111,52	98,18	75,59
5460	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	81,04	93,91	108,40	119,41	119,97	119,05	111,52	98,18	75,59
5460	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,04	92,91	107,40	114,41	117,97	118,05	110,52	97,18	74,61
5463	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,06	92,99	107,49	114,49	118,03	118,11	110,58	97,24	74,69
5463	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,07	92,99	107,49	114,50	118,04	118,12	110,59	97,24	74,71
5463	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,07	92,99	107,49	114,50	118,04	118,12	110,59	97,24	74,71
5463	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,07	92,99	107,49	114,50	118,04	118,12	110,59	97,24	74,71
5463	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,07	92,99	107,49	114,50	118,04	118,12	110,59	97,24	74,71
5463	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,07	92,99	107,49	114,50	118,04	118,12	110,59	97,24	74,71

Railverkeer

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

Naam	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500
5460	89,06	104,02	109,27	112,72	112,61	105,86	93,22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5460	89,06	104,02	109,27	112,72	112,61	105,86	93,22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5460	89,06	104,02	109,27	112,72	112,61	105,86	93,22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5460	89,80	104,76	114,14	114,64	113,57	106,72	93,96	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5460	89,80	104,76	114,14	114,64	113,57	106,72	93,96	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5460	89,80	104,76	114,14	114,64	113,57	106,72	93,96	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5460	89,06	104,02	109,27	112,72	112,61	105,86	93,22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5463	89,17	104,15	109,38	112,79	112,68	105,94	93,30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5463	89,17	104,15	109,40	112,82	112,71	105,97	93,32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5463	89,17	104,15	109,40	112,82	112,71	105,97	93,32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5463	89,17	104,15	109,40	112,82	112,71	105,97	93,32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5463	89,17	104,15	109,40	112,82	112,71	105,97	93,32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Railverkeer

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

[illegible]

Railverkeer

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

Naam	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500	LE(A)0.0 1k	LE(A)0.0 2k	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125
5460	--	79,12	92,04	106,94	113,50	117,15	117,07	109,71	96,36	74,53	88,87	104,46	109,45	112,73	112,33	105,81	92,87	--	--
5460	--	79,12	92,04	106,94	113,50	117,15	117,07	109,71	96,36	74,53	88,87	104,46	109,45	112,73	112,33	105,81	92,87	--	--
5460	--	79,12	92,04	106,94	113,50	117,15	117,07	109,71	96,36	74,53	88,87	104,46	109,45	112,73	112,33	105,81	92,87	--	--
5460	--	80,12	93,04	107,94	118,50	119,15	118,07	110,71	97,36	75,50	89,68	105,29	114,36	114,67	113,30	106,72	93,69	--	--
5460	--	80,12	93,04	107,94	118,50	119,15	118,07	110,71	97,36	75,50	89,68	105,29	114,36	114,67	113,30	106,72	93,69	--	--
5460	--	80,12	93,04	107,94	118,50	119,15	118,07	110,71	97,36	75,50	89,68	105,29	114,36	114,67	113,30	106,72	93,69	--	--
5460	--	80,12	93,04	107,94	118,50	119,15	118,07	110,71	97,36	75,50	89,68	105,29	114,36	114,67	113,30	106,72	93,69	--	--
5460	--	80,12	93,04	107,94	118,50	119,15	118,07	110,71	97,36	75,50	89,68	105,29	114,36	114,67	113,30	106,72	93,69	--	--
5463	--	78,65	91,44	106,07	112,97	116,41	116,45	108,97	95,57	73,39	87,64	102,82	108,08	111,34	111,16	104,45	91,66	--	--
5463	--	78,66	91,44	106,07	112,98	116,42	116,47	108,99	95,59	73,41	87,65	102,82	108,11	111,39	111,21	104,50	91,68	--	--
5463	--	78,66	91,44	106,07	112,98	116,42	116,47	108,99	95,59	73,41	87,65	102,82	108,11	111,39	111,21	104,50	91,68	--	--
5463	--	78,66	91,44	106,07	112,98	116,42	116,47	108,99	95,59	73,41	87,65	102,82	108,11	111,39	111,21	104,50	91,68	--	--
5463	--	78,66	91,44	106,07	112,98	116,42	116,47	108,99	95,59	73,41	87,65	102,82	108,11	111,39	111,21	104,50	91,68	--	--
5463	--	78,66	91,44	106,07	112,98	116,42	116,47	108,99	95,59	73,41	87,65	102,82	108,11	111,39	111,21	104,50	91,68	--	--
5463	--	78,66	91,44	106,07	112,98	116,42	116,47	108,99	95,59	73,41	87,65	102,82	108,11	111,39	111,21	104,50	91,68	--	--

Railverkeer

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

[illegible]

Railverkeer

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

Naam	LE(A)5.0 2k	LE(A)5.0 4k	LE(A)5.0 8k	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 2k	LE(A)Br 4k	LE(A)Br 8k	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k
5460	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	72,99	86,00	100,98	107,33	111,15	111,00	103,72	90,49
5460	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	72,99	86,00	100,98	107,33	111,15	111,00	103,72	90,49
5460	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	72,99	86,00	100,98	107,33	111,15	111,00	103,72	90,49
5460	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,99	87,00	101,98	112,33	113,15	112,00	104,72	91,49
5460	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,99	87,00	101,98	112,33	113,15	112,00	104,72	91,49
5460	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,99	87,00	101,98	112,33	113,15	112,00	104,72	91,49
5460	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,99	87,00	101,98	112,33	113,15	112,00	104,72	91,49
5460	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,99	87,00	101,98	112,33	113,15	112,00	104,72	91,49
5460	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,99	87,00	101,98	112,33	113,15	112,00	104,72	91,49
5460	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,99	87,00	101,98	112,33	113,15	112,00	104,72	91,49
5463	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,46	86,45	101,74	107,53	111,72	111,35	104,26	91,18
5463	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,50	86,45	101,74	107,57	111,78	111,41	104,31	91,22
5463	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,50	86,45	101,74	107,57	111,78	111,41	104,31	91,22
5463	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,50	86,45	101,74	107,57	111,78	111,41	104,31	91,22
5463	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,50	86,45	101,74	107,57	111,78	111,41	104,31	91,22
5463	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,50	86,45	101,74	107,57	111,78	111,41	104,31	91,22
5463	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,50	86,45	101,74	107,57	111,78	111,41	104,31	91,22
5463	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,50	86,45	101,74	107,57	111,78	111,41	104,31	91,22

Railverkeer

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

Naam	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250	LE(N)1.0 500	LE(N)1.0 1k	LE(N)1.0 2k	LE(N)1.0 4k	LE(N)1.0 8k	LE(N)2.0 63	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250
5460	68,78	83,22	98,92	103,69	107,00	106,52	100,11	87,22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5460	68,78	83,22	98,92	103,69	107,00	106,52	100,11	87,22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5460	68,78	83,22	98,92	103,69	107,00	106,52	100,11	87,22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5460	69,74	84,02	99,75	108,59	108,95	107,49	101,02	88,04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5460	69,74	84,02	99,75	108,59	108,95	107,49	101,02	88,04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5460	69,74	84,02	99,75	108,59	108,95	107,49	101,02	88,04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5460	68,78	83,22	98,92	103,69	107,00	106,52	100,11	87,22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5463	69,73	84,27	100,32	104,79	108,10	107,38	101,18	88,24	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5463	69,81	84,28	100,32	104,87	108,23	107,52	101,30	88,31	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5463	69,81	84,28	100,32	104,87	108,23	107,52	101,30	88,31	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5463	69,81	84,28	100,32	104,87	108,23	107,52	101,30	88,31	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5463	69,81	84,28	100,32	104,87	108,23	107,52	101,30	88,31	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5463	69,81	84,28	100,32	104,87	108,23	107,52	101,30	88,31	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Railverkeer

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

[illegible]

Railverkeer

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

[illegible]

Railverkeer

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

[illegible]

Railverkeer

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

[illegible]

Bijlage IV Berekeningsresultaten





