Ruimtelijke onderbouwing
Noordwijkerhout, Pilarenlaan
ongenummerd

Gemeente Noordwijkerhout

Hart van de Bollenstreek

BügelHajema

Plek voor ideeën

Ruimtelijke onderbouwing
Noordwijkerhout, Pilarenlaan
ongenummerd

Inhoud

Rapport met bijlagen

6 november 2015
Projectnummer 856.00.03.00.00

Ideeën voor een plek

BügelHajema Adviseurs bv, Bureau voor Ruimtelijke Ordening en Milieu BNSP

O v e r z i c h t s k a a r t

Uitsnede met ligging plangebied: Pilarenlaan ongenummerd te Noordwijkerhout (Bron afbeelding: Bing Maps)

Inhoudsopgave

1 Inleiding 5
- 1.1 Aanleiding 5
- 1.2 Huidige situatie 5
- 1.3 Geldende plannen 6
- 1.4 Plangrens 8
- 1.5 Toekomstige situatie 9
- 1.6 Leeswijzer 9

2 Beleidskader 11
- 2.1 Rijksbeleid 11
- 2.2 Provinciaal beleid 12
- 2.3 Gemeentelijk beleid 15

3 Uitvoeringsaspecten 17
- 3.1 Inleiding 17
- 3.2 Archeologie 17
- 3.3 Ecologie 17
- 3.4 Geluid 21
- 3.5 Bedrijven en milieuzonering 24
- 3.6 Externe veiligheid 26
- 3.7 Luchtkwaliteit 27
- 3.8 Verkeer en parkeren 27
- 3.9 Water 28
- 3.10 Overige onderzoeken 29

4 Uitvoerbaarheid 31
- 4.1 Maatschappelijke uitvoerbarheid 31
- 4.2 Economische uitvoerbaarheid 31

5 Ruimtelijke afweging 33

Bijlagen

Inleiding 1

1.1 Aanleiding

De gemeente Noordwijkerhout heeft het verzoek ontvangen om medewerking te verlenen aan de bouw van een 'greenportwoning' aan de Pilarenlaan in de gemeente (sectie C 2286). Deze ruimtelijke onderbouwing bevat een beschrijving van het initiatief en het uitgevoerde onderzoek dat noodzakelijk is om aan het bouwplan medewerking te kunnen verlenen.

Verzoeker is in het bezit van een zogenoemd greenportcertificaat en heeft daarmee het recht verkregen voor de bouw van de woning. Ter compensatie dient op een andere locatie een bouwvlak te worden verwijderd. Dit vindt plaats op een perceel (sectie A 3678) in De Zilk.

Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, dient aangetoond te worden dat er sprake is van een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Bovendien mogen er geen milieuhygiënische belemmeringen aanwezig zijn. Om deze reden is de voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld. Indien voldaan is aan de verschillende aspecten wordt er in het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Noordwijkerhout 2015 een woonbestemming opgenomen op het perceel sectie C 2286, aan de Pilarenlaan. Bovendien wordt het bouwvlak op het hierboven genoemde perceel verwijderd.

1.2 Huidige situatie

Het plangebied is gelegen aan de Pilarenlaan ten zuiden van de plaats Noordwijkerhout in de gelijknamige gemeente. Het perceel wordt momenteel gebruikt als paardenwei (agrarische functie) en bestaat uit een houtwal, een paardenbak en een weiland. Parallel aan het plangebied loopt de Pilarenlaan, deze weg wordt van het plangebied gescheiden door een brede beek.

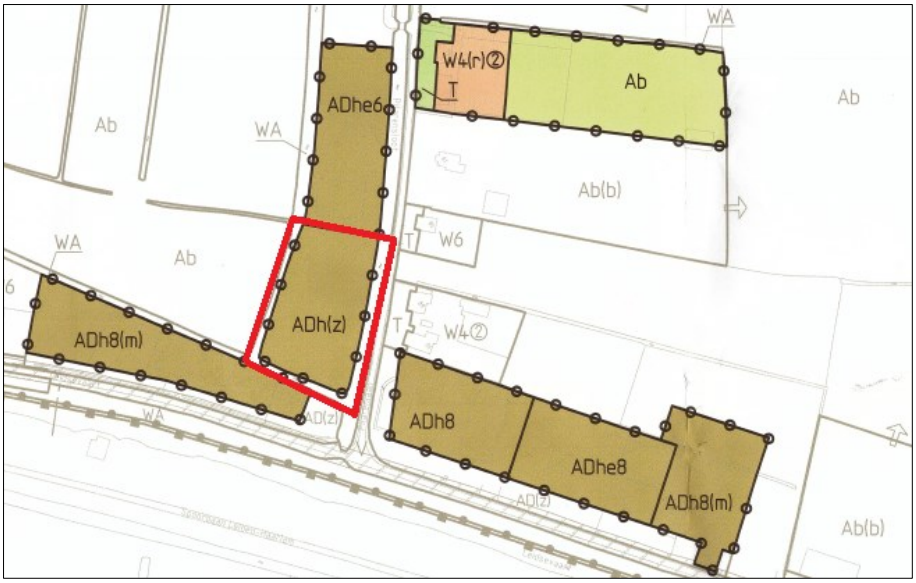
In de omgeving van het plangebied zijn voornamelijk vrijstaande plattelandswoningen en agrarische bedrijven aanwezig, ten zuidwesten van het plangebied is bedrijventerrein Gravendam gelegen. Aan de zuidoostkant van het plangebied loopt de spoorlijn Rotterdam – Amsterdam.

Plangebied gezien vanaf de Pilarenlaan

Om de realisatie van de greenportwoning mogelijk te maken dient op een andere locatie een bouwvlak verwijderd te worden. Het betreft een perceel nabij de Zilkerduinweg ten noorden van het dorp Zilk (gemeente Noordwijkerhout). Dit perceel is gelegen in een open landschap en wordt momenteel gebruikt als akker. Er is dan ook nog geen gebruik gemaakt van de bebouwingsmogelijkheden, zodoende is het mogelijk om het bouwvlak te verwijderen van het perceel.

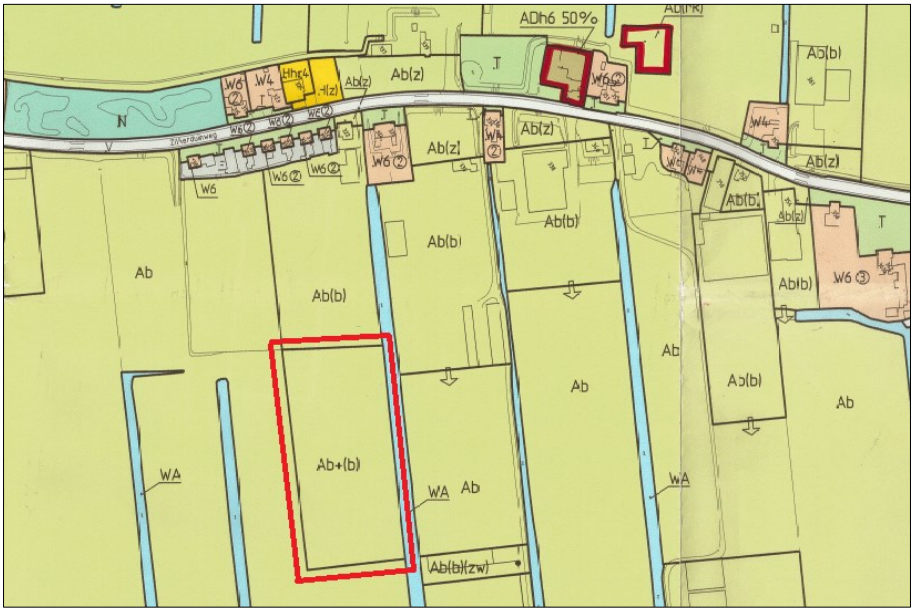
1.3
Geldende plannen

Voor het perceel waar de greenportwoning gerealiseerd zal worden, is het bestemmingplan 'Buitengebied Noordwijkerhout, 1e herziening' van kracht zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Noordwijkerhout op 25 september 2008. Het perceel is momenteel (oktober 2015) in gebruik als weiland, maar heeft de bestemming 'Agrarische aanverwante doeleinden, agrarisch hulp en/of loonbedrijf (ADh) met een nadere aanduiding (z), uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde'. De voorgenomen ontwikkeling, waarbij een woning wordt gebouwd is dan ook niet mogelijk binnen het geldende bestemmingsplan. In de hierna volgende afbeelding is een uitsnede van het bestemmingsplan opgenomen, hierin is het perceel rood gearceerd.



Uitsnede geldend bestemmingsplan 'Buitengebied Noordwijkerhout, 1e herziening'

Zoals in de aanleiding is aangegeven, dient er een bouwvlak te worden verwijderd op een andere locatie. Op het perceel sectie A nummer 3678 wordt het bouwvlak verwijderd. Het perceel (nabij Zilkerduinweg) is gelegen in het bestemmingplan 'Buitengebied Noordwijkerhout', vastgesteld door de gemeenteraad van Noordwijkerhout op 28 april 2005. Het perceel heeft de bestemming 'Agrarische doeleinden bollenteelt'. Op het perceel is een bouwvlak opgenomen. Het perceel is in de onderstaande afbeelding met rood gearceerd.



Uitsnede geldend bestemmingsplan 'Buitengebied Noordwijkerhout'

1.4

Plangrens

Het perceel Pilarenlaan ongenummerd (sectie C 2286 te Noordwijkerhout) is gelegen aan de zuidkant van Noordwijkerhout in het buitengebied. In de onderstaande afbeelding is het plangebied aangegeven.

Ligging perceel sectie C 2286 (Bron afbeelding: Bing Maps)

Op het perceel sectie A 3678 zal het bouwvlak worden verwijderd. Het perceel is gelegen ten noorden van het dorp De Zilk nabij de Zilkerduinweg. Hieronder is de locatie weergeven.

Ligging perceel sectie A 3678 (Bron afbeelding: Bing Maps)

1.5
Toekomstige situatie

De regeling omtrent greenportwoningen draagt bij aan de herstructurering van het landschap en zorgt ervoor dat verrommeling wordt tegengegaan. De woning wordt gerealiseerd in een bestaand bebouwingslint aan de Pilarenlaan. In de nabije omgeving zijn verschillende woningen en bedrijven aanwezig, waardoor de woning geen afbreuk doet aan de omgeving. Om de realisatie van de woning mogelijk te maken, wordt elders, zoals reeds eerder aangekaart, een bouwvlak verwijderd. Dit zal gebeuren op een agrarisch perceel (sectie A 3678) nabij de Zilkerduinweg te Zilk. Door de verwijdering van het bouwvlak zal enkel een agrarische bestemming gelden voor het perceel. Hierdoor blijft de openheid van het landschap behouden op deze locatie.

1.6
Leeswijzer

In dit hoofdstuk is ingegaan op de aanleiding voor de realisatie van de woning. Tevens is in dit hoofdstuk de geldende plannen aan bod gekomen. In hoofdstuk 2 komt het relevante rijksbeleid, provinciaal en gemeentelijk beleid aan bod.
De relevante milieu- en uitvoeringsaspecten (o.a. water, geluid, externe veiligheid) komen terug in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 komt de economische uitvoerbaarheid aan bod. De ruimtelijke onderbouwing wordt afgesloten met een conclusie in hoofdstuk 5.

Beleidskader 2

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte. De structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. De SVIR is de eerste Rijksnota die de onderwerpen infrastructuur en ruimte integraal behandelt. In de SVIR richt het Rijk zich vooral op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau.

Door urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening nemen de ruimtelijke verschillen toe. Vanaf 2035 groeit de bevolking niet meer. De samenstelling van de bevolking, en daarmee de samenstelling van huishoudens, verandert. Ambities tot 2040 zijn onder andere het aansluiten van woon- en werklocaties op de (kwalitatieve) vraag en het zoveel mogelijk benutten van locaties voor transformatie en herstructurering. Ook wil het Rijk ervoor zorgen dat in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit wordt geboden. Dit moet voor zowel het landelijk als het stedelijk gebied gelden. In de SVIR is verder vastgelegd dat provincies en (samenwerkende) gemeenten verantwoordelijk zijn voor programmering van verstedelijking. (Samenwerkende) gemeenten zorgen voor (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering die past binnen de provinciale kaders. Ook zijn de gemeenten verantwoordelijk voor de uitvoering van de woningbouwprogramma's.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling, waarbij één nieuwe woning wordt gerealiseerd is als kleinschalig aan te merken. Zodoende is geen van de onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van directe invloed op de ontwikkeling. Het beleid van het Rijk, zoals neergelegd in deze structuurvisie, wordt geëffectueerd door het Barro en het Rarro. Geconcludeerd kan worden dat de onderhavige ontwikkeling niet in strijd is met het beleid van het Rijk.

Besluit en ministeriële regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, Rarro)

Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), twee besluiten waarmee dat mogelijk is. Deze twee besluiten zijn verschillend van aard (procesmatig versus beleidsmatig):

- Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro stelt vanuit de rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden (o.a. nationaal belang 13 uit de SVIR). De 'ladder van duurzame verstedelijking' is in 2012 opgenomen in het Bro. Op de procesmatige vereisten waaraan deze ontwikkeling moet voldoen wordt teruggekomen in hoofdstuk 4 in dit hoofdstuk komen de uitvoeringsaspecten aanbod.
- Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit geeft de juridische kaders die nodig zijn om het geldend ruimtelijk Rijksbeleid te borgen. Het Barro is vastgesteld op 22 augustus 2011 en in werking getreden op 30 december 2011. Op 1 oktober 2012 is een wijziging van het Barro vastgesteld. Het kabinet heeft in de genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen, bv. voor defensie en waterveiligheid, de bevoegdheid om algemene regels te stellen moet worden ingezet. Het gaat daarbij om het beschermen van de nationale belangen. Deze algemene regels, vastgelegd in het Barro, werken zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Naar aanleiding van een advies van de Raad van State voorziet het Barro ook in een bij dit besluit behorende ministeriële regeling (Rarro). In deze regeling is de begrenzing opgenomen van de gebieden uit een aantal titels uit het Barro waarvoor een reservering of een vrijwaring geldt. De aanduiding van deze gebieden is opgenomen in het Barro.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de onderhavige ontwikkeling passend is binnen de regels zoals gesteld in het Barro en de Rarro.

2.2
Provinciaal beleid

Structuurvisie Ruimte en Mobiliteit (2014)

In de Structuurvisie Ruimte en Mobiliteit heeft de provincie Zuid-Holland haar doelstellingen en provinciale belangen beschreven. Het hoofddoel is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Er zijn vier thema's te onderscheiden:

1. beter benutten en opwaarderen;
2. versterken stedelijk gebied;

3. versterken ruimtelijke kwaliteit;
4. bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving.

De huidige ruimtelijke situatie – gecombineerd met de vier rode draden - vormt het vertrekpunt voor de Visie Ruimte en Mobiliteit.

Greenports

Het plangebied is aangewezen als greenport. Zuid-Holland kent onder de noemer greenports een aantal (glas)tuinbouwconcentratiegebieden die zich kenmerken door hun clusterwerking en de primaire productie en teelt van tuinbouwgewassen. De greenports vormen samen met het haven-industrieel complex het fundament van de Zuid-Hollandse economie. Evenals het havencomplex bevinden de greenports zich in een transitie. De provincie wil de greenports in Zuid-Holland waar mogelijk versterken en de transitie versnellen. Hierbij wordt het proces van verdergaande schaalvergroting, innovatie, verduurzaming en vervlechting van het logistieke netwerk van de greenports met de Rotterdamse haven steeds belangrijker.

Bollenlandschap

Op de kwaliteitskaart behorende bij de structuurvisie ligt het plangebied in het 'bollenlandschap'. Het bollenlandschap is ontstaan door het vergraven van oude duinen en strandwallen en de aanleg van een fijnmazig vaartenstelsel ten behoeve van de bollenteelt. Kenmerkend is de afwisseling van kleurrijke bollenvelden (seizoensgebonden), verspreide bebouwing en begroeiing, vaarten en sloten. Bijzonder zijn de (restanten van) landgoederen en oude duinen. De ruimtelijke structuur wordt bepaald door een afwisseling van parallel aan de kustlijn gelegen open en verdichte zones.

De kwaliteit en herkenbaarheid van dit landschap komen steeds verder onder druk door toenemende bedrijfsbebouwing en verstedelijking die niet geënt is op een samenhangende en herkenbare ruimtelijke structuur. Mede door intensivering van de bollenteelt raakt het gebied daarmee steeds verder versnipperd. Het zicht op de bollenvelden wordt door bebouwing steeds meer beperkt.

Dit betekent dat een ontwikkeling bijdraagt aan een samenhangende en herkenbare ruimtelijke structuur, op een logische plek in deze structuur ligt en toekomstbestendig is. Opgave hierbij is om de intensivering in de landbouw en de verstedelijking te koppelen aan een versterking van de landschappelijke structuur.

Richtpunten:
- Ontwikkelingen dragen bij aan het contrast tussen de open en nog gave strandvlakten en de voor de bollenteelt in cultuur genomen (afgezande) oude duinen en strandwallen.
- Verdichting vindt plaats in reeds bestaande verdichte zones.

- Ontwikkelingen dragen bij aan behoud en versterking van het zicht op de bollenvelden en de aantrekkelijkheid van het bollenlandschap.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de hierboven gestelde voorwaarden. De bebouwing vindt plaats in een gebied waar al reeds bebouwing aanwezig is. Daarnaast wordt een bouwvlak verwijderd op een locatie in een open landschap.

Verordening Ruimte 2014

De Verordening ruimte is één van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie om haar doelen te realiseren. In de verordening vertaalt de provincie de kaderstellende elementen uit de Structuurvisie in regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen.

In de verordening zijn algemene regels opgenomen ter bevordering van de ruimtelijke kwaliteit. Als een bestemmingsplan voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied, moet zorg worden gedragen voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het betrokken gebied en de naaste omgeving. Daarbij staat het principe van zorgvuldig ruimtegebruik centraal (voor ruimtelijke ontwikkelingen in ieder geval inhoudt dat ingeval van stedelijke ontwikkeling toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (ladder voor duurzame verstedelijking)).

Tevens wordt een belangenafweging gevraagd, waarbij de gevolgen in beeld worden gebracht voor cultuurhistorische, ecologische, landschappelijke en aardkundige waarden, bodemkwaliteit, waterhuishouding, monumenten en overige ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Er moet worden aangetoond dat de omvang van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling past in de omgeving en dat het met de ontwikkeling samenhangende personen- en goederenvervoer goed kan worden afgewikkeld.

De beoogde ruimtelijke ontwikkeling moet gepaard gaan met een aantoonbare en uitvoerbare fysieke verbetering van de aanwezige of potentiële kwaliteiten van bodem, water, natuur, landschap en cultuurhistorie of van de extensieve recreatieve mogelijkheden van het gebied.

In de voorliggende onderbouwing wordt beschreven hoe het initiatief bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. Met name hoofdstuk 3 is hiervoor van belang, de toekomstige situatie wordt hierin beschreven. Vervolgens worden in hoofdstuk 4 de uitvoeringsaspecten behandeld.

2.3
Gemeentelijk beleid

Intergemeentelijke structuurvisie Greenport Duin- en Bollenstreek (2009)

De gemeente Noordwijkerhout heeft samen met vijf andere gemeenten in 2009 de Intergemeentelijke structuurvisie Greenport Duin- en Bollenstreek vastgesteld. De ISG is voor de Greenportgemeenten van de Duin- en Bollenstreek een wettelijk zelfbindend kader voor gewenste ruimtelijke ontwikkeling in het buitengebied tot 2030 en geldt als toetsingskader voor toekomstige (bestemmings)plannen.

De Greenport Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) B.V. geeft samen met de aandeelhoudende Greenportgemeenten verder vorm aan de inhoud en de uitvoering van het meerjarenprogramma, dat voortvloeit uit de ISG. De ISG is gericht op het creëren van een vitale Greenport met een vitaal landschap. Hiervoor zijn de volgende ambities en uitgangspunten opgesteld:

1. de economische herstructurering van de Greenport staat centraal;
2. de gemeenten zullen de herstructureringsopgave combineren met landschapsverbetering;
3. de gemeenten zullen verdergaande verrommeling van het landschap tegengaan;
4. met het uitvoeren van de woningbouwopgave, zoals in de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek overeen is gekomen, is de maximale woningbouwbijdrage van de Duin- en Bollenstreek bereikt;
5. de gemeenten handhaven het areaal aan 1e klas bollengrond van 2.625 ha duurzaam, hoewel zij met het herstructureringsproces tijdelijke krimp onder nader te bepalen voorwaarden (waaronder harde tijdgebonden compensatiegaranties) toestaan;
6. primaire greenportfuncties, zoals bollencluster, vaste planten, bloemencluster en toerisme (inclusief greenportgerelateerde handel en dienstverlening), krijgen bij conflicterende ruimteclaims prioriteit boven niet primaire greenportfuncties, zoals overige landbouw en veeteelt.

Conclusie

De verzoeker is in het bezit van een greenportcertificaat en heeft zodoende het recht om een woning te realiseren op de locatie aan de Pilarenlaan te Noordwijkerhout. De woning zal gebouwd worden in een bestaand bebouwingslint. Het certificaat is verleend ter compensatie van het verwijderen van een agrarisch bouwvlak nabij Zilkerduinweg. Met het verwijderen van het bouwvlak verdwijnt het recht om er ter plaatse gebouwen of andere bouwwerken te realiseren. Met het verwijderen van dit bouwvlak wordt de openheid van het landschap gewaarborgd. De voorgenomen ontwikkeling draagt hiermee bij aan landschapsverbetering en herstructurering en is dan ook niet in strijd met de Intergemeentelijke structuurvisie Greenport Duin- en Bollenstreek (2009).

Uitvoeringsaspecten 3

3.1 Inleiding

Een belangrijk onderdeel van de onderbouwing van het initiatief is de beoordeling in hoeverre aan de bouw van de nieuwe woning en het verwijderen van het agrarisch bouwvlak geen belemmeringen vanuit wet- en regelgeving in de weg staan. Het betreft aspecten, zoals archeologie, ecologie, water, enzovoort. Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van het belang van deze aspecten en een beschrijving van de resultaten van het onderzoek.

3.2 Archeologie

Volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Noordwijkerhout ligt het plangebied in een gebied met een lage archeologische verwachting. In deze gebieden dient bij planvorming en voorafgaand aan vergunningverlening, bij een bodemingreep groter dan 500 m^2, vroegtijdig een inventariserend archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Het perceel waarop de nieuwe woning wordt gebouwd, heeft een omvang van minder dan 500 m^2. Op grond van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de archeologische verwachting voor het plangebied zeer laag is en is vanwege de beperkte ingreep geen archeologisch onderzoek nodig.

Conclusie

Gelet op de beperkte ingreep < 500 m^2 kan archeologisch onderzoek achterwege blijven.

3.3 Ecologie

Kader

Om de uitvoerbaarheid van het plan te toetsen, is een bureauinventarisatie van de natuurwaarden uitgevoerd. Het doel hiervan is om na te gaan of een vooronderzoek in het kader van de Flora- en faunawet (Ffw), een Voortoets in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) of een analyse in het kader van het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid noodzakelijk is. De inventarisatie is beperkt gebleven tot het perceel waarop de woning wordt gerealiseerd. Onderzoek op het perceel waarop thans nog een bouwvlak ligt, kan

achterwege blijven, omdat er geen bebouwing aanwezig is en het feitelijk gebruik er ter plaatse overigens onveranderd blijft.

Om een goed beeld te krijgen van het perceel en de omgeving aan de Pilarenlaan, zijn recent foto's aangeleverd. Deze foto's zijn vervolgens beoordeeld door een ecoloog van BügelHajema Adviseurs bv.

Plangebied

De beoogde bouwlocatie voor de woning bestaat hoofdzakelijk uit grasland, in gebruik als paardenweide. De zuidoostzijde is ingericht als groenstrook met jonge bomen en struiken. Op het westelijk deel ligt een buitenbak voor paarden. Aan de noordwestzijde grenst het plangebied aan verhard en bebouwd terrein. De ontwikkelingen hebben geen betrekking op de aangrenzende watergangen.

Plangebied richting het zuiden (links) en het westen (rechts)

Flora- en faunawet

Achter de Flora- en faunawet (Ffw) staat het idee van de zorgplicht voor in het wild levende beschermde dieren en planten en hun leefomgeving. Beschermde soorten worden opgesomd in de 'lijsten beschermde inheemse planten- en diersoorten'. De Algemene Maatregel van Bestuur ex artikel 75 van de Ffw van 23 februari 2005, kent een driedeling voor het beschermingsniveau van planten- en diersoorten, hierna te noemen: licht beschermd, middelzwaar beschermd en streng beschermd. De inheemse vogelsoorten hebben een eigen afwijkend beschermingsregime; ze vallen zowel onder het middelzware als strenge beschermingsregime.

Inventarisatie

Uit het raadplegen van de Nationale Database Flora en Fauna (NDFF) via Quickscanhulp.nl (© NDFF - quickscanhulp.nl 10-09-2015 10:15:36) blijkt dat in de omgeving van het plangebied de laatste vijf jaar verschillende middelzwaar en streng beschermde soorten zijn waargenomen. Dit is onder meer te verklaren door de nabije ligging van gevarieerde natuurterreinen. Op basis van locatiefoto's en bekende verspreidingsgegevens blijkt echter dat het plangebied een zeer beperkte natuurwaarde heeft.

Tussen het gras staan soorten als paardenbloem, brede weegbree en gewone berenklauw. Langs de groenstrook groeit groot hoefblad. De groenstrook is ingericht met exemplaren zwarte els, es en ligusterstruiken. Beschermde planten zijn uit de directe omgeving wel bekend maar deze zijn gezien de vereiste habitat en de aanwezige terreinkenmerken niet in het plangebied te verwachten. Verder zijn in het plangebied (en de directe omgeving) enkele licht beschermde diersoorten zoals veldmuis, huisspitsmuis, gewone pad en bruine kikker te verwachten. In de opgaande groenstructuren langs de zuidoostrand kunnen enkele broedvogels als merel, vink en houtduif tot broeden komen. In de oevers kunnen soorten als wilde eend en meerkoet een nestplaats hebben. Het plangebied zal tevens onderdeel vormen van het foerageergebied van vleermuizen. Te verwachten soorten zijn gewone dwergvleermuis en laatvlieger. Boven de aangrenzende watergangen kan tevens de uit de omgeving bekende soort meervleermuis foerageren.

Alle inheemse vogels, alsmede hun nestplaatsen, zijn streng beschermd. De nesten van de te verwachten vogelsoorten zijn alleen beschermd indien het nest in gebruik is ten behoeve van het groot brengen van het broedsel (broedseizoen).

Gezien de aard van het plangebied en op basis van de indruk die van het plangebied is verkregen, de kennis over leefgebieden van soorten en de beschikbare gegevens, kan van alle soortengroepen met voldoende zekerheid een oordeel worden gegeven over het voorkomen van beschermde soorten in het gebied.

Toetsing

Als gevolg van de ontwikkelingen kunnen verblijfplaatsen van enkele licht beschermde soorten amfibieën en/of zoogdieren worden verstoord en vernietigd. Ook kunnen hierbij enkele exemplaren worden gedood. De aanwezige licht beschermde soorten worden niet in hun voortbestaan bedreigd en vallen in de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Wel geldt voor deze soorten de zorgplicht van de Ffw. Als gevolg van de ontwikkelingen verandert het plangebied als foerageergebied voor vleermuizen maar gaat niet als zodanig verloren.

Indien werkzaamheden tijdens het broedseizoen worden uitgevoerd, kunnen in gebruik zijnde nesten van vogels worden verstoord. Het is verboden nesten van vogels (indien nog in functie) te verstoren of te vernietigen (artikel 11 en 12 van de Ffw). Om verstoring van in gebruik zijnde nestplaatsen te voorkomen, dient bij de planning en uitvoering van de werkzaamheden daarom voldoende rekening te worden gehouden met het broedseizoen. De Ffw kent geen standaardperiode voor het broedseizoen. Het is van belang of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Voor de meeste vogels geldt dat het broedseizoen ongeveer van 15 maart tot 15 juli duurt.

Gebiedsbescherming

Voor onderhavig plangebied is de volgende wet- en regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming relevant: de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) en de provinciale structuurvisie en verordening.

Natuurbeschermingswet 1998

In de Nbw 1998 is de bescherming van specifieke (natuur)gebieden geregeld. Onder de Nbw 1998 worden drie typen gebieden aangewezen en beschermd: Natura 2000-gebieden, beschermde natuurmonumenten en Wetlands. Plannen en projecten met negatieve effecten op deze gebieden zijn vergunningplichtig. Relevant daarbij is dat de Nbw 1998 een externe werking kent.

Ecologische Hoofdstructuur

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) (tegenwoordig Natuurnetwerk Nederland genoemd) is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland en vormt de basis voor het natuurbeleid. De EHS is als beleidsdoel opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De begrenzing en ruimtelijke bescherming van de Provinciale EHS is uitgewerkt in het Natuurbeheerplan Zuid-Holland (2015) en de Omgevingsverordening provincie Zuid-Holland (provinciaal ruimtelijk natuurbeleid).

Inventarisatie

Beschermde gebieden in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 liggen op geruime afstand van het plangebied. Het dichtstbijzijnde beschermde gebied is het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid op ruim 3 km afstand ten westen van het plangebied. Het dichtstbijzijnde beschermde gebied in het kader van de EHS betreft de watergang Haarlemmer Trekvaart op circa 50 m afstand ten zuidoosten van het plangebied. Deze watergang is aangewezen als ecologische verbindingszone. Tussen deze vaart en het plangebied ligt een weg en een perceel met woning. Het plangebied heeft geen ecologische binding met de vaart.

Toetsing

Hoewel het plangebied voor de bouw van de woning op korte afstand ligt van beschermde gebieden in het kader van de EHS worden gezien de aard van de ontwikkelingen en de inrichting van het tussenliggende gebied geen negatieve effecten op de wezenlijke waarden en kenmerken van het gebied verwacht. Er is ook geen sprake van vermindering van oppervlakte, kwaliteit en samenhang van beschermde gebieden in het kader van de EHS.

Gezien de aard van het plan, de terreinomstandigheden en de ligging van het plangebied, worden met betrekking tot de voorgenomen plannen geen negatieve effecten op beschermde gebieden in het kader van de Nbw1998 en het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid verwacht.

Conclusie
Uit de ecologische inventarisatie is naar voren gekomen dat geen vooronderzoek in het kader van de Ffw of een oriëntatiefase voor de Nbw 1998, dan wel een analyse van het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid noodzakelijk is. Een ontheffing van de Ffw is niet nodig. Voor het plan is verder geen vergunning op grond van de Nbw1998 nodig en het plan is op het punt van natuur niet in strijd met de Omgevingsverordening provincie Zuid-Holland.

Vanuit het oogpunt van ecologie mag het plan uitvoerbaar worden geacht.

3.4
Geluid

Een nieuwe woning wordt in de wet geluidhinder beschouwd als een zogenaamd geluidsgevoelig gebouw. Onderzocht dient derhalve te worden of toetsing aan de Wet geluidhinder nodig is.

Wegverkeerlawaai
In het kader van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen zones, met uitzondering van wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied en wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. Buiten de bebouwde kom bedraagt de zonebreedte voor tweestrookswegen die aan weerszijden van de weg, gerekend vanuit de wegas, in acht moet worden genomen 250 meter. In geval van het realiseren van geluidsgevoelige bebouwing binnen deze zone dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden.

Voor het plangebied zijn in dit verband de geluidzones van de Leidsevaart en Pilarenweg relevant. Deze wegen betreffen een tweestrooksweg gelegen buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 60 km/uur. De voorgenomen woningbouw ligt binnen de zone van deze weg.

Behoudens situaties waarbij door Gedeputeerde Staten of burgemeester en wethouders een hogere waarde is vastgesteld, geldt voor geluidsgevoelige objecten binnen een zone als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel 48 dB (Wgh 2012). Bij het voorbereiden van een plan dat geheel of gedeeltelijke betrekking heeft op grond behorende bij een zone, dienen burgemeester en wethouders een akoestisch onderzoek in te stellen (artikel 77 van de Wet geluidhinder). Indien de geluidsbelasting de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB te boven gaat, kunnen, mits gemotiveerd, burgemeester en wethouders een hogere waarde vaststellen tot maximaal 53 dB (art. 83 van de Wgh).

Van beide wegen zijn geen verkeersgegevens beschikbaar. Daarom is berekend bij welke verkeersintensiteit de gevelbelasting van 48 dB wordt overschreden.

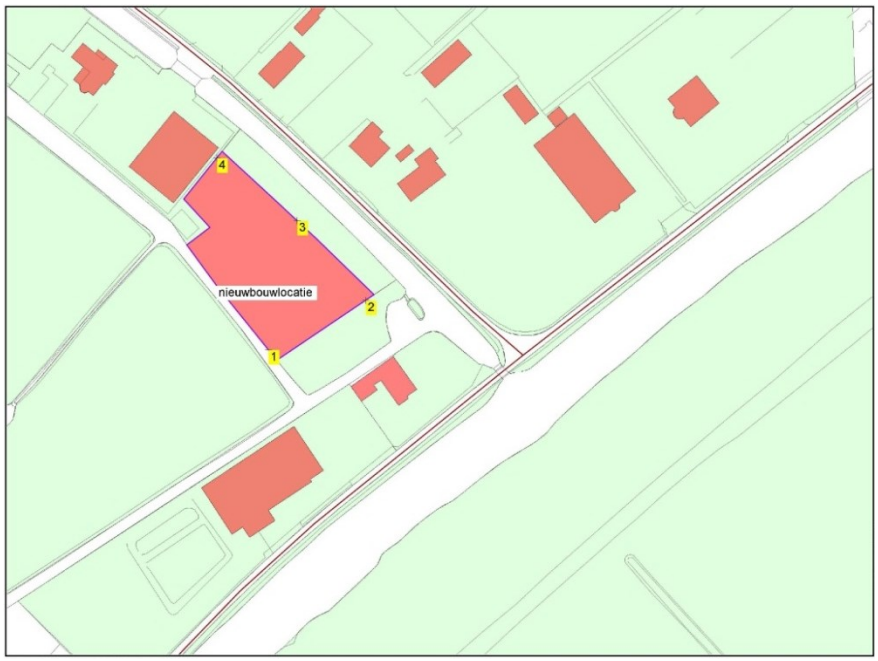
Bij een verkeersintensiteit van meer dan 1.000 mvt/etmaal op de Pilarenweg en 5.500 mvt/etmaal op de Leidsevaart wordt de gevelbelasting van 48 dB overschreden.

De berekeningen zijn uitgevoerd met Standaard Rekenmethode II. Op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder wordt een aftrek op de geluidsbelasting vanwege een weg toegepast. De toe te passen aftrek van de geluidsbelasting van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen bedraagt over het algemeen:

a. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
b. 5 dB voor de overige wegen;
c. 0 dB bij toepassing van de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wet geluidhinder.

De onder c genoemde aftrek heeft betrekking op het vaststellen van eventuele gevelisolatiemaatregelen om de vereiste binnenwaarde te bereiken.

In de berekeningen is op grond van dit artikel, 5 dB van de rekenresultaten afgetrokken. Berekend zijn de zij- en voorgevels van de betreffende woning op een hoogte van 1,8 en 4,8 meter. De resultaten van deze berekeningen zijn opgenomen in de navolgende afbeelding en tabel. In de bijlagen zijn de volledige berekeningen opgenomen.



Waarneempunten

Geluidbelasting waarneempunten in dB

waarneempunten	Pilarenweg		Leidsevaart	
	1e bouwlaag	2e bouwlaag	1e bouwlaag	2e bouwlaag
1	22	22	41	42
2	42	43	47	48
3	48	48	41	41
4	44	44	20	25

Gelet op de functie van de Pilarenweg en de Leidsevaart en de bediening van het achterliggende gebied en de verkeersintensiteiten van omliggende wegen, ligt het niet in de lijn der verwachting dat de verkeersintensiteit binnen de looptijd van dit plan de 1.000, respectievelijk 5.500 mvt/etmaal zal overstijgen. In de zin van de Wet geluidhinder treedt derhalve geen geluidhinder op.

Spoorweglawaai

Zoals eerder opgemerkt, biedt het voornemen de mogelijkheid tot het realiseren van een geluidsgevoelig gebouw. Daarmee is ook hoofdstuk 7 (Zones langs spoorwegen) van de Wet geluidhinder van belang. De spoorlijn Leiden-Haarlem (traject 500) kent een zone van 300 m ter weerszijden van het spoor gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf.

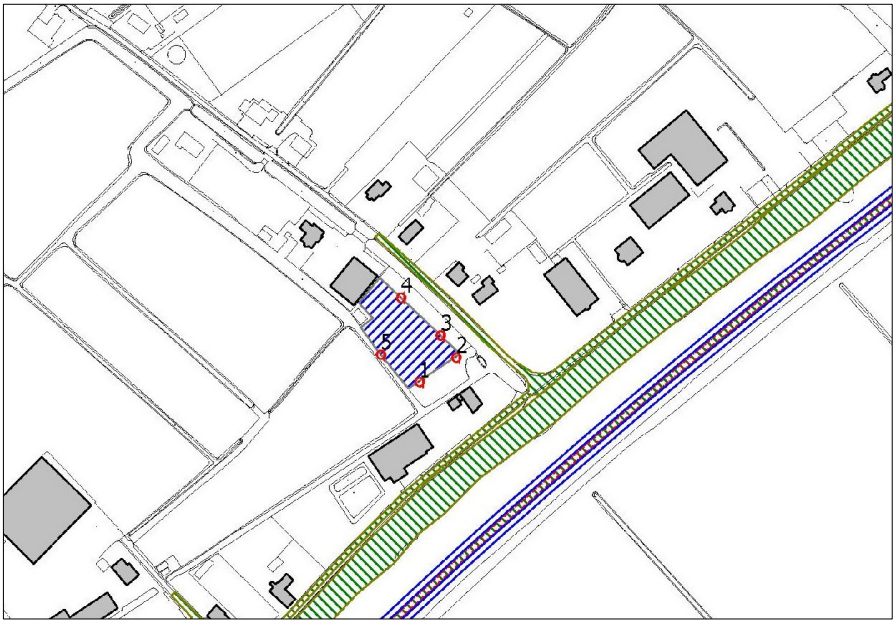
Behoudens situaties waarbij door Gedeputeerde Staten of burgemeester en wethouders een hogere waarde is vastgesteld, geldt voor geluidsgevoelige bebouwing binnen een zone als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel 55 dB.

Bij het voorbereiden van de vaststelling of de herziening van een ruimtelijk plan dat geheel of gedeeltelijke betrekking heeft op grond behorende bij een zone als vorengenoemd, dienen burgemeester en wethouders een akoestisch onderzoek in te stellen. Indien de geluidsbelasting de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB te boven gaat, kunnen burgemeester en wethouders, gemotiveerd, een hogere waarde vaststellen tot maximaal 68 dB.

De geluidproductieplafonds geven de geluidproductie aan die een spoorweg maximaal mag voortbrengen op aan weerszijden van de spoorweg gelegen punten, en moeten – behoudens een besluit tot verhoging of verlaging - permanent worden nageleefd. De geluidproductieplafonds zijn in het algemeen gelegen op het niveau van de heersende waarde (wat spoorweglawaai betreft het gemiddelde van de periode 2006 - 2008) plus een zogenaamde ‘werkruimte’ van 1,5 dB. Bij berekeningen dienen deze gegevens als uitgangspunt te dienen. Deze gegevens zijn vastgelegd in het geluidregister. Uit het geluidregister blijkt dat het geluidsproductieplafond ter hoogte van het project op 62 – 64 dB ligt. Dit plafond (opgenomen als een referentiepunt ligt op 50 m uit het spoor om de 100 m op een hoogte van 4 m).

Het betreffende project ligt binnen de zone waarin akoestisch onderzoek verplicht is. Daarom zijn voor de te realiseren woning geluidsberekeningen uitgevoerd met behulp van Standaard Rekenmethode II. Uitgaande van de gegevens van het geluidregister blijkt uit de berekening dat de betreffende woning een

geluidsbelasting kent van meer dan 55 dB. Het betreft hier een geluidbelasting van 58 tot 61 dB. Het akoestisch onderzoek is opgenomen in de bijlagen.



Waarneempunten

Geluidsbelasting waarneempunten van bebouwing in dB

waarneempunten	geluidsbelasting 1e bouwlaag	geluidsbelasting 2e bouwlaag
1	60	61
2	60	61
3	59	61
4	58	60
5	57	58

De geluidsbelasting van de te realiseren woning bedraagt meer dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB. De overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege traject 500 bedraagt maximaal 6 dB. Hiervoor is een hogere waarde bij het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Noordwijkerhout aangevraagd. De motivatie daarvan dient te zijner tijd, op het moment dat het concrete bouwplan gereed is en ingediend wordt, aangevraagd en toegevoegd te worden als bijlage bij deze onderbouwing.

3.5
Bedrijven en milieuzonering

Kader

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) verplicht om, in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening', aan te tonen dat toekomstige en bestaande bewoners en gebruikers een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd, maar ook dat bestaande bedrijven niet in hun belangen worden geschaad. Hiertoe kan een bepaalde afstand tussen een milieubelastende acti-

viteit en een milieugevoelige functie noodzakelijk zijn. Die afstand wordt 'milieuruimte' genoemd. Milieuzonering omvat het stelsel van verschillende gradaties van milieuruimte, die rondom verschillende typen bedrijven noodzakelijk is, ingedeeld in zogenaamde milieucategorieën.

Milieuzonering werkt wederkerig. Dit houdt in dat nieuwe bedrijven afstand moeten houden tot gevoelige objecten, maar ook dat nieuw te ontwikkelen (gevoelige) objecten voldoende afstand moeten houden tot bestaande bedrijven. Die afstand is noodzakelijk, omdat de bedrijfsvoering van een bestaand bedrijf kan worden aangetast. Er kan ook hinder ontstaan voor bewoners en gebruikers wanneer er onvoldoende afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies bestaat. Ter bepaling van de noodzakelijke afstanden zijn het 'Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer' (oftewel het Activiteitenbesluit) en de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' uit 2009 leidend.

Onderzoek

In de VNG-publicatie wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende omgevingstypen. Het gebied rond het perceel waarop de nieuwe woning moet worden gebouwd is aan te merken als een gemengd gebied.

In eerder aangehaalde VNG-publicatie staat over gemengde gebieden vermeld om gebieden te typeren waar sprake is van meerdere functies die zorgen voor een bepaalde levendigheid, maar ook voor een bepaalde milieubelasting. Het gebied kenmerkt zich namelijk door een afwisseling van wonen en bedrijvigheid. In een dergelijk gemengd gebied wordt een kortere minimale afstand tussen een bedrijf en een gevoelig object mogelijk geacht.

Aan de noordwestzijde grenst het plangebied aan een handels- en exportbedrijf (Pilarenlaan 76). Dit bedrijf valt binnen milieucategorieën 2. Hiervoor geldt een minimale richtafstand van 10 m voor een gemengd gebied. Zodoende dient er tussen de nieuw te bouwen woning en het bedrijf minimaal 10 m te worden aangehouden. Aan de zuidkant grenst het plangebied aan een agrarisch aanverwant bedrijf (Leidsevaart 142). Het betreft bedrijfsgebouwen voor akkerbouw en fruitteelt, hiervoor geldt tevens milieucategorie 2 met eveneens een minimale richtafstand van 10 m.

Conclusie

Het gebied in de omgeving kan worden aangemerkt als een gemengd gebied. Voor de beoordeling in hoeverre sprake is van een goed woon- en leefklimaat in de toekomst voor de bewoners en gebruikers van de nieuwe woning en in hoeverre de bestaande bedrijven niet in hun belangen worden geschaad, is gerekend met de bij het gemengde gebied horende normen. Deze normen garanderen dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

3.6

Externe veiligheid

Kader

De externe veiligheid wordt bepaald door de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in en rond het plangebied. Veiligheidsafstanden tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en beperkt kwetsbare objecten, zoals woningen, moeten ervoor zorgen dat bij een eventuele calamiteit het aantal slachtoffers beperkt blijft.

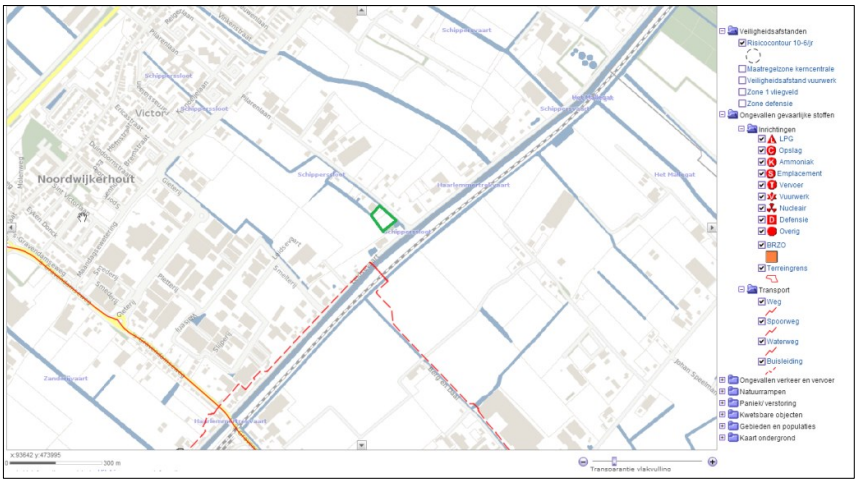
Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid te worden gekeken naar:

- bedrijven waar opslag en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water;
- vervoer van gevaarlijke stoffen via leidingen.

Voor heel Nederland is een risicokaart opgesteld. De risicokaart heeft een signalerende functie voor risicovolle inrichtingen, transportroutes van gevaarlijke stoffen en buisleidingen. Op basis van de risicokaart van de provincie Zuid-Holland is gekeken naar risicovolle activiteiten in de omgeving van het plangebied (zie onderstaande uitsnede).

Onderzoek

Om te beoordelen of er risicovolle inrichtingen in de nabije omgeving van het plangebied aanwezig zijn, is de provinciale risicokaart (www.risicokaart.nl) geraadpleegd. Hieruit blijkt dat er geen risicovolle inrichtingen in de directe omgeving van het plangebied zijn. Zodoende levert het aspect 'externe veiligheid' geen belemmeringen op voor de voorgenomen ontwikkeling.



Uitsnede risicokaart, plangebied groen gearceerd

Conclusie

Het aspect ‘externe veiligheid’ vormt geen belemmering voor de bouw van de woning op het betreffende perceel.

3.7
Luchtkwaliteit

Kader

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (Wm). De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing). Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wm in werking getreden.

Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

Als sprake is van realisatie of wijziging van bronnen van luchtverontreiniging, die kunnen leiden tot een toename van de hoeveelheid luchtverontreiniging, is onderzoek noodzakelijk. Projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm.

In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 $\mu g/m^3$ NO2 of PM10) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd.

Conclusie

Het plan is van dermate beperkte omvang dat het in niet betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Aanvullend onderzoek is niet noodzakelijk. Het plan is ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit uitvoerbaar.

3.8
Verkeer en parkeren

Het plangebied wordt ontsloten op de Pilarenlaan. Deze weg bestaat uit één strook en er geldt een maximumsnelheid van 60 km per uur. Bij de voorgenomen ontwikkeling is geen sprake van een significante toename van de verkeersdruk op de Pilarenlaan. Voor een vrijstaande woning in het buitengebied

geldt een verkeersgeneratie van 8 tot 9 voertuigen per etmaal (CROW 2012). Er zijn minimaal twee parkeerplaatsen nodig. Het parkeren dient opgelost te worden op eigen terrein.

Conclusie

Het aspect 'verkeer en parkeren' vormt geen aanleiding om aan de bouw van de woning op het betreffende perceel geen medewerking te verlenen.

3.9 Water

Inleiding

Op grond van het Besluit Ruimtelijke Ordening moet in ruimtelijke plannen een waterparagraaf worden opgenomen. Voor de voorliggende ontwikkeling is daarom op 4 september 2015 een digitale watertoets (www.dewatertoets.nl) uitgevoerd. De uitgevoerde watertoets is opgenomen in de bijlage.

Afvalwaterketen en riolering

Conform de Leidraad Riolering en het vigerend beleid van het waterschap is het voor nieuwbouw verplicht een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen. Op deze wijze wordt voorkomen dat schoon hemelwater bij een rioolzuiveringsinstallatie terechtkomt. Het afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering. Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

- hemelwater vasthouden voor benutting;
- (in)filtratie van afstromend hemelwater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar AWZI.

Aandachtspunten

De initiatiefnemer heeft momenteel nog geen concreet bouwplan. Er wordt van uit gegaan dat op het terrein minder dan 500 m^2 verharding wordt aangebracht. Het waterschap heeft, wanneer deze 500 m^2 grens niet overschreden wordt, geen waterbelang bij de beoogde ontwikkeling.

Conclusie

Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning dient te zijner tijd de berekening gemaakt te worden of de grens van 500 m^2 daadwerkelijk niet overschreden wordt. De in dit plan mogelijk gemaakte ontwikkeling heeft verder geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.
Het aspect vormt voor het aspect water overigens geen belemmering.

3.10

Overige onderzoeken

Enkele onderzoeken, zoals het bodemonderzoek en de landschappelijke inpassing voor de nieuwe woning zijn in deze fase van de onderbouwing nog niet in onderzoek genomen. Het is op dit moment namelijk nog niet helemaal duidelijk wanneer de omgevingsvergunning voor de bouw van de nieuwe woning wordt ingediend. Beide onderzoeken worden uitgevoerd als de initiatiefnemer het voornemen heeft een Omgevingsvergunning aan te vragen. Bij de ontwerpaanvraag dienen deze aspecten gereed en overhandigd te worden.

Uitvoerbaarheid 4

4.1 Maatschappelijke uitvoerbarheid

Het initiatief tot het bouwen van de woning en het verwijderen van het agrarisch bouwvlak wordt bij recht geregeld in het (ontwerp)bestemmingsplan voor het buitengebied van de gemeente Noordwijkerhout. Het ontwerp van dit bestemmingsplan is een besluit waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is. Daarin is geregeld dat gedurende een periode van zes weken het ontwerp van het bestemmingsplan ter inzage ligt. In deze periode kan eenieder schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen. De beantwoording van de zienswijzen vindt plaats in de 'Nota beoordeling zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Buitengebied'. Deze nota wordt als een afzonderlijke bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

4.2 Economische uitvoerbaarheid

Het voorliggende plan wordt gerealiseerd op particulier initiatief. De kosten die gepaard gaan met de bijbehorende uitvoeringskosten zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De kosten van de ruimtelijk-juridische procedure zullen door middel van leges worden verrekend met de initiatiefnemer.

Conform art 6.12 1e lid Wro moet de gemeenteraad een exploitatieplan vaststellen, tenzij conform art 6.12 2e lid onder a, het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is. Met de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst aangegaan waarin alle kosten conform 6.2.3/6.2.4 Bro zijn opgenomen.

5 Ruimtelijke afweging

In de voorgaande hoofdstukken zijn het relevante beleid en de uitvoeringsaspecten van het plan beschreven. Het project levert geen problemen op ten aanzien van de onderzochte milieukundige en ruimtelijke aandachtspunten (ecologie, geluid, bedrijven en milieuzonering, externe veiligheid, luchtkwaliteit, verkeer en parkeren en water) mits voldaan wordt aan de voorwaarden uit de onderzoeken.

Daarnaast sluit de voorgenomen ontwikkeling aan op het beleid van de verschillende overheden. De nieuwe ontwikkeling voldoet aan de gestelde randvoorwaarden binnen dit beleid. Daarom kan worden gesteld dat het plan past binnen het toekomstige beleid ten aanzien van het gebied.

Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat het plangebied aan de Pilarenlaan te Noordwijkerhout in het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2015 van de gemeente Noordwijkerhout bestemd kan worden als wonen, daarnaast zal het bouwvlak van het perceel nabij de Zilkerduinweg verwijderd worden.

Wanneer de verzoeker de woning op het perceel Pilarenlaan ongenummerd wil realiseren, kan met deze ruimtelijke onderbouwing middels artikel 2.12 lid 1 onder a, 3° Wabo een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Te zijner tijd dient er een bodemonderzoek te worden uitgevoerd, daarnaast moet er een inpassingsplan worden opgesteld. Bovendien dient initiatiefnemer tevens een nadere verantwoording te geven voor het aspect water, indien het bouwplan een grotere omvang dan 500 m^2 heeft. Bovendien moet er bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Noordwijkerhout een aanvraag worden ingediend voor een hogere grenswaarde. De motivatie daarvan dient te zijner tijd opgenomen te worden in de bijlagen bij deze onderbouwing.

B i j l a g e n

Bijlage 1. Akoestisch onderzoek Pilarenlaan ongenummerd Noordwijkerhout

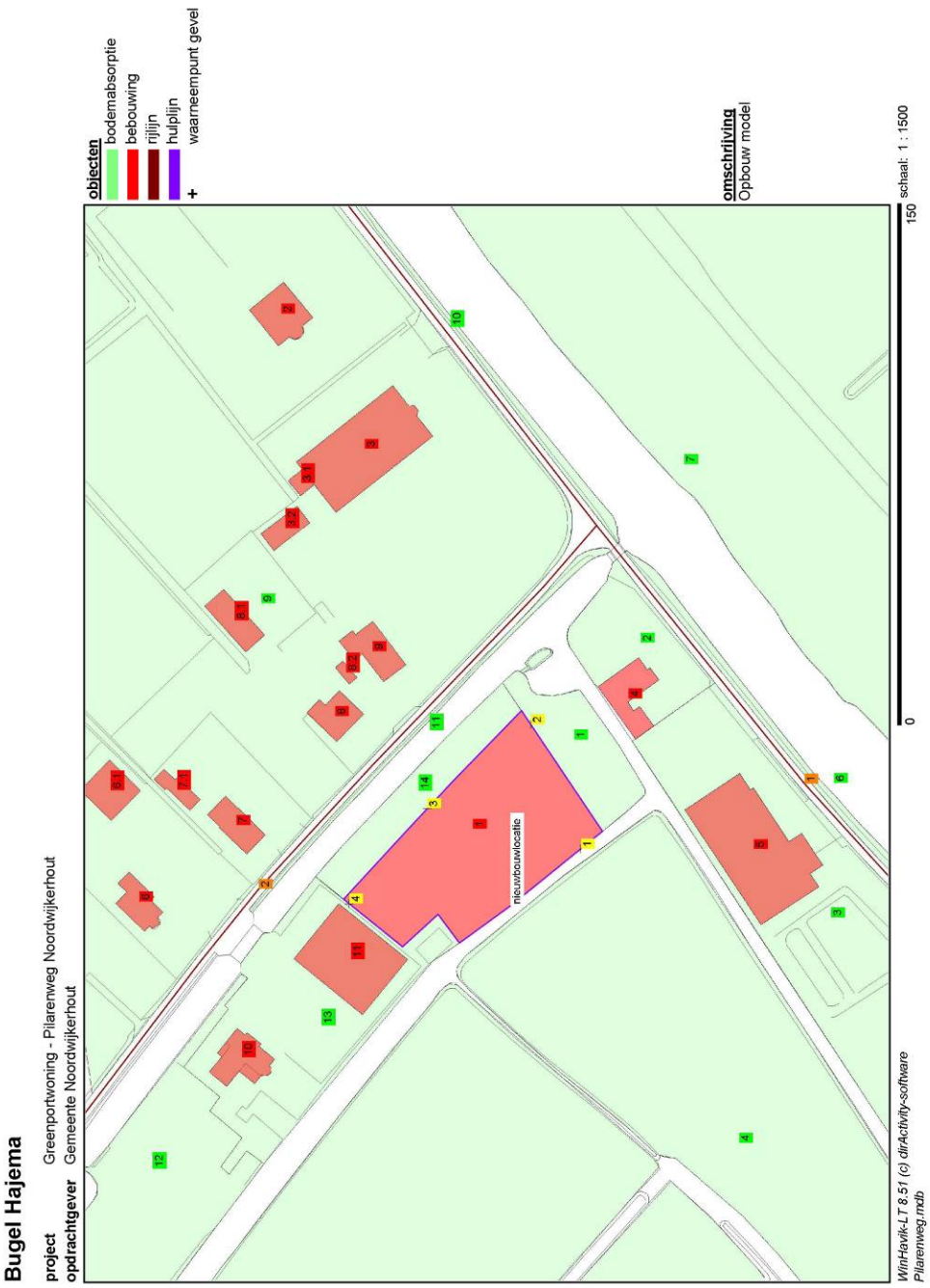
BügelHajema

Plek voor ideeën

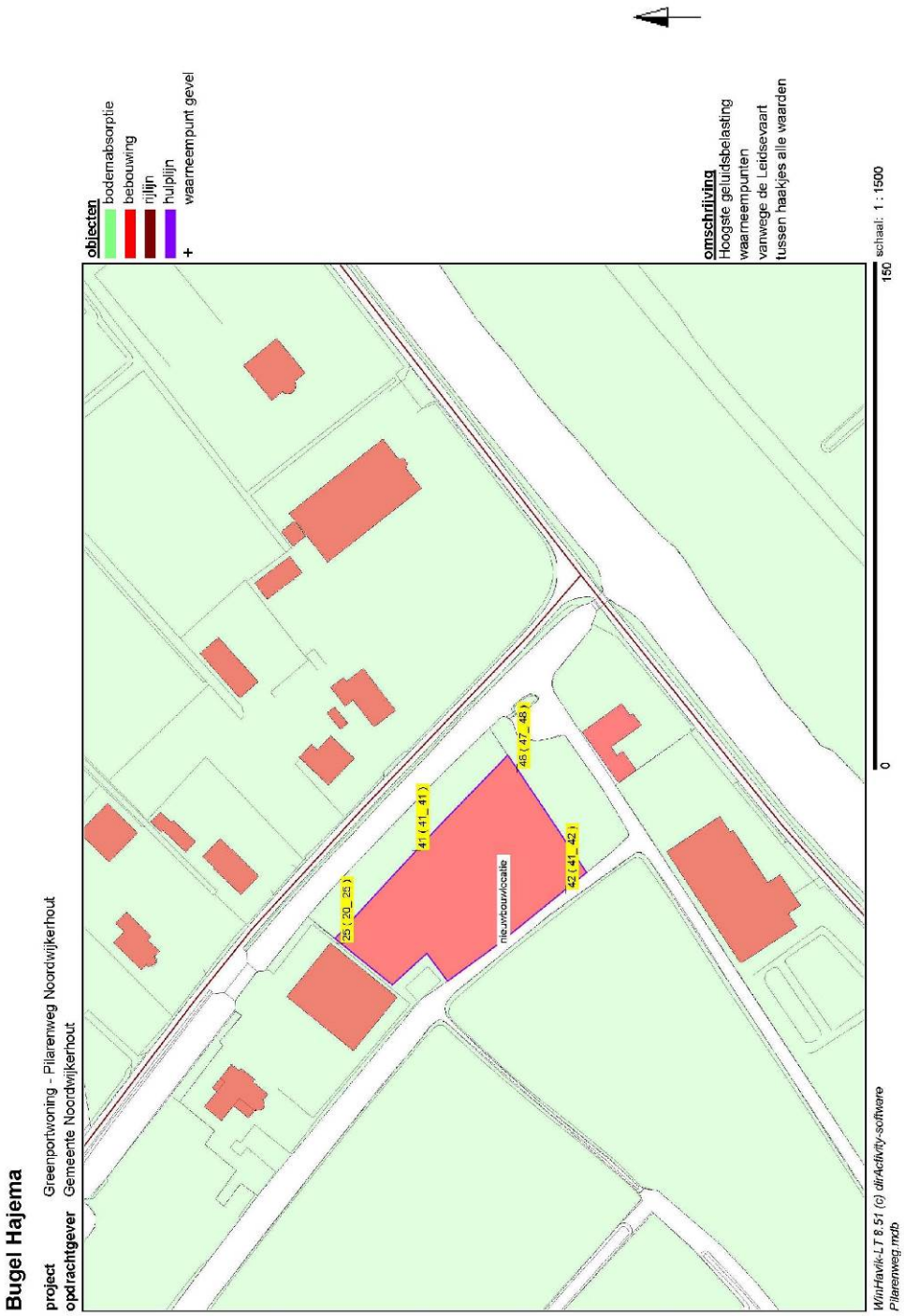
Bijlagen:
Rekenbladen akoestisch onderzoek

Wegverkeerslawaai

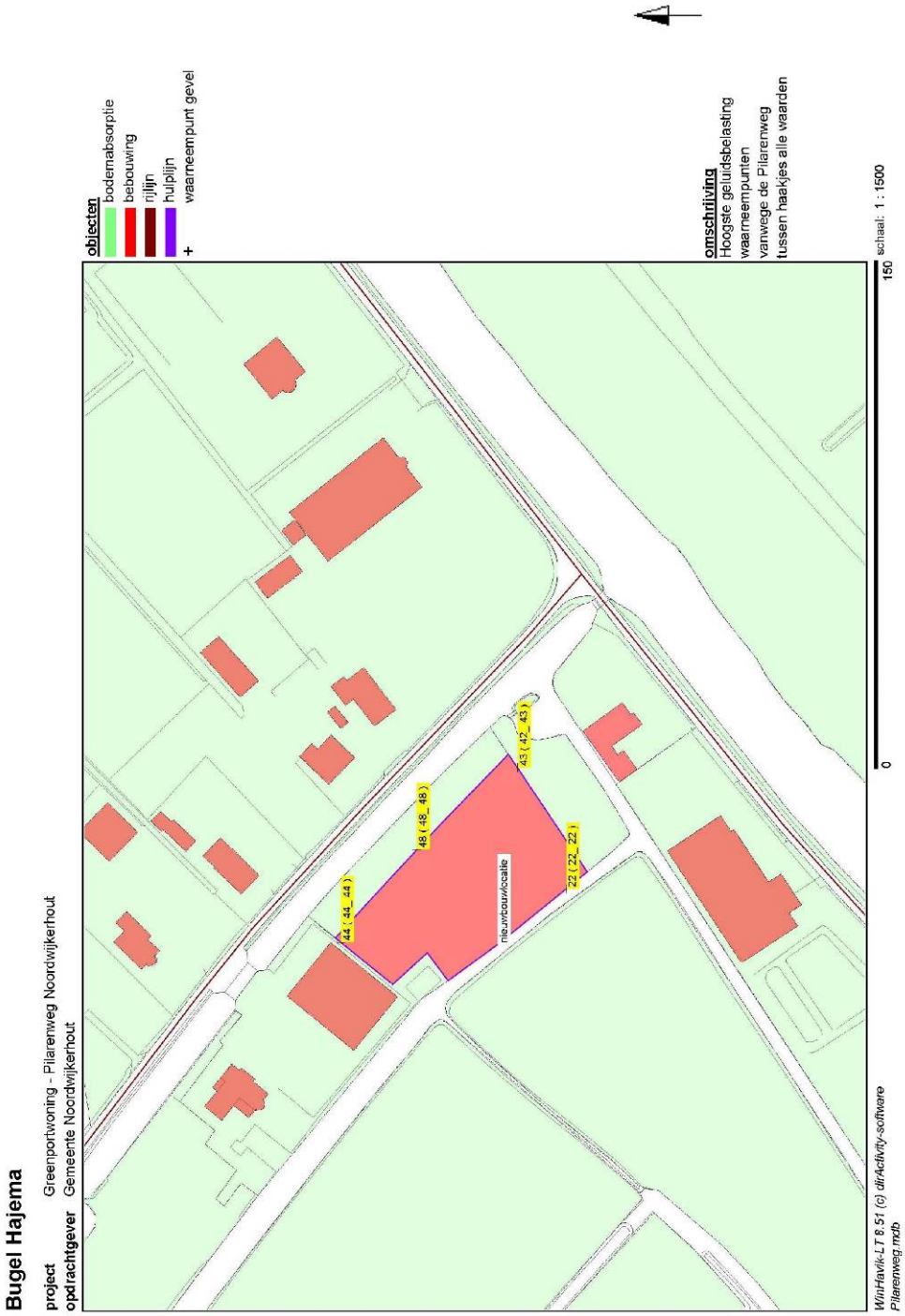
Opbouw model



Geluidsbelasting vanwege de Leidsevaart



Geluidsbelasting vanwege de Pilarenweg



Projectgegevens

projectnaam:	Greenportwoning - Pilarenweg Noordwijkerhout
opdrachtgever:	Gemeente Noordwijkerhout
adviseur:	BügelHajema Adviseurs
databaseversie:	849
situatie:	eerste situatie
uitsnede:	basismodel

omschrijving	verkeerslawaai
rekenhart:	16.0.5 (build2)
aut. berekening gemiddeld maaiveld:	☑
alleen absorptiegebieden(geen hz-lijnen):	☑
standaard bodemabsorptie:	0 %
rekenresultaat binnengelezen (datum):	28-09-2015
rekenresultaat binnengelezen (tijd):	11:15
maximum aantal reflecties:	1 graden
minimum zichthoek reflecties:	2 graden
maximum sectorhoek:	5 graden
vaste sectorhoek:	2

Bebouwing

nr	z,gem	m,gem	lengte	adres	reflectie	kenmerk
1	8.0	0.0	180	Pilarenlaan ong.	80	1
2	7.0	0.0	50	Leidsevaart 140	80	2
3	9.0	0.0	74	Leidsevaart 140a	80	3
4	3.0	0.0	16	Leidsevaart	80	3.1
5	6.0	0.0	28	Leidsevaart	80	3.2
6	8.0	0.0	61	Leidsevaart 141	80	4
7	7.0	0.0	122	Leidsevaart 142	80	5
8	9.0	0.0	49	Pilarenlaan 83	80	6
9	6.0	0.0	37	Pilarenlaan	80	6.1
10	8.0	0.0	40	Pilarenlaan 85	80	7
11	6.0	0.0	33	Pilarenlaan	80	7.1
12	6.0	0.0	35	Pilarenlaan 87	80	8
13	6.0	0.0	43	Pilarenlaan	80	8.1
14	3.0	0.0	15	Pilarenlaan	80	8.2
15	7.0	0.0	48	Pilarenlaan 89	80	9
16	9.0	0.0	55	Pilarenlaan 76	80	10
17	6.0	0.0	71	Pilarenlaan 78	80	11

Waarneempunten met rekenresultaten

nr	z1	m1	adres	huisnr	type	afw.toets	refl	kenmerk	rhart	groep	sh	wnh	dag	avond	nacht	Lden	Letm	IL: inc. maatregel VL: inc. aftrek RL: inc. prognose Lden	Letm	VL: excl. optrektoeslag dag	avond	nacht
1	0.0	0.0	Pilarenlaan		gevel		1		VL	1	1	1.8	45.36	40.88	35.65	45.55	45.65	40.55	40.65	45.36	40.88	35.65
									VL	1	1	4.8	46.77	42.30	37.07	46.96	47.07	41.96	42.07	46.77	42.30	37.07
									VL	2	1	1.8	27.04	22.57	17.34	27.23	27.34	22.23	22.34	27.04	22.57	17.34
									VL	2	1	4.8	26.86	22.38	17.16	27.05	27.16	22.05	22.16	26.86	22.38	17.16
2	0.0	0.0	Pilarenlaan		gevel		2		VL	1	1	1.8	51.35	46.87	41.64	51.54	51.64	46.54	46.64	51.35	46.87	41.64
									VL	1	1	4.8	52.87	48.39	43.16	53.06	53.16	48.06	48.16	52.87	48.39	43.16
									VL	2	1	1.8	46.48	42.01	36.78	46.67	46.78	41.67	41.78	46.48	42.01	36.78
									VL	2	1	4.8	47.31	42.84	37.61	47.50	47.61	42.50	42.61	47.31	42.84	37.61
3	0.0	0.0	Pilarenlaan		gevel		3		VL	1	1	1.8	45.56	41.09	35.86	45.75	45.86	40.75	40.86	45.56	41.09	35.86
									VL	1	1	4.8	46.07	41.59	36.36	46.26	46.36	41.26	41.36	46.07	41.59	36.36
									VL	2	1	1.8	52.72	48.25	43.02	52.91	53.02	47.91	48.02	52.72	48.25	43.02
									VL	2	1	4.8	53.26	48.78	43.56	53.45	53.56	48.45	48.56	53.26	48.78	43.56
4	0.0	0.0	Pilarenlaan		gevel		4		VL	1	1	1.8	25.07	20.59	15.36	25.26	25.36	20.26	20.36	25.07	20.59	15.36
									VL	1	1	4.8	29.98	25.50	20.27	30.17	30.27	25.17	25.27	29.98	25.50	20.27
									VL	2	1	1.8	48.93	44.46	39.23	49.12	49.23	44.12	44.23	48.93	44.46	39.23
									VL	2	1	4.8	49.29	44.82	39.59	49.48	49.59	44.48	44.59	49.29	44.82	39.59

Rijlijnen

										Intensiteiten					snelheden			
nr	z,gem	lengte	wegdek	hellingcor.	groep	omschrijving	kenmerk	art 110g	etm.intens.	%	periode	%	licht	middel	zwaar	motor	licht	middel	zwaar	motor
1	0.0	331	01 glad asfalt/DAB	1		Leidsevaart	1.1	5	5500.0 ☑		dag	7.00	96.00	4.00	.00		60	60	60	
											avond	2.50	96.00	4.00	.00		60	60	60	
											nacht	.75	96.00	4.00	.00		60	60	60	
2	0.0	375	01 glad asfalt/DAB	2		Pilarenlaan	2	5	1000.0 ☑		dag	7.00	96.00	4.00	.00		60	60	60	
											avond	2.50	96.00	4.00	.00		60	60	60	
											nacht	.75	96.00	4.00	.00		60	60	60	
3	0.0	276	01 glad asfalt/DAB	1		Leidsevaart	1.2	5	5500.0 ☑		dag	7.00	96.00	4.00	.00		60	60	60	
											avond	2.50	96.00	4.00	.00		60	60	60	
											nacht	.75	96.00	4.00	.00		60	60	60	

Bodemabsorptie

nr	lengte	absorptie [%]	kenmerk
1	103	100.0	1
2	157	80.0	2
3	304	60.0	3
4	500	100.0	4
5	488	100.0	5
6	361	100.0	6
7	574	100.0	7
8	304	100.0	8
9	735	80.0	9
10	303	100.0	10
11	296	100.0	11
12	302	80.0	12
13	240	20.0	13
14	162	90.0	14

Spoorweglawaai

Model: Railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - 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
3823	36202000 - 36215750	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	0,0	0,0	0,0	0,0
3822	35167134 - 35185000 - brug	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3822	35167134 - 35185000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3822	35167134 - 35185000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3822	36189000 - 36202000 - brug	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3822	36189000 - 36202000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3822	36189000 - 36202000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3771	36229000 - 36400000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3771	38733483 - 38750000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3770	36215750 - 36229000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	26	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	34032276 - 34060000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	34089943 - 34160000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	34200000 - 34260000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	34279374 - 34360000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	34382608 - 34399000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	34441878 - 34460000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	34532115 - 34560000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	34692237 - 34699000 - brug	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	34692237 - 34699000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	34692237 - 34699000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	34738626 - 34760000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	34843383 - 34860000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	34864120 - 34908000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	34908000 - 34999000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	34999000 - 35060000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	35152440 - 35160000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	35160000 - 35185000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	35242730 - 35260000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	35348959 - 35360000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	35434593 - 35460000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	35524916 - 35560000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	35659840 - 35660000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	35789690 - 35809000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	35845976 - 35860000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	36275186 - 36400000 - brug	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	36275186 - 36400000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	36275186 - 36400000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3831	37148292 - 37160000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0
3769	36215750 - 36230000	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	True	0,0	0 - (eigen waarde)	1 - Doorgelaste spoorstaaf	28	0,0	0,0	0,0	0,0

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

Naam	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2
3823	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,480	0,040	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,440
3822	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,920	0,720	0,280	0,000	140	140	140	0	10,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,160
3822	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,920	0,720	0,280	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,160
3822	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,920	0,720	0,280	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,160
3822	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,480	0,040	0,120	0,000	140	140	140	0	10,00	MAT'64-T	Stoppend	0,440
3822	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,480	0,040	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,440
3822	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,480	0,040	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,440
3771	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,480	0,040	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,440
3771	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,480	0,040	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,440
3770	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,480	0,040	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,440
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,920	0,640	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,000
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,920	0,640	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,000
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,920	0,640	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,000
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,920	0,640	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,000
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,920	0,640	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,000
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,920	0,640	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,000
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,920	0,640	0,200	0,000	140	140	140	0	10,00	MAT'64-T	Stoppend	0,000
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,920	0,640	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,000
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,920	0,640	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,000
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,920	0,640	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,000
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,920	0,640	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,000
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,920	0,640	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,000
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,480	0,040	0,080	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,440
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,480	0,040	0,080	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,440
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,480	0,040	0,080	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,440
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,480	0,040	0,080	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,440
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,480	0,040	0,080	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,440
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,480	0,040	0,080	0,000	140	140	140	0	10,00	MAT'64-T	Stoppend	0,440
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,480	0,040	0,080	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,440
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,480	0,040	0,080	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,440
3831	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Doorgaand	0,480	0,040	0,080	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,440
3769	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000

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

Naam	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3
3823	0,680	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,600	0,060	0,240	0,000	140	140	140	0
3822	4,000	1,320	0,000	140	140	140	0	10,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,100	0,000	140	140	140	0
3822	4,000	1,320	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,100	0,000	140	140	140	0
3822	4,000	1,320	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,100	0,000	140	140	140	0
3822	0,680	0,200	0,000	140	140	140	0	10,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,600	0,060	0,240	0,000	140	140	140	0
3822	0,680	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,600	0,060	0,240	0,000	140	140	140	0
3822	0,680	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,600	0,060	0,240	0,000	140	140	140	0
3771	0,680	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,600	0,060	0,240	0,000	140	140	140	0
3771	0,680	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,600	0,060	0,240	0,000	140	140	140	0
3770	0,680	0,200	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,600	0,060	0,240	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,120	0,000	102	102	102	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,060	4,280	1,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,120	0,000	105	105	105	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,060	4,280	1,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,120	0,000	108	108	108	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,060	4,280	1,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,120	0,000	109	109	109	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,060	4,280	1,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,120	0,000	111	111	111	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,060	4,280	1,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,120	0,000	113	113	113	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,060	4,280	1,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,120	0,000	115	115	115	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,060	4,280	1,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,120	0,000	117	117	117	0	10,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,060	4,280	1,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,120	0,000	117	117	117	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,060	4,280	1,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,120	0,000	117	117	117	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,060	4,280	1,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,120	0,000	119	119	119	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,060	4,280	1,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,120	0,000	121	121	121	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,060	4,280	1,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,120	0,000	122	122	122	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,060	4,280	1,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,120	0,000	124	124	124	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,060	4,280	1,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,120	0,000	125	125	125	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,060	4,280	1,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,120	0,000	127	127	127	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,060	4,280	1,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,120	0,000	129	129	129	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	5,060	4,280	1,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,640	0,240	0,000	129	129	129	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,460	0,240	0,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,640	0,240	0,000	131	131	131	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,460	0,240	0,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,640	0,240	0,000	133	133	133	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,460	0,240	0,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,640	0,240	0,000	134	134	134	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,460	0,240	0,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,640	0,240	0,000	136	136	136	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,460	0,240	0,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,640	0,240	0,000	137	137	137	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,460	0,240	0,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,640	0,240	0,000	138	138	138	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,460	0,240	0,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,640	0,240	0,000	140	140	140	0	10,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,460	0,240	0,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,640	0,240	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,460	0,240	0,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,640	0,240	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,460	0,240	0,340	0,000	140	140	140	0
3831	0,640	0,240	0,000	140	140	140	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	1,460	0,240	0,340	0,000	140	140	140	0
3769	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

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

Naam	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
3823	0,00	MAT'64-V	Stoppend	3,560	3,940	1,180	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,230	1,610	0,250
3822	10,00	DDM-1	Doorgaand	2,230	1,620	0,260	0,000	140	140	140	0	10,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,010
3822	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,230	1,620	0,260	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,010
3822	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,230	1,620	0,260	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,010
3822	10,00	MAT'64-V	Stoppend	3,560	3,940	1,180	0,000	140	140	140	0	10,00	DDM-1	Doorgaand	2,230	1,610	0,250
3822	0,00	MAT'64-V	Stoppend	3,560	3,940	1,180	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,230	1,610	0,250
3822	0,00	MAT'64-V	Stoppend	3,560	3,940	1,180	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,230	1,610	0,250
3771	0,00	MAT'64-V	Stoppend	3,560	3,940	1,180	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,230	1,610	0,250
3771	0,00	MAT'64-V	Stoppend	3,560	3,940	1,180	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,230	1,610	0,250
3770	0,00	MAT'64-V	Stoppend	3,560	3,940	1,180	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,230	1,610	0,250
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	102	102	102	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,870	0,370
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	105	105	105	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,870	0,370
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	108	108	108	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,870	0,370
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	109	109	109	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,870	0,370
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	111	111	111	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,870	0,370
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	113	113	113	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,870	0,370
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	115	115	115	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,870	0,370
3831	10,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	117	117	117	0	10,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,870	0,370
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	117	117	117	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,870	0,370
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	117	117	117	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,870	0,370
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	119	119	119	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,870	0,370
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	121	121	121	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,870	0,370
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	122	122	122	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,870	0,370
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	124	124	124	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,870	0,370
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	125	125	125	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,870	0,370
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	127	127	127	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,870	0,370
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,000	0,000	0,040	0,000	129	129	129	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,870	0,370
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	3,600	4,040	1,060	0,000	129	129	129	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,860	0,310
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	3,600	4,040	1,060	0,000	131	131	131	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,860	0,310
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	3,600	4,040	1,060	0,000	133	133	133	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,860	0,310
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	3,600	4,040	1,060	0,000	134	134	134	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,860	0,310
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	3,600	4,040	1,060	0,000	136	136	136	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,860	0,310
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	3,600	4,040	1,060	0,000	137	137	137	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,860	0,310
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	3,600	4,040	1,060	0,000	138	138	138	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,860	0,310
3831	10,00	MAT'64-V	Stoppend	3,600	4,040	1,060	0,000	140	140	140	0	10,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,860	0,310
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	3,600	4,040	1,060	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,860	0,310
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	3,600	4,040	1,060	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,860	0,310
3831	0,00	MAT'64-V	Stoppend	3,600	4,040	1,060	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Doorgaand	2,080	1,860	0,310
3769	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

Model: Railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - 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
3823	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,020	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3822	0,000	140	140	140	0	10,00	E-LOC	Doorgaand	1,760	1,320	0,320	0,000	140	140	140	0	10,00	E-LOC	Stoppend
3822	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,760	1,320	0,320	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend
3822	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,760	1,320	0,320	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend
3822	0,000	140	140	140	0	10,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,020	0,000	140	140	140	0	10,00	E-LOC	Doorgaand
3822	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,020	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3822	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,020	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3771	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,020	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3771	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,020	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3770	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,020	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	102	102	102	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	105	105	105	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	108	108	108	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	109	109	109	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	111	111	111	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	113	113	113	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	115	115	115	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	10,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	117	117	117	0	10,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	117	117	117	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	117	117	117	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	119	119	119	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	121	121	121	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	122	122	122	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	124	124	124	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	125	125	125	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	127	127	127	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	129	129	129	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,120	0,000	129	129	129	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,120	0,000	131	131	131	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,120	0,000	133	133	133	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,120	0,000	134	134	134	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,120	0,000	136	136	136	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,120	0,000	137	137	137	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,120	0,000	138	138	138	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	10,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,120	0,000	140	140	140	0	10,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3831	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-1	Stoppend	0,000	0,010	0,120	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Doorgaand
3769	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand

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

Naam	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Corr. 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8
3823	1,290	0,970	0,210	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,470	0,350	0,170	0,000	140	140	140
3822	0,000	0,000	0,060	0,000	140	140	140	0	10,00	MDDM	Doorgaand	2,170	1,720	0,440	0,000	140	140	140
3822	0,000	0,000	0,060	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Doorgaand	2,170	1,720	0,440	0,000	140	140	140
3822	0,000	0,000	0,060	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Doorgaand	2,170	1,720	0,440	0,000	140	140	140
3822	1,290	0,970	0,210	0,000	140	140	140	0	10,00	E-LOC	Stoppend	0,470	0,350	0,170	0,000	140	140	140
3822	1,290	0,970	0,210	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,470	0,350	0,170	0,000	140	140	140
3822	1,290	0,970	0,210	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,470	0,350	0,170	0,000	140	140	140
3771	1,290	0,970	0,210	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,470	0,350	0,170	0,000	140	140	140
3771	1,290	0,970	0,210	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,470	0,350	0,170	0,000	140	140	140
3770	1,290	0,970	0,210	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,470	0,350	0,170	0,000	140	140	140
3831	1,740	1,340	0,350	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	102	102	102
3831	1,740	1,340	0,350	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	105	105	105
3831	1,740	1,340	0,350	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	108	108	108
3831	1,740	1,340	0,350	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	109	109	109
3831	1,740	1,340	0,350	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	111	111	111
3831	1,740	1,340	0,350	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	113	113	113
3831	1,740	1,340	0,350	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	115	115	115
3831	1,740	1,340	0,350	0,000	140	140	140	0	10,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	117	117	117
3831	1,740	1,340	0,350	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	117	117	117
3831	1,740	1,340	0,350	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	117	117	117
3831	1,740	1,340	0,350	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	119	119	119
3831	1,740	1,340	0,350	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	121	121	121
3831	1,740	1,340	0,350	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	122	122	122
3831	1,740	1,340	0,350	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	124	124	124
3831	1,740	1,340	0,350	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	125	125	125
3831	1,740	1,340	0,350	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	127	127	127
3831	1,740	1,340	0,350	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,000	0,060	0,000	129	129	129
3831	1,290	0,990	0,210	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,460	0,350	0,190	0,000	129	129	129
3831	1,290	0,990	0,210	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,460	0,350	0,190	0,000	131	131	131
3831	1,290	0,990	0,210	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,460	0,350	0,190	0,000	133	133	133
3831	1,290	0,990	0,210	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,460	0,350	0,190	0,000	134	134	134
3831	1,290	0,990	0,210	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,460	0,350	0,190	0,000	136	136	136
3831	1,290	0,990	0,210	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,460	0,350	0,190	0,000	137	137	137
3831	1,290	0,990	0,210	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,460	0,350	0,190	0,000	138	138	138
3831	1,290	0,990	0,210	0,000	140	140	140	0	10,00	E-LOC	Stoppend	0,460	0,350	0,190	0,000	140	140	140
3831	1,290	0,990	0,210	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,460	0,350	0,190	0,000	140	140	140
3831	1,290	0,990	0,210	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,460	0,350	0,190	0,000	140	140	140
3831	1,290	0,990	0,210	0,000	140	140	140	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,460	0,350	0,190	0,000	140	140	140
3769	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

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

Naam	V(P4) 8	Corr. 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Corr. 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10
3823	0	0,00	MDDM	Doorgaand	1,510	1,240	0,260	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,660	0,480
3822	0	10,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000	0,070	0,000	140	140	140	0	10,00	SGM-3	Doorgaand	0,060	0,000
3822	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000	0,070	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,060	0,000
3822	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000	0,070	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,060	0,000
3822	0	10,00	MDDM	Doorgaand	1,510	1,240	0,260	0,000	140	140	140	0	10,00	MDDM	Stoppend	0,660	0,480
3822	0	0,00	MDDM	Doorgaand	1,510	1,240	0,260	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,660	0,480
3822	0	0,00	MDDM	Doorgaand	1,510	1,240	0,260	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,660	0,480
3771	0	0,00	MDDM	Doorgaand	1,510	1,240	0,260	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,660	0,480
3771	0	0,00	MDDM	Doorgaand	1,510	1,240	0,260	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,660	0,480
3770	0	0,00	MDDM	Doorgaand	1,510	1,240	0,260	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,660	0,480
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	2,200	1,510	0,480	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	2,200	1,510	0,480	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	2,200	1,510	0,480	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	2,200	1,510	0,480	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	2,200	1,510	0,480	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	2,200	1,510	0,480	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	2,200	1,510	0,480	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000
3831	0	10,00	MDDM	Doorgaand	2,200	1,510	0,480	0,000	140	140	140	0	10,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	2,200	1,510	0,480	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	2,200	1,510	0,480	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	2,200	1,510	0,480	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	2,200	1,510	0,480	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	2,200	1,510	0,480	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	2,200	1,510	0,480	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	2,200	1,510	0,480	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,000	0,000
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	1,550	1,060	0,300	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,660	0,460
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	1,550	1,060	0,300	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,660	0,460
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	1,550	1,060	0,300	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,660	0,460
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	1,550	1,060	0,300	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,660	0,460
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	1,550	1,060	0,300	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,660	0,460
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	1,550	1,060	0,300	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,660	0,460
3831	0	10,00	MDDM	Doorgaand	1,550	1,060	0,300	0,000	140	140	140	0	10,00	MDDM	Stoppend	0,660	0,460
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	1,550	1,060	0,300	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,660	0,460
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	1,550	1,060	0,300	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,660	0,460
3831	0	0,00	MDDM	Doorgaand	1,550	1,060	0,300	0,000	140	140	140	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,660	0,460
3769	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

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

Naam	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
3823	0,260	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,030	0,000	0,000	0,000	120	120	120	0
3822	0,000	0,000	120	120	120	0	10,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,180	5,370	0,150	0,000	90	90	90	0
3822	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,180	5,370	0,150	0,000	90	90	90	0
3822	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,180	5,370	0,150	0,000	90	90	90	0
3822	0,260	0,000	140	140	140	0	10,00	SGM-3	Doorgaand	0,030	0,000	0,000	0,000	120	120	120	0
3822	0,260	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,030	0,000	0,000	0,000	120	120	120	0
3822	0,260	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,030	0,000	0,000	0,000	120	120	120	0
3771	0,260	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,030	0,000	0,000	0,000	120	120	120	0
3771	0,260	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,030	0,000	0,000	0,000	120	120	120	0
3770	0,260	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,030	0,000	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,080	0,000	102	102	102	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,080	0,000	105	105	105	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,080	0,000	108	108	108	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,080	0,000	109	109	109	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,080	0,000	111	111	111	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,080	0,000	113	113	113	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,080	0,000	115	115	115	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,080	0,000	117	117	117	0	10,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,080	0,000	117	117	117	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,080	0,000	117	117	117	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,080	0,000	119	119	119	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,080	0,000	121	121	121	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,080	0,000	122	122	122	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,080	0,000	124	124	124	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,080	0,000	125	125	125	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,080	0,000	127	127	127	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,080	0,000	129	129	129	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,270	0,000	129	129	129	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,270	0,000	131	131	131	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,270	0,000	133	133	133	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,270	0,000	134	134	134	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,270	0,000	136	136	136	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,270	0,000	137	137	137	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,270	0,000	138	138	138	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,270	0,000	140	140	140	0	10,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,270	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,270	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090	0,000	0,000	120	120	120	0
3831	0,270	0,000	140	140	140	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,090	0,000	0,000	120	120	120	0
3769	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: Railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - 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
3823	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,180	5,370	0,150	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,220
3822	10,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,220	0,010	0,000	90	90	90	0	10,00	DDM-2/3	Doorgaand	12,030	9,360
3822	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,220	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	12,030	9,360
3822	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,220	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	12,030	9,360
3822	10,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,180	5,370	0,150	0,000	90	90	90	0	10,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,220
3822	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,180	5,370	0,150	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,220
3822	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,180	5,370	0,150	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,220
3771	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,180	5,370	0,150	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,220
3771	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,020	2,000	0,180	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,110
3770	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,180	5,370	0,150	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,220
3831	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030
3831	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030
3831	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030
3831	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030
3831	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030
3831	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030
3831	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030
3831	10,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130	2,580	0,000	90	90	90	0	10,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030
3831	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030
3831	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030
3831	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030
3831	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030
3831	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030
3831	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030
3831	0,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,030	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130
3831	0,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,030	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130
3831	0,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,030	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130
3831	0,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,030	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130
3831	0,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,030	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130
3831	0,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,030	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130
3831	0,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,030	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130
3831	10,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,030	0,000	0,000	120	120	120	0	10,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130
3831	0,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,030	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130
3831	0,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,030	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,130
3831	0,00	SGM-3	Stoppend	0,000	0,030	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,140	0,140
3769	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

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

Naam	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	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
3823	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	8,170	6,520	1,430	0,000	140	140	140	0
3822	2,410	0,000	140	140	140	0	10,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,450	0,000	140	140	140	0
3822	2,410	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,450	0,000	140	140	140	0
3822	2,410	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,450	0,000	140	140	140	0
3822	0,010	0,000	90	90	90	0	10,00	DDM-2/3	Doorgaand	8,170	6,520	1,430	0,000	140	140	140	0
3822	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	8,170	6,520	1,430	0,000	140	140	140	0
3822	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	8,170	6,520	1,430	0,000	140	140	140	0
3771	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	8,170	6,520	1,430	0,000	140	140	140	0
3771	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	8,170	6,520	1,430	0,000	140	140	140	0
3770	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	8,170	6,520	1,430	0,000	140	140	140	0
3831	0,140	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	12,180	8,620	2,580	0,000	140	140	140	0
3831	0,140	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	12,180	8,620	2,580	0,000	140	140	140	0
3831	0,140	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	12,180	8,620	2,580	0,000	140	140	140	0
3831	0,140	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	12,180	8,620	2,580	0,000	140	140	140	0
3831	0,140	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	12,180	8,620	2,580	0,000	140	140	140	0
3831	0,140	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	12,180	8,620	2,580	0,000	140	140	140	0
3831	0,140	0,000	90	90	90	0	10,00	DDM-2/3	Doorgaand	12,180	8,620	2,580	0,000	140	140	140	0
3831	0,140	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	12,180	8,620	2,580	0,000	140	140	140	0
3831	0,140	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	12,180	8,620	2,580	0,000	140	140	140	0
3831	0,140	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	12,180	8,620	2,580	0,000	140	140	140	0
3831	0,140	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	12,180	8,620	2,580	0,000	140	140	140	0
3831	0,140	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	12,180	8,620	2,580	0,000	140	140	140	0
3831	0,140	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	12,180	8,620	2,580	0,000	140	140	140	0
3831	0,140	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	12,180	8,620	2,580	0,000	140	140	140	0
3831	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030	0,140	0,000	90	90	90	0
3831	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030	0,140	0,000	90	90	90	0
3831	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030	0,140	0,000	90	90	90	0
3831	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030	0,140	0,000	90	90	90	0
3831	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030	0,140	0,000	90	90	90	0
3831	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030	0,140	0,000	90	90	90	0
3831	2,580	0,000	90	90	90	0	10,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030	0,140	0,000	90	90	90	0
3831	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030	0,140	0,000	90	90	90	0
3831	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030	0,140	0,000	90	90	90	0
3831	2,580	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,030	0,140	0,000	90	90	90	0
3769	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

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

Naam	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	Corr. 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16
3823	0,00	DDM-2/3	Stoppend	3,870	2,840	1,430	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,040	2,040
3822	10,00	IRM-4	Doorgaand	2,080	2,080	0,320	0,000	140	140	140	0	10,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180
3822	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,080	2,080	0,320	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180
3822	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,080	2,080	0,320	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180
3822	10,00	DDM-2/3	Stoppend	3,870	2,840	1,430	0,000	140	140	140	0	10,00	IRM-4	Doorgaand	2,040	2,040
3822	0,00	DDM-2/3	Stoppend	3,870	2,840	1,430	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,040	2,040
3822	0,00	DDM-2/3	Stoppend	3,870	2,840	1,430	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,040	2,040
3771	0,00	DDM-2/3	Stoppend	3,870	2,840	1,430	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,040	2,040
3771	0,00	DDM-2/3	Stoppend	3,870	2,840	1,430	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,040	2,040
3770	0,00	DDM-2/3	Stoppend	3,870	2,840	1,430	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,040	2,040
3831	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,430	0,000	102	102	102	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,200	1,720
3831	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,430	0,000	105	105	105	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,200	1,720
3831	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,430	0,000	108	108	108	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,200	1,720
3831	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,430	0,000	109	109	109	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,200	1,720
3831	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,430	0,000	111	111	111	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,200	1,720
3831	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,430	0,000	113	113	113	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,200	1,720
3831	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,430	0,000	115	115	115	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,200	1,720
3831	10,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,430	0,000	117	117	117	0	10,00	IRM-4	Doorgaand	2,200	1,720
3831	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,430	0,000	117	117	117	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,200	1,720
3831	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,430	0,000	117	117	117	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,200	1,720
3831	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,430	0,000	119	119	119	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,200	1,720
3831	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,430	0,000	121	121	121	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,200	1,720
3831	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,430	0,000	122	122	122	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,200	1,720
3831	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,430	0,000	124	124	124	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,200	1,720
3831	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,430	0,000	125	125	125	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,200	1,720
3831	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,430	0,000	127	127	127	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,200	1,720
3831	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,010	0,000	0,430	0,000	129	129	129	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,200	1,720
3831	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	8,390	5,880	1,540	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	3,790	2,740
3831	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	8,390	5,880	1,540	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	3,790	2,740
3831	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	8,390	5,880	1,540	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	3,790	2,740
3831	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	8,390	5,880	1,540	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	3,790	2,740
3831	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	8,390	5,880	1,540	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	3,790	2,740
3831	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	8,390	5,880	1,540	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	3,790	2,740
3831	10,00	DDM-2/3	Doorgaand	8,390	5,880	1,540	0,000	140	140	140	0	10,00	DDM-2/3	Stoppend	3,790	2,740
3831	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	8,390	5,880	1,540	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	3,790	2,740
3831	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	8,390	5,880	1,540	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	3,790	2,740
3831	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	8,390	5,880	1,540	0,000	140	140	140	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	3,790	2,740
3769	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

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

Naam	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
3823	0,280	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	140	140	140	0
3822	0,060	0,000	140	140	140	0	10,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,060	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,060	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,280	0,000	140	140	140	0	10,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	140	140	140	0
3822	0,280	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	140	140	140	0
3822	0,280	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	140	140	140	0
3771	0,280	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	140	140	140	0
3771	0,280	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	140	140	140	0
3770	0,280	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	140	140	140	0
3831	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,120	0,000	102	102	102	0
3831	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,120	0,000	105	105	105	0
3831	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,120	0,000	108	108	108	0
3831	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,120	0,000	109	109	109	0
3831	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,120	0,000	111	111	111	0
3831	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,120	0,000	113	113	113	0
3831	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,120	0,000	115	115	115	0
3831	0,600	0,000	140	140	140	0	10,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,120	0,000	117	117	117	0
3831	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,120	0,000	117	117	117	0
3831	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,120	0,000	117	117	117	0
3831	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,120	0,000	119	119	119	0
3831	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,120	0,000	121	121	121	0
3831	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,120	0,000	122	122	122	0
3831	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,120	0,000	124	124	124	0
3831	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,120	0,000	125	125	125	0
3831	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,120	0,000	127	127	127	0
3831	0,600	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,120	0,000	129	129	129	0
3831	1,470	0,000	129	129	129	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,160	1,680	0,680	0,000	140	140	140	0
3831	1,470	0,000	131	131	131	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,160	1,680	0,680	0,000	140	140	140	0
3831	1,470	0,000	133	133	133	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,160	1,680	0,680	0,000	140	140	140	0
3831	1,470	0,000	134	134	134	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,160	1,680	0,680	0,000	140	140	140	0
3831	1,470	0,000	136	136	136	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,160	1,680	0,680	0,000	140	140	140	0
3831	1,470	0,000	137	137	137	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,160	1,680	0,680	0,000	140	140	140	0
3831	1,470	0,000	138	138	138	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,160	1,680	0,680	0,000	140	140	140	0
3831	1,470	0,000	140	140	140	0	10,00	IRM-4	Doorgaand	2,160	1,680	0,680	0,000	140	140	140	0
3831	1,470	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,160	1,680	0,680	0,000	140	140	140	0
3831	1,470	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,160	1,680	0,680	0,000	140	140	140	0
3831	1,470	0,000	140	140	140	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	2,160	1,680	0,680	0,000	140	140	140	0
3769	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: Railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - 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
3823	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120	0,060	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	10,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120	0,060	0,000	140	140	140	0	10,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000
3822	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120	0,060	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000
3822	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120	0,060	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000
3771	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120	0,060	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000
3771	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120	0,060	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000
3770	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120	0,060	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,000
3831	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180	0,000	0,000	140	140	140	0	10,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,180	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	129	129	129	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120
3831	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	131	131	131	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120
3831	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	133	133	133	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120
3831	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	134	134	134	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120
3831	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	136	136	136	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120
3831	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	137	137	137	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120
3831	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	138	138	138	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120
3831	10,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	140	140	140	0	10,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120
3831	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120
3831	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120
3831	0,00	IRM-4	Stoppend	0,040	0,040	0,040	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,120
3769	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

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

Naam	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Corr. 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20
3823	0,060	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,060	0,000	140	140	140	0	10,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,060	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,060	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3771	0,060	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3771	0,060	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3770	0,060	0,000	140	140	140	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,120	0,000	0,000	129	129	129	0
3831	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,120	0,000	0,000	131	131	131	0
3831	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,120	0,000	0,000	133	133	133	0
3831	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,120	0,000	0,000	134	134	134	0
3831	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,120	0,000	0,000	136	136	136	0
3831	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,120	0,000	0,000	137	137	137	0
3831	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,120	0,000	0,000	138	138	138	0
3831	0,000	0,000	140	140	140	0	10,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,120	0,000	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,120	0,000	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,120	0,000	0,000	140	140	140	0
3831	0,000	0,000	140	140	140	0	0,00	VIRM-6	Stoppend	0,000	0,120	0,000	0,000	140	140	140	0
3769	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

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

Naam	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	Corr. 21	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22
3823	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3771	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3771	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3770	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	10,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3769	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

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

Naam	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
3823	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3771	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3771	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3770	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3769	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

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

Naam	Corr. 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24	Corr. 24	Trein 25	Profiel25	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25
3823	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3771	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3771	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3770	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3769	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

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

Naam	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25	V(N) 25	V(P4) 25	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
3823	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3771	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3771	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3770	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3769	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

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

Naam	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	Corr. 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28
3823	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3771	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3771	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3770	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
3769	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

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

Naam	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
3823	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3822	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3771	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3771	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3770	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3831	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
3769	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

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

Naam	Corr. 29	Trein 30	Profiel30	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]
3823	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3822	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3771	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3771	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3770	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3831	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17
3769	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17

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

Naam	Lrtr;feit[4]	Lrtr;feit[5]	Lrtr;feit[6]	Lrtr;feit[7]	Lrtr;feit[8]	Lrtr;feit[9]	Lrtr;feit[10]	Lrtr;feit[11]	Lrtr;feit[12]	Lrtr;feit[13]	Lrtr;feit[14]	Lrtr;feit[15]	Lrtr;feit[16]
3823	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3822	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3822	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3822	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3822	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3822	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3822	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3771	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3771	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3770	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3831	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
3769	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4

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

Naam	Lrtr;feit[17]	Lrtr;feit[18]	Lrtr;feit[19]	Lrtr;feit[20]	Lrtr;feit[21]	Lrtr;feit[22]	Lrtr;feit[23]	Lrtr;feit[24]	Lrtr;feit[25]	Lrtr;feit[26]	Lrtr;feit[27]	Lrtr;feit[28]	Lrtr;feit[29]
3823	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3822	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3822	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3822	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3822	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3822	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3822	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3771	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3771	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3770	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3831	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
3769	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9

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

Naam	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
3823	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3822	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	Correction	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3822	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3822	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3822	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	Correction	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3822	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3822	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3771	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3771	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3770	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	Correction	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	Correction	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3831	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3769	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: Railverkeer
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
3823	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,79	89,54	102,18	108,77
3822	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	70,37	83,12	102,54	111,90
3822	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,80	89,55	102,18	108,77
3822	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,80	89,55	102,18	108,77
3822	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	70,36	83,11	102,54	111,90
3822	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,79	89,54	102,18	108,77
3822	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,79	89,54	102,18	108,77
3771	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,79	89,54	102,18	108,77
3771	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,84	89,62	102,37	108,89
3770	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,79	89,54	102,18	108,77
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,87	89,61	102,37	108,86
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,87	89,61	102,37	108,86
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,87	89,61	102,37	108,86
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,87	89,61	102,37	108,86
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,87	89,61	102,37	108,86
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,87	89,61	102,37	108,86
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,87	89,61	102,37	108,86
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	70,44	83,18	102,73	111,99
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,87	89,61	102,37	108,86
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,87	89,61	102,37	108,86
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,87	89,61	102,37	108,86
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,87	89,61	102,37	108,86
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,87	89,61	102,37	108,86
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,87	89,61	102,37	108,86
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,87	89,61	102,37	108,86
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,70	89,47	102,36	108,82
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,73	89,49	102,36	108,82
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,76	89,52	102,37	108,83
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,77	89,53	102,37	108,84
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,81	89,56	102,37	108,84
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,82	89,58	102,37	108,85
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,84	89,59	102,37	108,85
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	70,44	83,19	102,74	111,99
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,87	89,62	102,38	108,86
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,87	89,62	102,38	108,86
3831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,87	89,62	102,38	108,86
3769	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	--	--	--	--

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

Naam	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63	LE(D)1.0 125
3823	113,29	113,29	106,09	94,92	71,05	87,60	101,83	103,84	108,52	108,06	103,24	92,70	--	--
3822	118,96	122,83	116,09	104,93	64,62	81,19	102,21	106,98	114,20	117,60	113,25	102,71	--	--
3822	113,29	113,29	106,09	94,93	71,05	87,62	101,85	103,85	108,53	108,06	103,25	92,71	--	--
3822	113,29	113,29	106,09	94,93	71,05	87,62	101,85	103,85	108,53	108,06	103,25	92,71	--	--
3822	118,96	122,83	116,09	104,92	64,62	81,17	102,19	106,97	114,19	117,60	113,24	102,70	--	--
3822	113,29	113,29	106,09	94,92	71,05	87,60	101,83	103,84	108,52	108,06	103,24	92,70	--	--
3822	113,29	113,29	106,09	94,92	71,05	87,60	101,83	103,84	108,52	108,06	103,24	92,70	--	--
3771	113,29	113,29	106,09	94,92	71,05	87,60	101,83	103,84	108,52	108,06	103,24	92,70	--	--
3771	113,36	113,35	106,17	94,97	71,22	87,72	102,05	104,20	108,74	108,24	103,39	92,77	--	--
3770	113,29	113,29	106,09	94,92	71,05	87,60	101,83	103,84	108,52	108,06	103,24	92,70	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,95	71,26	87,72	102,06	104,22	108,72	108,20	103,39	92,77	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,95	71,26	87,72	102,06	104,22	108,72	108,20	103,39	92,77	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,95	71,26	87,72	102,06	104,22	108,72	108,20	103,39	92,77	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,95	71,26	87,72	102,06	104,22	108,72	108,20	103,39	92,77	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,95	71,26	87,72	102,06	104,22	108,72	108,20	103,39	92,77	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,95	71,26	87,72	102,06	104,22	108,72	108,20	103,39	92,77	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,95	71,26	87,72	102,06	104,22	108,72	108,20	103,39	92,77	--	--
3831	118,98	122,81	116,12	104,95	64,83	81,29	102,42	107,35	114,39	117,74	113,39	102,77	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,95	71,26	87,72	102,06	104,22	108,72	108,20	103,39	92,77	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,95	71,26	87,72	102,06	104,22	108,72	108,20	103,39	92,77	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,95	71,26	87,72	102,06	104,22	108,72	108,20	103,39	92,77	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,95	71,26	87,72	102,06	104,22	108,72	108,20	103,39	92,77	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,95	71,26	87,72	102,06	104,22	108,72	108,20	103,39	92,77	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,95	71,26	87,72	102,06	104,22	108,72	108,20	103,39	92,77	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,95	71,26	87,72	102,06	104,22	108,72	108,20	103,39	92,77	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,95	71,26	87,72	102,06	104,22	108,72	108,20	103,39	92,77	--	--
3831	112,97	112,87	105,81	94,67	71,11	87,57	101,95	104,17	108,41	107,86	103,08	92,46	--	--
3831	113,03	112,94	105,87	94,72	71,14	87,60	101,97	104,18	108,46	107,92	103,13	92,52	--	--
3831	113,10	113,01	105,93	94,77	71,17	87,63	101,99	104,19	108,52	107,98	103,19	92,58	--	--
3831	113,13	113,05	105,96	94,80	71,18	87,65	102,00	104,19	108,55	108,01	103,22	92,61	--	--
3831	113,19	113,12	106,01	94,85	71,21	87,68	102,03	104,20	108,61	108,07	103,28	92,67	--	--
3831	113,22	113,16	106,04	94,88	71,22	87,69	102,04	104,21	108,64	108,11	103,31	92,70	--	--
3831	113,25	113,20	106,07	94,91	71,24	87,71	102,05	104,21	108,67	108,14	103,34	92,73	--	--
3831	118,98	122,81	116,12	104,96	64,83	81,31	102,44	107,35	114,40	117,74	113,40	102,79	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,96	71,26	87,74	102,08	104,22	108,73	108,20	103,40	92,79	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,96	71,26	87,74	102,08	104,22	108,73	108,20	103,40	92,79	--	--
3831	113,31	113,27	106,12	94,96	71,26	87,74	102,08	104,22	108,73	108,20	103,40	92,79	--	--
3769	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k
3823	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3770	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3769	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(D)5.0 63	LE(D)5.0 125	LE(D)5.0 250	LE(D)5.0 500	LE(D)5.0 1k	LE(D)5.0 2k	LE(D)5.0 4k	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k
3823	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	87,72	101,60	114,53	118,98	122,54	114,43	87,91
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	87,72	101,59	114,52	118,98	122,54	114,43	87,91
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3770	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	87,82	101,68	114,73	119,14	122,61	114,45	87,98
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	87,82	101,69	114,74	119,14	122,61	114,45	87,98
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3769	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Railverkeer
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
3823	--	76,16	89,03	102,47	108,57	112,75	112,60	105,61	94,21	71,26	87,38	102,22	105,06	108,92
3822	56,97	69,75	82,61	102,84	111,71	118,43	122,14	115,61	104,22	64,84	80,95	102,59	108,19	114,59
3822	--	76,18	89,04	102,48	108,58	112,76	112,60	105,61	94,22	71,27	87,38	102,23	105,06	108,92
3822	--	76,18	89,04	102,48	108,58	112,76	112,60	105,61	94,22	71,27	87,38	102,23	105,06	108,92
3822	56,96	69,73	82,60	102,83	111,70	118,42	122,14	115,61	104,21	64,83	80,95	102,58	108,19	114,59
3822	--	76,16	89,03	102,47	108,57	112,75	112,60	105,61	94,21	71,26	87,38	102,22	105,06	108,92
3822	--	76,16	89,03	102,47	108,57	112,75	112,60	105,61	94,21	71,26	87,38	102,22	105,06	108,92
3771	--	76,16	89,03	102,47	108,57	112,75	112,60	105,61	94,21	71,26	87,38	102,22	105,06	108,92
3771	--	75,94	88,68	101,65	108,03	112,40	112,33	105,22	93,97	70,52	86,83	101,32	103,72	108,02
3770	--	76,16	89,03	102,47	108,57	112,75	112,60	105,61	94,21	71,26	87,38	102,22	105,06	108,92
3831	--	75,60	88,35	101,05	107,67	112,27	112,30	105,04	93,75	69,85	86,35	100,59	102,71	107,43
3831	--	75,60	88,35	101,05	107,67	112,27	112,30	105,04	93,75	69,85	86,35	100,59	102,71	107,43
3831	--	75,60	88,35	101,05	107,67	112,27	112,30	105,04	93,75	69,85	86,35	100,59	102,71	107,43
3831	--	75,60	88,35	101,05	107,67	112,27	112,30	105,04	93,75	69,85	86,35	100,59	102,71	107,43
3831	--	75,60	88,35	101,05	107,67	112,27	112,30	105,04	93,75	69,85	86,35	100,59	102,71	107,43
3831	--	75,60	88,35	101,05	107,67	112,27	112,30	105,04	93,75	69,85	86,35	100,59	102,71	107,43
3831	--	75,60	88,35	101,05	107,67	112,27	112,30	105,04	93,75	69,85	86,35	100,59	102,71	107,43
3831	57,01	69,17	81,92	101,41	110,80	117,94	121,84	115,04	103,75	63,42	79,92	100,95	105,84	113,10
3831	--	75,60	88,35	101,05	107,67	112,27	112,30	105,04	93,75	69,85	86,35	100,59	102,71	107,43
3831	--	75,60	88,35	101,05	107,67	112,27	112,30	105,04	93,75	69,85	86,35	100,59	102,71	107,43
3831	--	75,60	88,35	101,05	107,67	112,27	112,30	105,04	93,75	69,85	86,35	100,59	102,71	107,43
3831	--	75,60	88,35	101,05	107,67	112,27	112,30	105,04	93,75	69,85	86,35	100,59	102,71	107,43
3831	--	75,60	88,35	101,05	107,67	112,27	112,30	105,04	93,75	69,85	86,35	100,59	102,71	107,43
3831	--	75,60	88,35	101,05	107,67	112,27	112,30	105,04	93,75	69,85	86,35	100,59	102,71	107,43
3831	--	75,41	88,21	101,05	107,64	111,83	111,77	104,65	93,41	69,68	86,20	100,47	102,67	107,02
3831	--	75,45	88,23	101,06	107,65	111,91	111,87	104,72	93,47	69,71	86,23	100,50	102,68	107,10
3831	--	75,49	88,26	101,06	107,66	112,00	111,97	104,80	93,54	69,75	86,26	100,52	102,69	107,17
3831	--	75,51	88,28	101,06	107,66	112,04	112,02	104,83	93,57	69,77	86,27	100,53	102,69	107,21
3831	--	75,54	88,31	101,06	107,67	112,12	112,12	104,91	93,64	69,80	86,30	100,56	102,70	107,29
3831	--	75,56	88,32	101,06	107,68	112,17	112,17	104,95	93,67	69,82	86,32	100,57	102,71	107,33
3831	--	75,58	88,34	101,07	107,68	112,21	112,22	104,99	93,71	69,84	86,34	100,58	102,71	107,37
3831	57,02	69,19	81,94	101,43	110,82	117,96	121,86	115,06	103,77	63,44	79,94	100,97	105,85	113,13
3831	--	75,62	88,37	101,07	107,69	112,29	112,32	105,06	93,77	69,87	86,37	100,61	102,72	107,46
3831	--	75,62	88,37	101,07	107,69	112,29	112,32	105,06	93,77	69,87	86,37	100,61	102,72	107,46
3831	--	75,62	88,37	101,07	107,69	112,30	112,32	105,06	93,77	69,87	86,37	100,61	102,73	107,46
3769	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125	LE(A)1.0 250	LE(A)1.0 500	LE(A)1.0 1k	LE(A)1.0 2k	LE(A)1.0 4k	LE(A)1.0 8k	LE(A)2.0 63	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250
3823	108,23	103,25	92,19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	117,78	113,26	102,19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	108,24	103,26	92,19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	108,24	103,26	92,19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	117,77	113,25	102,19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	108,23	103,25	92,19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	108,23	103,25	92,19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	108,23	103,25	92,19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	107,44	102,56	91,81	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3770	108,23	103,25	92,19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,02	102,05	91,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,02	102,05	91,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,02	102,05	91,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,02	102,05	91,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,02	102,05	91,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,02	102,05	91,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,02	102,05	91,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	116,56	112,05	101,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,02	102,05	91,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,02	102,05	91,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,02	102,05	91,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,02	102,05	91,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,02	102,05	91,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,02	102,05	91,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,02	102,05	91,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,02	102,05	91,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	106,56	101,69	91,11	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	106,65	101,76	91,17	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	106,73	101,83	91,23	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	106,78	101,86	91,26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	106,86	101,93	91,33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	106,91	101,97	91,36	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	106,95	102,00	91,39	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	116,58	112,07	101,46	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,04	102,07	91,46	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,04	102,07	91,46	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	107,04	102,07	91,46	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3769	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(A)2.0 500	LE(A)2.0 1k	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)5.0 63	LE(A)5.0 125	LE(A)5.0 250	LE(A)5.0 500	LE(A)5.0 1k	LE(A)5.0 2k	LE(A)5.0 4k	LE(A)5.0 8k	LE(A)Br 63
3823	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	87,30
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	87,28
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3770	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	86,52
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	86,54
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3769	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	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
3823	--	--	--	--	--	--	--	70,48	83,10	95,70	102,08	107,10	106,96	99,78	88,69
3822	101,20	114,87	119,18	122,26	113,96	87,60	56,33	63,97	76,61	95,99	105,14	112,69	116,42	109,71	98,62
3822	--	--	--	--	--	--	--	70,40	83,04	95,63	102,01	107,02	106,88	99,71	88,62
3822	--	--	--	--	--	--	--	70,40	83,04	95,63	102,01	107,02	106,88	99,71	88,62
3822	101,19	114,86	119,17	122,25	113,95	87,60	56,33	64,05	76,67	96,06	105,21	112,77	116,50	109,78	98,69
3822	--	--	--	--	--	--	--	70,48	83,10	95,70	102,08	107,10	106,96	99,78	88,69
3822	--	--	--	--	--	--	--	70,48	83,10	95,70	102,08	107,10	106,96	99,78	88,69
3771	--	--	--	--	--	--	--	70,48	83,10	95,70	102,08	107,10	106,96	99,78	88,69
3771	--	--	--	--	--	--	--	70,49	83,11	95,73	102,10	107,11	106,97	99,80	88,69
3770	--	--	--	--	--	--	--	70,48	83,10	95,70	102,08	107,10	106,96	99,78	88,69
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,25	84,19	98,06	103,88	107,97	107,66	100,77	89,26
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,26	84,20	98,06	103,89	107,98	107,68	100,79	89,28
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,28	84,21	98,07	103,89	108,00	107,69	100,80	89,30
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,28	84,22	98,07	103,90	108,00	107,70	100,81	89,31
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,29	84,22	98,07	103,90	108,02	107,71	100,82	89,32
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,30	84,23	98,07	103,90	108,03	107,72	100,83	89,33
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,31	84,24	98,07	103,91	108,04	107,74	100,84	89,35
3831	100,37	113,34	117,87	121,50	113,43	86,81	55,76	64,89	77,82	98,43	107,04	113,72	117,29	110,86	99,36
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,32	84,25	98,07	103,91	108,05	107,75	100,86	89,36
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,32	84,25	98,07	103,91	108,05	107,75	100,86	89,36
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,33	84,26	98,07	103,92	108,06	107,77	100,87	89,38
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,34	84,27	98,07	103,92	108,07	107,78	100,88	89,39
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,35	84,27	98,07	103,92	108,08	107,79	100,89	89,40
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,36	84,28	98,07	103,93	108,09	107,80	100,90	89,41
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,36	84,29	98,07	103,93	108,10	107,81	100,91	89,42
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,38	84,29	98,07	103,93	108,11	107,83	100,92	89,44
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,39	84,30	98,08	103,94	108,12	107,85	100,94	89,45
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,23	84,16	98,07	103,90	107,82	107,45	100,66	89,16
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,27	84,20	98,07	103,91	107,89	107,55	100,73	89,23
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,31	84,24	98,08	103,92	107,97	107,64	100,79	89,31
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,33	84,26	98,08	103,93	108,00	107,69	100,83	89,34
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,37	84,29	98,08	103,94	108,07	107,78	100,90	89,41
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,39	84,31	98,08	103,95	108,11	107,83	100,93	89,45
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,41	84,33	98,08	103,95	108,14	107,87	100,97	89,49
3831	100,39	113,36	117,89	121,52	113,45	86,83	55,78	65,02	77,94	98,45	107,09	113,89	117,51	111,04	99,56
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,45	84,37	98,09	103,96	108,22	107,97	101,04	89,56
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,45	84,37	98,09	103,96	108,22	107,97	101,04	89,56
3831	--	--	--	--	--	--	--	71,45	84,37	98,09	103,96	108,22	107,97	101,04	89,56
3769	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Railverkeer
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
3823	64,80	81,22	95,49	97,38	102,37	101,79	96,94	86,39	--	--	--	--	--	--
3822	58,29	74,74	95,79	100,45	107,97	111,26	106,88	96,33	--	--	--	--	--	--
3822	64,72	81,17	95,43	97,32	102,30	101,72	96,88	86,33	--	--	--	--	--	--
3822	64,72	81,17	95,43	97,32	102,30	101,72	96,88	86,33	--	--	--	--	--	--
3822	58,37	74,79	95,85	100,51	108,04	111,33	106,94	96,39	--	--	--	--	--	--
3822	64,80	81,22	95,49	97,38	102,37	101,79	96,94	86,39	--	--	--	--	--	--
3822	64,80	81,22	95,49	97,38	102,37	101,79	96,94	86,39	--	--	--	--	--	--
3771	64,80	81,22	95,49	97,38	102,37	101,79	96,94	86,39	--	--	--	--	--	--
3771	64,82	81,24	95,52	97,44	102,40	101,82	96,97	86,40	--	--	--	--	--	--
3770	64,80	81,22	95,49	97,38	102,37	101,79	96,94	86,39	--	--	--	--	--	--
3831	66,73	82,66	97,78	100,87	104,46	103,70	98,56	87,24	--	--	--	--	--	--
3831	66,74	82,67	97,79	100,87	104,47	103,71	98,58	87,26	--	--	--	--	--	--
3831	66,75	82,69	97,80	100,88	104,49	103,72	98,59	87,28	--	--	--	--	--	--
3831	66,76	82,69	97,80	100,88	104,49	103,72	98,60	87,29	--	--	--	--	--	--
3831	66,76	82,70	97,81	100,88	104,50	103,73	98,61	87,30	--	--	--	--	--	--
3831	66,77	82,71	97,81	100,88	104,51	103,74	98,62	87,32	--	--	--	--	--	--
3831	66,78	82,72	97,82	100,89	104,52	103,75	98,63	87,33	--	--	--	--	--	--
3831	60,35	76,30	98,19	104,02	110,20	113,30	108,65	97,35	--	--	--	--	--	--
3831	66,78	82,73	97,83	100,89	104,53	103,76	98,65	87,35	--	--	--	--	--	--
3831	66,78	82,73	97,83	100,89	104,53	103,76	98,65	87,35	--	--	--	--	--	--
3831	66,79	82,74	97,83	100,89	104,54	103,77	98,66	87,36	--	--	--	--	--	--
3831	66,80	82,75	97,84	100,90	104,55	103,78	98,67	87,38	--	--	--	--	--	--
3831	66,80	82,75	97,84	100,90	104,55	103,79	98,68	87,39	--	--	--	--	--	--
3831	66,81	82,76	97,85	100,90	104,56	103,80	98,70	87,41	--	--	--	--	--	--
3831	66,81	82,77	97,85	100,90	104,57	103,80	98,70	87,42	--	--	--	--	--	--
3831	66,82	82,78	97,86	100,90	104,58	103,81	98,72	87,43	--	--	--	--	--	--
3831	66,83	82,79	97,87	100,91	104,59	103,83	98,73	87,45	--	--	--	--	--	--
3831	66,72	82,64	97,77	100,88	104,36	103,57	98,47	87,14	--	--	--	--	--	--
3831	66,75	82,68	97,80	100,89	104,42	103,63	98,53	87,22	--	--	--	--	--	--
3831	66,78	82,72	97,82	100,90	104,47	103,69	98,60	87,30	--	--	--	--	--	--
3831	66,79	82,74	97,83	100,90	104,50	103,72	98,63	87,33	--	--	--	--	--	--
3831	66,82	82,78	97,86	100,91	104,55	103,78	98,70	87,41	--	--	--	--	--	--
3831	66,83	82,80	97,87	100,91	104,58	103,81	98,73	87,45	--	--	--	--	--	--
3831	66,85	82,82	97,89	100,92	104,61	103,85	98,77	87,50	--	--	--	--	--	--
3831	60,44	76,43	98,27	104,06	110,34	113,45	108,84	97,58	--	--	--	--	--	--
3831	66,87	82,86	97,91	100,93	104,67	103,91	98,84	87,58	--	--	--	--	--	--
3831	66,87	82,86	97,91	100,93	104,67	103,91	98,84	87,58	--	--	--	--	--	--
3831	66,87	82,86	97,91	100,93	104,67	103,91	98,84	87,58	--	--	--	--	--	--
3769	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	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	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500
3823	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3770	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3769	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(N)5.0 1k	LE(N)5.0 2k	LE(N)5.0 4k	LE(N)5.0 8k	LE(N)Br 63	LE(N)Br 125	LE(N)Br 250	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250
3823	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	81,34	95,12	108,04	112,28	116,28	108,04	81,53	50,63	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	81,42	95,17	108,11	112,35	116,36	108,11	81,60	50,70	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3770	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	82,53	96,47	110,46	114,67	117,65	109,21	82,90	51,48	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	82,65	96,59	110,51	114,71	117,81	109,41	83,09	51,69	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3769	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(P4)0.0 500	LE(P4)0.0 1k	LE(P4)0.0 2k	LE(P4)0.0 4k	LE(P4)0.0 8k	LE(P4)0.5 63	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k
3823	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3770	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3769	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125	LE(P4)1.0 250	LE(P4)1.0 500	LE(P4)1.0 1k	LE(P4)1.0 2k	LE(P4)1.0 4k	LE(P4)1.0 8k	LE(P4)2.0 63	LE(P4)2.0 125	LE(P4)2.0 250	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k
3823	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3770	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3769	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)5.0 63	LE(P4)5.0 125	LE(P4)5.0 250	LE(P4)5.0 500	LE(P4)5.0 1k	LE(P4)5.0 2k	LE(P4)5.0 4k	LE(P4)5.0 8k	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125
3823	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3770	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3769	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k	LE(P4)Br 8k
3823	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--
3822	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--
3771	--	--	--	--	--	--
3770	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3831	--	--	--	--	--	--
3769	--	--	--	--	--	--

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	DeltaX	DeltaY
1	Grid	4,50	0,00	10	10

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

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
1	ZO grens plan	0,00	Relatief	1,80	4,50	--	--	--	--	Nee
2	ZO grens plan	0,00	Relatief	1,80	4,50	--	--	--	--	Nee
3	NO grens plan	0,00	Relatief	1,80	4,50	--	--	--	--	Nee
4	NO grens plan	0,00	Relatief	1,80	4,50	--	--	--	--	Nee
5	ZW grens plan	0,00	Relatief	1,80	4,50	--	--	--	--	Nee

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

Naam	Omschr.	D. 63	D. 125	D. 250	D. 500	D. 1k	D. 2k	D. 4k	D. 8k
		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

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

Naam	Omschr.	Bf
3831	(Rechts)	0,50
3831	(Rechts)	0,50
3831	(Rechts)	0,50
1		0,00
2		0,00

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
		7,50	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,50	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,25	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,50	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,50	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,50	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,50	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,50	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1		4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

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

Naam	Omschr.	ISO_H
3831	(Rechts)	--
3831	(Rechts)	--
3831	(Rechts)	--
3831	(Rechts) (Rechts)	0,00
3831	(Rechts) (Rechts)	0,00
3831	(Rechts) (Rechts)	0,00
3823	(Rechts)	--
3822	(Rechts)	--
3822	(Rechts)	--
3822	(Rechts)	--
3771	(Rechts)	--
3770	(Rechts)	--
3823	(Rechts)	0,00
3822	(Rechts)	0,00
3822	(Rechts)	0,00
3822	(Rechts)	0,00
3771	(Rechts)	0,00
3770	(Rechts)	0,00

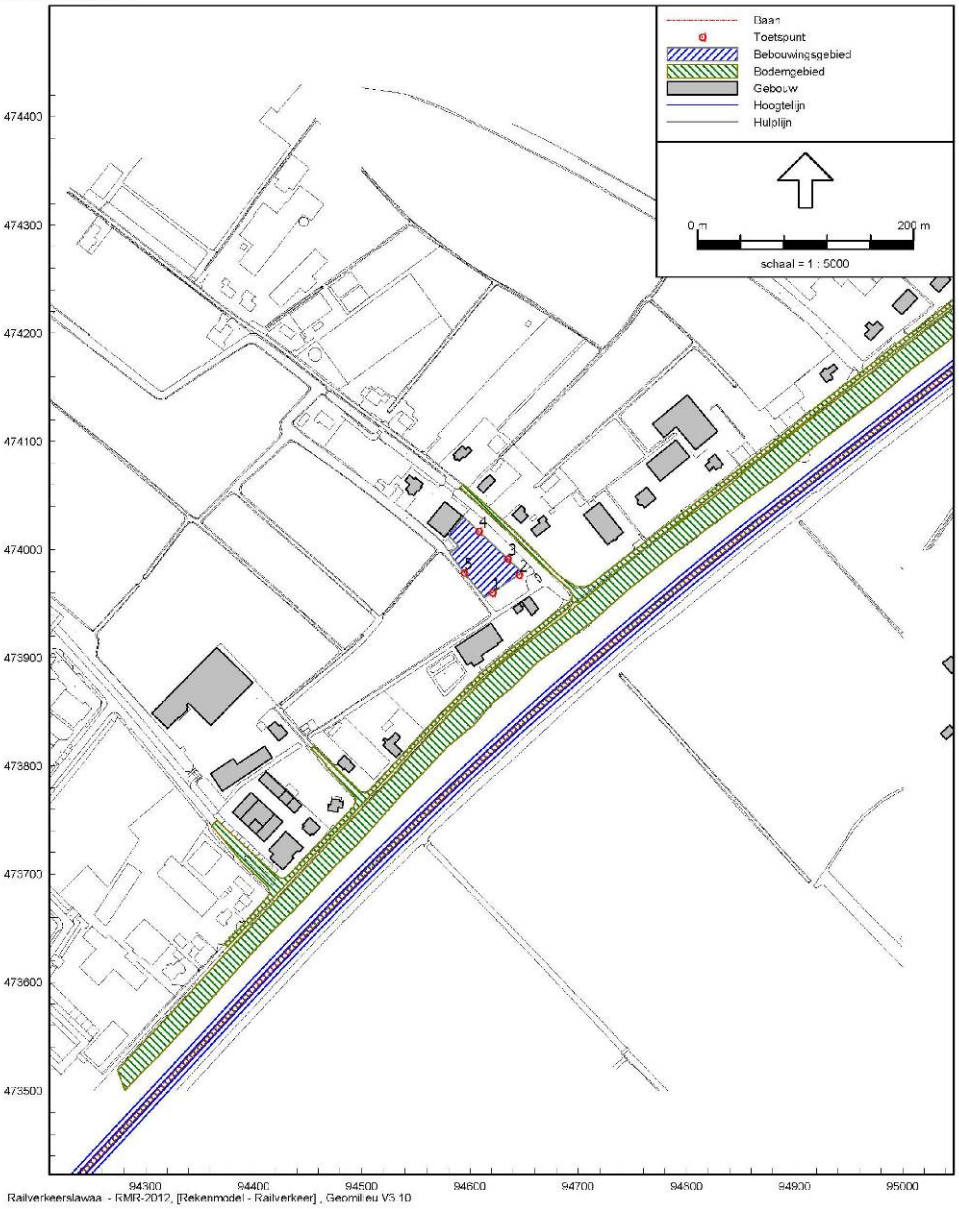
Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Railverkeer

Model eigenschap	
Omschrijving	Railverkeer
Verantwoordelijke	H.H. Wolterman
Rekenmethode	RMR-2012
Aangemaakt door	H.H. Wolterman op 30-9-2015
Laatst ingezien door	H.H. Wolterman op 6-10-2015
Model aangemaakt met	Geomilieu V3.10
Origineel project	BHA - Pilarenlaan Noordwijkerhout
Originele omschrijving	Railverkeer
GeYmporteerd door	H.H. Wolterman op 5-10-2015
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
CO waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijkschermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Railverkeer

6 okt 2015, 10:57

Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV



Railverkeerslawaai - RMR-2012, [Rekenmodel - Railverkeer] , Geomilieu V5.10

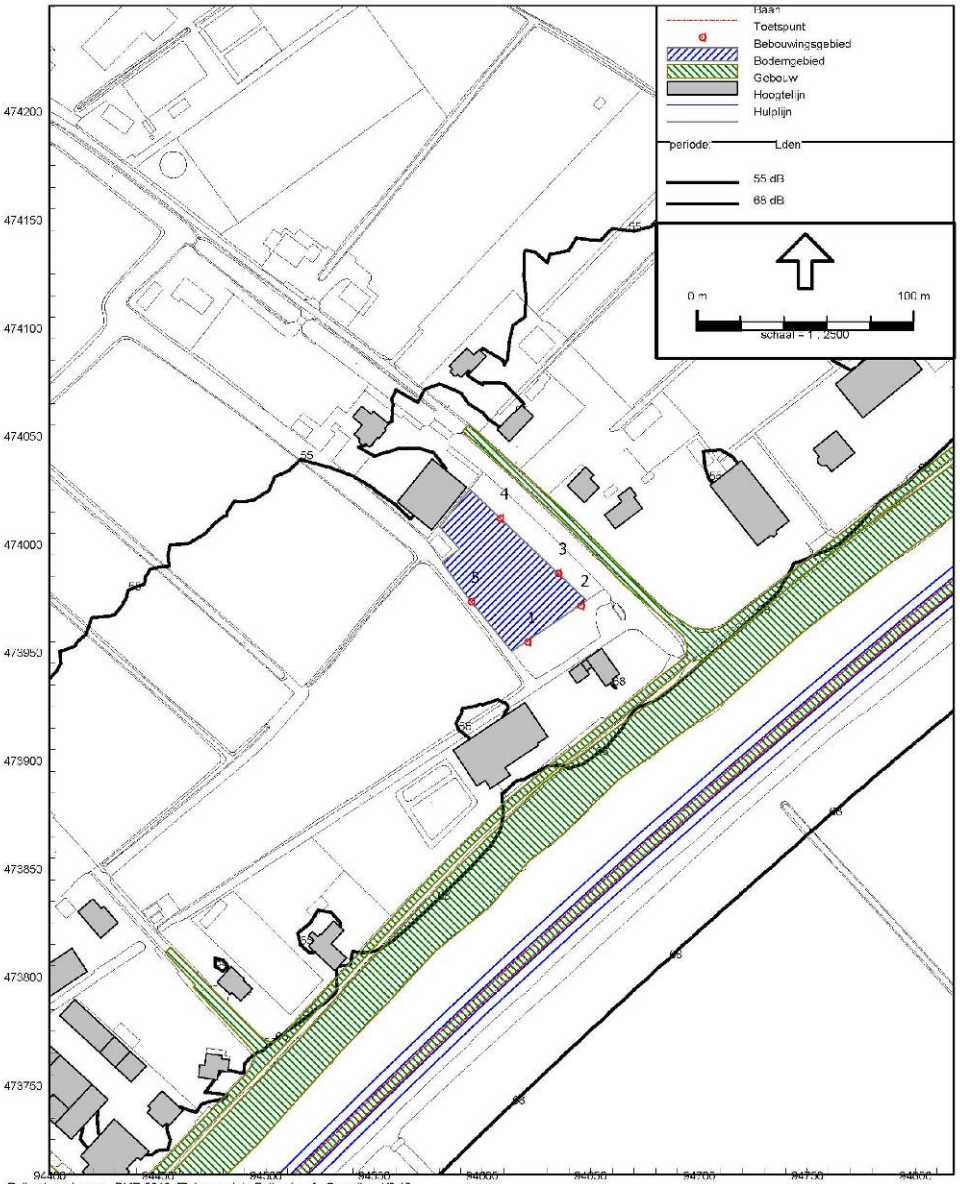
Rapport: Resultatentabel
Model: Railverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	ZO grens plan	1,80	56,8	56,0	51,3	59,5
1_B	ZO grens plan	4,50	58,6	57,9	53,1	61,4
2_A	ZO grens plan	1,80	57,3	56,6	51,8	60,1
2_B	ZO grens plan	4,50	58,6	57,9	53,2	61,4
3_A	NO grens plan	1,80	56,7	55,9	51,1	59,4
3_B	NO grens plan	4,50	57,9	57,1	52,4	60,6
4_A	NO grens plan	1,80	55,5	54,8	50,0	58,3
4_B	NO grens plan	4,50	56,9	56,1	51,4	59,6
5_A	ZW grens plan	1,80	54,1	53,4	48,6	56,9
5_B	ZW grens plan	4,50	55,7	55,0	50,3	58,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Railverkeer - 4.5m hoogte
6 okt 2015, 10:57

Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV



Railverkeerslawaa - RMR-2012, [Rekenmodel - Railverkeer] , Geomil eu V3.10

Bijlage 2. Digitale watertoets Pilarenlaan ongenummerd Noordwijkerhout

Hoogheemraadschap van Rijnland

datum	4-9-2015
dossiercode	20150904-13-11535

Tekenen:

Heeft u een beperkingsgebied geraakt?
nee

Welke gemeente omvat het grootste deel van het door u getekende plangebied?
Noordwijkerhout

Vragen:

Gaat het om een ruimtelijk plan dat uitsluitend een functiewijziging van bestaande bebouwing inhoudt, zonder fysieke aanpassing ten opzichte van de bestaande situatie?

nee

Wordt als onderdeel van het plan riolering aangelegd/vernieuwd?

ja

Is er sprake van een toename van lozing [huishoudelijk of bedrijfsmatig afvalwater] in het landelijk gebied groter dan 5 huishoudens of in het stedelijk gebied groter dan 15 huishoudens?

nee

*Is er in of rondom het plangebied sprake van wateroverlast of grondwateroverlast?*nee

Neemt in het plan het verharde oppervlak van bebouwing en bestrating toe met meer dan 500m2?
nee

Maakt het plan deel uit van een groter plan dat in ontwikkeling is?
nee

Worden er op bedrijfsmatige wijze activiteiten verricht waardoor het verharde oppervlak verontreinigd raakt?
nee

Wordt het waterpeil in het plangebied gewijzigd?
nee

Wordt er water gegraven en/of gedempt?

nee

De WaterToets 2014

Hoogheemraadschap van Rijnland

datum	4-9-2015
dossiercode	20150904-13-11535

Op basis van de gegeven antwoorden concluderen wij dat wij een waterbelang hebben bij uw plannen. Wij verzoeken u om uw plannen in te dienen bij ruimtelijkeplannen@rijnland.net. Mogelijk nemen wij contact met u op. Indien u wenst kunt u zelf ook contact opnemen met de afdeling Plantoetsing & vergunningsverlening van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Wij verzoeken u te controleren of de in onze legger vastgelegde watergangen en waterkeringen overeenkomen met de bestemming in uw verbeelding en deze eventueel aan te passen. De gegevens hiervan zijn te vinden op http://rijnland.esri.nl/legger/ en http://rijnland.esri.nl/keringen.

De WaterToets 2014

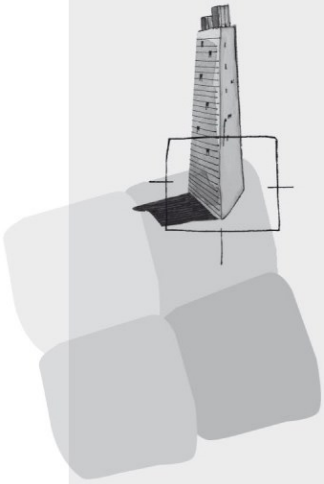
Colofon

Opdrachtgever
de heer G. Imthom
Gemeente Noordwijkerhout

Rapport
BügelHajema Adviseurs B.V.

Projectleiding
drs. J. W. Bomhof
BügelHajema Adviseurs B.V.

Projectnummer
856.00.03.00.00



BügelHajema Adviseurs bv
Bureau voor Ruimtelijke
Ordening en Milieu BNSP
Utrechtseweg 7
Postbus 2153
3800 CD Amersfoort
T 033 465 65 45
F 033 461 14 11
E amersfoort@bugelhajema.nl
W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en Amersfoort