Ruimtelijke motivering
TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22B Oldenzaal Centraal Parallelstraat – wijziging 1

Almelo, Groningen, Utrecht, Zwolle
0546 - 45 44 66 | info@bjz.nu | www.bjz.nu

Status: Ontwerp **Datum: November 2025**

Ruimtelijke motivering

“TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22B Oldenzaal Centraal Parallelstraat – wijziging 1”

Plannaam:	TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22B Oldenzaal Centraal Parallelstraat – wijziging 1
Plantype:	Ruimtelijke motivering ten behoeve van een wijziging van het omgevingsplan
Status:	Ontwerp
IMRO-nummer:	NL.IMRO.0173.TAM06006-ON01

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 4

1.1 Aanleiding 4
1.2 Ligging van het plangebied 4
1.3 Het omgevingsplan 5
1.4 Instructieregels Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) 6
1.5 Leeswijzer 6

Hoofdstuk 2 Huidige en gewenste situatie 8

2.1 Huidige situatie 8
2.2 Gewenste situatie 9

Hoofdstuk 3 Zorgvuldig ruimtegebruik, landschappelijke en stedenbouwkundige waarden 10

3.1 Wettelijk kader 10
3.2 Ladder voor duurzame verstedelijking 10
3.3 Stedenbouwkundige waarden en beeldkwaliteit 11

Hoofdstuk 4 Beleidskaders 14

4.1 Rijksbeleid 14
4.2 Provinciaal beleid 15
4.3 Regionaal beleid 22
4.4 Gemeentelijk beleid 23

Hoofdstuk 5 Omgevingsveiligheid 27

Hoofdstuk 6 Beschermen van de waterbelangen 30

6.1 Vigerend beleid 30
6.2 Het wateradvies en waterhuishouding plangebied 31
6.4 Conclusie 32

Hoofdstuk 7 Bescherming gezondheid en het milieu 33

7.1 Geluid door activiteiten 33
7.2 Bodemkwaliteit 35
7.3 Luchtkwaliteit 36
7.4 Geur 37
7.5 Trillinghinder 37
7.6 Gezondheid 38
7.7 Duurzaamheid en klimaatadaptatie 39
7.8 Ontplofbare oorlogsresten 39

Hoofdstuk 8 Bescherming van de natuur 40

8.1 Gebiedsbescherming 40
8.2 Soortenbescherming 42
8.3 Conclusie 43

Hoofdstuk 9 Archeologie en cultuurhistorie 44

9.1 Wettelijk kader 44
9.2 Archeologie 44
9.3 Cultuurhistorie 44
9.4 Conclusie 44

Hoofdstuk 10 Infrastructuur en openbare ruimte 45

10.1 Wettelijk kader 45
10.2 Verkeer en parkeren 45

10.3 Conclusie 47

Hoofdstuk 11 M.e.r.- Beoordeling 48

11.1 Wettelijk kader 48
11.2 Situatie plangebied 48
11.3 Conclusie 48

Hoofdstuk 12 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid 49

12.1 Economische uitvoerbaarheid 49
12.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 49

Hoofdstuk 13 Juridische verantwoording 51

13.1 Inleiding 51
13.2 Opzet van de regels 51
13.3 Verantwoording van de regels 52

Bijlagen bij de ruimtelijke motivering 55

Bijlage 1 Beeldkwaliteitsplan 55
Bijlage 2 Onderzoek externe veiligheid 55
Bijlage 3 Wateradvies 55
Bijlage 4 Akoestisch onderzoek spoor- en wegverkeerslawaai 55
Bijlage 5 Onderzoek trillingsniveaus 55
Bijlage 6 Onderzoek stikstofdepositie 55
Bijlage 7 Ecologische beoordeling 55
Bijlage 8 Quickscan natuurwaarden 55
Bijlage 9 Nader onderzoek vleermuizen 55
Bijlage 10 Archeologisch bureau- en veldonderzoek 55
Bijlage 11 Plan detectie van en omgang met conventionele explosieven 55
Bijlage 12 M.e.r.-beoordeling 55

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voorliggend TAM-omgevingsplan heeft betrekking op een locatie aan de Parallelstraat ter hoogte van huisnummers 50 en 52 binnen het nieuwe woongebied Stakenbeek in Oldenzaal. Het voornemen bestaat om op deze locatie de bestaande bebouwing te slopen en twee woongebouwen te realiseren met maximaal 32 appartementen.

Na de functiewijziging zal de gemeente Oldenzaal het perceel via een openbare tender ter beschikking stellen aan ontwikkelaars. De exacte invulling van de twee woongebouwen is hierdoor nog niet bekend. In voorliggende motivering wordt rekening gehouden en getoetst aan de maximale invulling van de locatie. Dit TAM-omgevingsplan biedt voldoende flexibiliteit om voor uiteenlopende doelgroepen (starters, kleine huishoudens en ouderen) in de woonbehoefte te kunnen voorzien. De nadrukkelijke wens van de gemeente is om met dit plan vooral jongeren en starters te huisvesten. Het voornemen speelt hiermee in op de plaatselijke kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woningen. In voorliggende motivering wordt rekening gehouden en getoetst aan de maximale invulling van de locatie.

Daarom wordt in voorliggend geval gekozen voor een TAM-omgevingsplan. Voorliggend TAM-omgevingsplan voorziet in het gewenste juridisch-planologische kader en toont aan dat het voornemen in overeenstemming is met ‘een evenwichtige toedeling van functies aan locaties’.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied ligt aan de Parallelstraat ter hoogte van huisnummers 50 en 52 in het nieuwe woongebied Stakenbeek in de Oldenzaal. In de volgende afbeelding is de ligging van het plangebied weergegeven. Het plangebied staat kadastraal bekend als kadastrale gemeente Oldenzaal, sectie F, perceelnummer 2889.



Afbeelding 1.1 Ligging van het plangebied in Oldenzaal en de directe omgeving (Bron: plattekaart.nl, bewerkt)

1.3 Het omgevingsplan

1.3.1 Geldend omgevingsplan

Het plangebied ligt binnen de begrenzing van het omgevingsplan van de gemeente Oldenzaal. Ter plaatse van het plangebied is sprake van het omgevingsplan van rechtswege zoals deze in werking is getreden op 1 januari 2024. Het omgevingsplan van rechtswege bestaat uit een nieuw en een tijdelijk deel. Het tijdelijk deel van het omgevingsplan wordt gevormd door de besluiten die zijn aangewezen in artikel 4.6 van de Invoeringswet Omgevingswet, de kaarten en besluiten, bedoeld in artikel 3.5, lid 2 en 3 van de Aanvullingswet bodem Omgevingswet en de omgevingsplanregels van rechtswege, bedoeld in artikel 22.2, lid 1, Omgevingswet.

Voor de duiding van het planologisch regime van het plangebied is met name het bestemmingsplan ‘Oldenzaal Parallelstraat e.o.’ van belang, dat onderdeel uitmaakt van het tijdelijk deel. In afbeelding 1.2 is een uitsnede van de verbeelding behorende bij het geldende bestemmingsplan opgenomen. Het plangebied is hierin indicatief weergegeven met de rode contour.



Afbeelding 1.2 Verbeelding behorende bij bestemmingsplan ‘Oldenzaal, Parallelstraat e.o.’ (Bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Bestemmingsplannen maken sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet onderdeel uit van het omgevingsplan van rechtswege. In bestemmingsplannen wordt gesproken over bestemming in plaats van functies. Het plangebied is voorzien van de bestemming ‘Gemengd - 2’ met bouwvlak. De gronden zijn bestemd voor maatschappelijke voorzieningen, cultuur en ontspanning, kantoren met bijbehorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, wegen en paden, parkeervoorzieningen, water en voorzieningen voor de waterhuishouding, tuinen en erven.

Daarnaast gelden de maatvoeringsaanduiding ‘maximum bouwhoogte: 8 m, maximum goothoogte 7,5 m’. Tot slot gelden de gebiedsaanduidingen ‘overige zone – voorwaardelijke verplichting 1’, ‘overige zone – voorwaardelijke verplichting 2’ en ‘wetgevingszone – wijzigingsgebied 2’.

1.3.2 Opheffen strijdigheid

Binnen de bestemming ‘Gemengd - 2’ ontbreken de bouw- en gebruiksmogelijkheden om twee woongebouwen mogelijk te maken. De gebiedsaanduiding ‘wetgevingszone – wijzigingsgebied 2’ maakt het mogelijk om met een wijzigingsbevoegdheid de bestemming ‘Gemengd – 2’ om te zetten naar ‘Wonen’, ‘Woongebied’, ‘Tuin’ en ‘Verkeer’.

Vanwege de komst van de Omgevingswet heeft de wijzigingsbevoegdheid geen rechtskracht meer. Wel is deze via het overgangsrecht overgegaan naar het tijdelijk deel van het omgevingsplan en kan hier met een OPA (omgevingsvergunning) aan worden meegewerkt. Dit vraagt echter om een concreet bouwplan, terwijl hier juist flexibiliteit gewenst is. Aan de exacte invulling van het bouwplan wordt immers nog gewerkt.

Om het voornemen te realiseren, is een wijziging van het omgevingsplan noodzakelijk. Voorliggende ruimtelijke motivering toont aan dat de beoogde ontwikkeling in overeenstemming is met een ‘evenwichtige toedeling van functies aan locaties’.

Het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) ondersteunt bij het werken volgens de Omgevingswet. Er zijn tijdelijke alternatieve maatregelen (TAMs) voor organisaties die bij de voorbereiding en inwerkingtreding van de wet nog geen gebruik kunnen maken van lokale of landelijke onderdelen van het DSO. Een van de tijdelijke alternatieve maatregelen is de TAM-IMRO ofwel het TAM-omgevingsplan. Kort gezegd houdt TAM-IMRO in dat de huidige techniek voor planvorming tijdelijk kan worden gebruikt onder de Omgevingswet. Deze techniek betreft de bestaande uitwisselingsstandaard IMRO (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening) en de bestaande voorziening Ruimtelijke Plannen. IMRO is een bekende en functionerende techniek. Juridisch maakt het TAM-omgevingsplan deel uit van het omgevingsplan van de gemeente. Technisch is het dat niet, waardoor aanvullende (voorrangs)regels noodzakelijk zijn. Hier wordt in hoofdstuk 14 nader op ingegaan.

1.4 Instructieregels Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)

Het omgevingsplan bevat op basis van artikel 4.2 van de Omgevingswet voor het gehele grondgebied van de gemeente in ieder geval de regels die nodig zijn met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. In afdeling 5.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) zijn de instructieregels opgenomen voor het stellen van regels in het omgevingsplan. Hieronder zijn de hoofdonderwerpen opgesomd waarvoor het Bkl instructieregels bevat:

- waarborgen van veiligheid (paragraaf 5.1.2);
- beschermen van waterbelangen (paragraaf 5.1.3);
- beschermen van gezondheid en milieu (paragraaf 5.1.4);
- beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed (paragraaf 5.1.5);
- het behoud van ruimte voor toekomstige functies (paragraaf 5.1.6);
- het behoeden van de staat en werking van infrastructuur of voorzieningen voor nadelige gevolgen van activiteiten (paragraaf 5.1.7);
- het gebruik van bouwwerken, waaronder de aanwijzing van woningbouwcategorieën (paragraaf 5.1.7a);
- het bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen (paragraaf 5.1.8).

In de motivering moet worden ingegaan op de bovengenoemde onderwerpen, wanneer deze relevant zijn voor de betreffende ontwikkeling. Per onderwerp dient een toetsing plaats te vinden. In het vervolg van deze ruimtelijke motivering wordt op de betreffende aspecten ingegaan.

1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 de huidige en gewenste situatie beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op de landschappelijke en stedenbouwkundige waarden in en rondom het plangebied. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het beleidskader. Hierin wordt het relevante beleid beschreven. Hoofdstuk 5 gaat

in op de omgevingsveiligheid, waarna in hoofdstuk 6 de bescherming van de waterbelangen wordt behandeld. Hoofdstuk 7 en 8 gaan respectievelijk in op de bescherming van de gezondheid, het milieu en de natuur. Hoofdstuk 9 behandelt de archeologische en cultuurhistorische waarden. Hoofdstuk 10 gaat in op de inrichting van de infrastructuur en openbare ruimte. In hoofdstuk 11 komt de m.e.r.-beoordeling aan bod. Hoofdstuk 12 behandelt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het voornemen. Ten slotte bevat hoofdstuk 13 de juridische planverantwoording.

Hoofdstuk 2 Huidige en gewenste situatie

2.1 Huidige situatie

Het plangebied ligt aan de Parallelstraat ter hoogte van huisnummers 50 en 52 in het nieuwe woongebied Stakenbeek in de Oldenzaal. De omliggende gronden van het woongebied worden ten tijde van het schrijven van deze motivering bouwrijp gemaakt. Een belangrijke structuurdrager in de omgeving is de spoorlijn Hengelo Oost – Bad Bentheim (D).

Het plangebied zelf bestaat uit verschillende gebouwen en bijgebouwen voor maatschappelijke voorzieningen, cultuur en ontspanning en kantoren. De gebouwen staan in de huidige situatie leeg, aangezien deze ten tijde van schrijven op korte termijn worden gesloopt. Daarnaast bestaat het plangebied uit groenvoorziening, parkeerplaatsen en manoeuvreerruimte.

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door Parallelstraat met daarachter gelegen de eerder genoemde spoorlijn. De overige zijden worden begrensd door gronden die bouwrijp worden gemaakt.

In afbeelding 2.1 is een straatbeeldfoto weergegeven. Dit is een foto uit september 2016. In afbeelding 2.2 is een luchtfoto weergegeven van het plangebied.



Afbeelding 2.1 Straatbeeldfoto vanaf de Parallelstraat ter hoogte van huisnummer 52 (Bron: Google Streetview, september 2016)



Afbeelding 2.2 Luchtfoto plangebied en omgeving (Bron: PDOK, bewerkt)

2.2 Gewenste situatie

Om in de woonbehoefte in de kern Oldenzaal te kunnen voorzien bestaat het voornemen om twee woongebouwen te realiseren. De exacte invulling van de twee woongebouwen is nog niet bekend, dit TAM-omgevingsplan voorziet in de juridisch-planologische kaders. Binnen deze kaders is voldoende ruimte om diverse doelgroepen te bedienen, waaronder starters, kleine huishoudens en ouderen, via gestapelde woningen. De nadrukkelijke wens van de gemeente is om met dit plan vooral jongeren en starters te huisvesten. Dit sluit aan bij het streven naar een gevarieerd en betaalbaar woningaanbod en bevordert woningtypen die aansluiten bij de specifieke behoeften van Oldenzaal, zoals appartementen en levensloopbestendige woningen.

De volgende kaders gelden op de locatie:

- er zijn maximaal twee woongebouwen toegestaan;
- de afstand tussen beide woongebouwen bedraagt minimaal 20 m;
- het gezamenlijk aantal woningen bedraagt maximaal 32;
- uitsluitend gestapelde woningen zijn toegestaan;
- de dakhelling van hoofdgebouwen dient minimaal 20 graden en maximaal 50 graden te bedragen;
- de maximale hoogte van de gestapelde woningen bedraagt 14 m;
- het aantal bouwlagen van de woongebouwen bedraagt maximaal 4;
- de oppervlakte per woongebouw bedraagt maximaal 550 m^2.

In voorliggende motivering wordt rekening gehouden en getoetst aan de maximale invulling van de locatie. In afbeelding 2.3 is het zoekgebied (groene stippellijn) voor de twee woongebouwen weergegeven.



Afbeelding 2.3 Zoekgebied woongebouwen (Bron: Gemeente Oldenzaal)

Hoofdstuk 3 Zorgvuldig ruimtegebruik, landschappelijke en stedenbouwkundige waarden

3.1 Wettelijk kader

De waardering van de landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteit is altijd gebiedsspecifiek. Deze kunnen worden benut binnen het ontwerp van een ruimtelijke ontwikkeling. De landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteit maken integraal onderdeel uit van de taak van overheden om te voorzien in een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Voor de landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteit zijn in afdeling 5.1.5 van het Bkl instructieregels opgesteld voor het beschermen van deze kwaliteiten. Hieronder zijn de onderwerpen weergegeven waarvoor in deze afdeling instructieregels zijn gesteld en wordt aangegeven of deze relevant zijn voor dit project.

Onderwerp	Relevante instructieregels Bkl	Relevant voor het project?
Kustbescherming	Paragraaf 5.1.5.2	Nee, het plangebied ligt niet in de nabijheid van de kust.
PKB-Waddenzee en Waddengebied	Paragraaf 5.1.5.3	Nee, het plangebied ligt niet in de nabijheid van de Waddenzee en het Waddengebied
Ladder voor duurzame verstedelijking	Paragraaf 5.1.5.4	Ja, zie paragraaf 3.2.
Cultureel erfgoed en werelderfgoed	Paragraaf 5.1.5.5	Ja, zie hoofdstuk 9.

3.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

3.2.1 Wettelijk kader

De Ladder is een instructieregel voor zorgvuldig ruimtegebruik en tegengaan van leegstand. Bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen wordt beoordeeld of er echt behoefte aan is en of er binnen het stedelijk gebied kan worden ontwikkeld. De instructieregel in artikel 5.129g Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) regelt dat bij een wijziging van het omgevingsplan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling toepassing van de Ladder is vereist. Bij de toetsing aan de ladder worden beide onderdelen van de Ladder meegenomen:

- de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling;
- bij een ontwikkeling buiten stedelijk gebied: de mogelijkheden om binnen het bestaande stedelijk gebied in de behoefte te voorzien zijn verkend.

De Ladder wordt toegepast bij een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’. Teneinde een ontwikkeling adequaat te kunnen toetsen aan de ladder, is het noodzakelijk inzicht te geven in de begrippen ‘bestaand stedelijk gebied’ en een ‘stedelijke ontwikkeling’.

- bestaand stedelijk gebied betreft het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.
- Een stedelijke ontwikkeling is de ontwikkeling of uitbreiding van een bedrijventerrein, een zeehaventerrein, een woningbouwlocatie, kantoren, een detailhandelsvoorziening of een andere stedelijke voorziening die voldoende substantieel is.

Artikel 5.129g Bkl legt geen grens vast wat voldoende substantieel is. In uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zijn wel lijnen uitgezet. De Afdeling geeft hierin geen harde ondergrenzen, maar stelt wel 'in beginsel' grenzen.

Bij het beschrijven van de behoefte dient te worden uitgegaan van het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit).

3.2.2 Toetsing van het voornemen aan de Ladder voor duurzame verstedelijking

In dit geval is er sprake van het realiseren van twee woongebouwen met maximaal 32 woningen in de kern Oldenzaal. De voorgenomen ontwikkeling wordt hiermee als 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' aangemerkt. Wanneer een plan namelijk voorziet in woningen niet meer dan 11 woningen dan kan dit niet worden gezien als een stedelijke ontwikkeling. Een uitgangspunt hiervoor is de rechtsuitspraak 'ABRvS 16 september 2015; ECLI:NL:RVS:2015:2921'. De laddertoets wordt hierna doorlopen.

Wat is het ruimtelijk verzorgingsgebied?

Voordat de behoefte in beeld kan worden gebracht, moet ten eerste duidelijk zijn wat het ruimtelijk verzorgingsgebied voor de ontwikkeling betreft. De behoefte moet worden bepaald binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de woningbouwontwikkeling. De aard en de omvang van de ontwikkeling zijn leidend voor het schaalniveau waarop de ruimtebehoefte moet worden afgewogen. De beoogde woningen zijn primair bedoeld om te voldoen aan de lokale behoefte, waarbij de doelgroep voornamelijk bestaat inwoners van de kern Oldenzaal.

Is er behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling?

In hoofdstuk 4 van de voorliggende motivering wordt de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan het actuele regionale en gemeentelijke woonbeleid. Hieruit volgt dat de voorgenomen ontwikkeling zowel kwantitatief als kwalitatief voorziet in woningen waar de komende tijd behoefte aan is in Oldenzaal.

Ligt de ontwikkeling binnen of buiten bestaand stedelijk gebied?

De ruimtevraag moet bij voorkeur worden opgevangen in het bestaand stedelijk gebied. Het plangebied past binnen de genoemde definitie van 'bestaand stedelijk gebied'. Het plangebied ligt immers binnen de bebouwde kom van Oldenzaal en is bedoeld voor stedelijke functies (maatschappelijke voorzieningen, cultuur en ontspanning en kantoren). Met de voorgenomen ontwikkeling wordt de ruimtevraag naar appartementen binnen het bestaande stedelijk gebied opgevangen en is er sprake van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik.

Geconcludeerd wordt dat het plan in overeenstemming is met de 'Ladder voor duurzame verstedelijking'.

3.3 Stedenbouwkundige waarden en beeldkwaliteit

De exacte invulling van de twee woongebouwen is nog niet bekend, dit plan voorziet in de juridisch-planologische kaders. In het kader van de ontwikkeling van het nieuwe woongebied Stakenbeek het beeldkwaliteitsplan 'Oldenzaal Centraal Parallelstraat e.o.' vastgesteld door de gemeenteraad 26 juni 2024. Hierdoor gaat deze onderdeel uit maken van de Welstandsnota en geldt deze als toetsingskader voor de nader in te vullen ontwikkeling. Tevens is er een stedenbouwkundig kader gemaakt.

Het stedenbouwkundige kader is in afbeelding 3.1 weergegeven. Het volledige beeldkwaliteitsplan is als bijlage 1 bij deze motivering gevoegd.



Afbeelding 3.1 Stedenbouwkundig uitwerking, zonder panden van Zwarts en bestaande kantoorpanden (Bron: SAB Adviseurs in de ruimtelijke ontwikkeling)

Het plangebied is in het stedenbouwkundige kader geduid binnen het deelgebied 'Vrije elementen in het groen'. Dit zijn bestaande gebouwen, aangevuld met een nieuw woongebouw tussen de geluidswal en het spoor. Deze bestaande gebouwen maken nu plaats voor twee nieuwe woongebouwen. Deze blokken liggen rondom vrij in het groen. De gebouwen vertonen samenhang in zowel bouwmassa als oriëntatie. Door het gebruik van dezelfde materialen en een eenvoudige vormentaal ontstaat er een sterke verbinding tussen de drie gebouwen gelegen tussen de nieuwe Parallelstraat en het spoor.

Met betrekking tot beeldkwaliteit in bebouwing worden de volgende uitgangspunten gehanteerd in 'Vrije elementen in het groen':

- Typologieën, oriëntatie en rooilijnen
  - De minimale afstand tussen woongebouwen is 20 meter, tussen een woongebouw en gebouw zonder woonfunctie geldt minimaal 15 meter.
  - Nieuwe gebouwen reageren op dwarsstraten doordat zij deels in de zichtlijn staan.
  - Gebouwen kennen een alzijdige oriëntatie, met een nadruk op de Parallelstraat.
  - Entrees van nieuwe gebouwen bevinden zich bij voorkeur tussen de blokken, zodat zij vanaf de Parallelstraat én de parkeergelegenheid herkenbaar zijn.
- Bouwvolume en bouwhoogte
  - Nieuwe gebouwen bestaan uit een eenvoudige en duidelijk herkenbare hoofdmassa. De footprint van een gebouw is maximaal 550 m^2.
  - Eventuele bergingen zijn geïntegreerd in de bouwmassa.
  - De maximale bouwhoogte is 14 meter.
  - Gebouwen hebben een flauw hellend dak met een alzijdig karakter.
- Overgang privé-publiek
  - Nieuwe gebouwen krijgen één hoofdentree, die herkenbaar is vanaf de Parallelstraat en parkeergelegenheid. Dit kan ook door een goede inrichting van de buitenruimte (looproute) naar de entree.
  - Gebouwen liggen direct en rondom in het groen.

    - Buitenruimtes op de begane grond binnen de hoofdmassa van het gebouw. Tuinen met bijbehorende erfafscheidingen zijn niet toegestaan.
- Gevelopbouw
    - Lichte architectuur met grote gevelopeningen.
    - Gevels krijgen een duidelijke relatie met het maaiveld door aandacht voor de plint. Hier zijn grote transparante gevelvlakken gewenst (volledig blinde gevels niet toegestaan).
    - Herkenbare entree is onderdeel van de gevel.
    - De gevels zijn in samenhang ontworpen en kennen een alzijdig karakter.
    - Balkons zijn integraal onderdeel van het gevelontwerp.
    - De bovenste laag kan een ijlere vormgeving krijgen, zodat het dak lichter lijkt.
- Kleur- en materiaalgebruik
    - Natuurlijke materialen in lichte gedekte tinten (hout, baksteen, glas, metaal).
    - Een flauw hellend dak (eventueel middels schijnconstructie) met een alzijdig karakter van metaal, leisteen of keramische elementen. Zonnepanelen zijn meeontworpen met het dakvlak. Groene daken zijn eveneens toegestaan.
    - Gevelbegroeiing is mogelijk om de bebouwing nog beter in de groene omgeving in te passen en het natuurinclusieve karakter te versterken.
    - Integreer waar mogelijk natuurinclusieve maatregelen, zoals nestkasten voor vogels of vleermuizen of bijenstenen in de architectuur van de bebouwing.
- Detaillering
    - Zorgvuldige detaillering.
    - Evenwichtige gevelopbouw en toevoegingen afstemmen op de architectuur.

Op deze wijze wordt gewaarborgd dat de ontwikkeling zorgvuldig wordt ingepast binnen de beoogde ruimtelijke context van woongebied Stakenbeek en aansluit bij het gewenste ruimtelijke karakter van het plangebied.

Hoofdstuk 4 Beleidskaders

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifiek voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

4.1.1.1 Algemeen

Nederland staat voor grote uitdagingen die van invloed zijn op onze fysieke leefomgeving. Complexe opgaven zoals verstedelijking, verduurzaming en klimaatadaptatie zijn nauw met elkaar verweven. Dat vraagt een nieuwe, integrale manier van werken waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden. De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) zorgt voor een gezamenlijke aanpak die leidt tot een duurzaam perspectief voor onze leefomgeving. Dit is nodig om onze doelen te halen en is een zaak van overheid en samenleving.

4.1.1.2 Vier prioriteiten

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Dit komt samen in vier prioriteiten.

1. *Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie*

Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering. In 2050 is Nederland klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt om maatregelen in de leefomgeving, waarmee tegelijkertijd de leefomgevingskwaliteit verbeterd kan worden en kansen voor natuur geboden kunnen worden. In 2050 heeft Nederland daarnaast een duurzame energievoorziening. Dit vraagt echter om ruimte. Door deze ruimte zoveel mogelijk te clusteren, wordt versnippering van het landschap voorkomen en wordt de ruimte zo efficiënt mogelijk benut. Het Rijk zet zich in door het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenergiesysteem op nationale schaal.

2. *Duurzaam economisch groeipotentieel*

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Daarmee kan ons land zijn positie handhaven in de top vijf van meest concurrerende landen ter wereld. Er wordt ingezet op een innovatief en sterk vestigingsklimaat met een goede *quality of life.* Belangrijk is wel dat onze economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam en circulair.

3. *Sterke en gezonde steden en regio's*

Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit. Dit betekent dat voorafgaand aan de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid daar stelt en welke extra maatregelen nodig zijn wanneer er voor deze locaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid in steden en regio's geborgd.

4. *Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied*

Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. In alle gevallen wordt ingezet op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.

4.1.1.3 Afwegingsprincipes

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. Combinatie van functies gaan voor enkelvoudige functies. In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal. Het verschilt tussen gebieden wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling en tussen concurrentiekracht en leefbaarheid. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
3. Afwentelen wordt voorkomen. Het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie inwoners, zonder dat dit ten koste gaat van de mogelijkheden en behoeften van toekomstige generaties.

4.1.2 Toetsing van het initiatief aan de uitgangspunten in het Rijksbeleid

De NOVI laat zich niet specifiek uit over dergelijke lokale ontwikkelingen. De voorgenomen ontwikkeling raakt geen Rijksbelangen als opgenomen in de omgevingsvisie. Het voornemen is daarmee niet in strijd met het Rijksbeleid.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie Overijssel

De Omgevingsvisie Overijssel is het integrale provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. De hoofdambitie van de Omgevingsvisie is een toekomstvaste groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden.

Leidende thema’s voor de Omgevingsvisie zijn:

1. Duurzaamheid;
2. Ruimtelijke kwaliteit.

Enkele belangrijke beleidskeuzes waarmee de provincie haar ambities wil realiseren zijn:

- door meer aandacht voor herstructurering wordt ingezet op een breed spectrum aan woon-, werk- en mixmilieu’s; dorpen en steden worden gestimuleerd hun eigen kleur te ontwikkelen;
- investeren in een hoofdinfrastructuur voor wegverkeer, trein, fiets en waarbij veiligheid en doorstroming centraal staan;
- zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik; deze methode gaat ervan uit dat eerst het gebruik van de ruimte wordt geoptimaliseerd, dan de mogelijkheid van meervoudig ruimtegebruik wordt onderzocht en dan pas de mogelijkheid om het ruimtegebruik uit te breiden, wordt bekeken;
- ruimtelijke plannen ontwikkelen aan de hand van gebiedskenmerken en keuzes voor duurzaamheid.

4.2.2 Omgevingsverordening Overijssel

De provincie beschikt over een palet aan instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. Het gaat er daarbij om steeds de meest optimale mix van instrumenten toe te passen, zodat effectief en efficiënt resultaat wordt geboekt voor alle ambities en doelstellingen van de Omgevingsvisie Overijssel. De keuze voor inzet van deze instrumenten is bepaald aan de hand van een aantal criteria. In de Omgevingsvisie is bij elke beleidsambitie een realisatieschema opgenomen waarin is aangegeven welke instrumenten de provincie zal inzetten om de verschillende onderwerpen van provinciaal belang te realiseren.

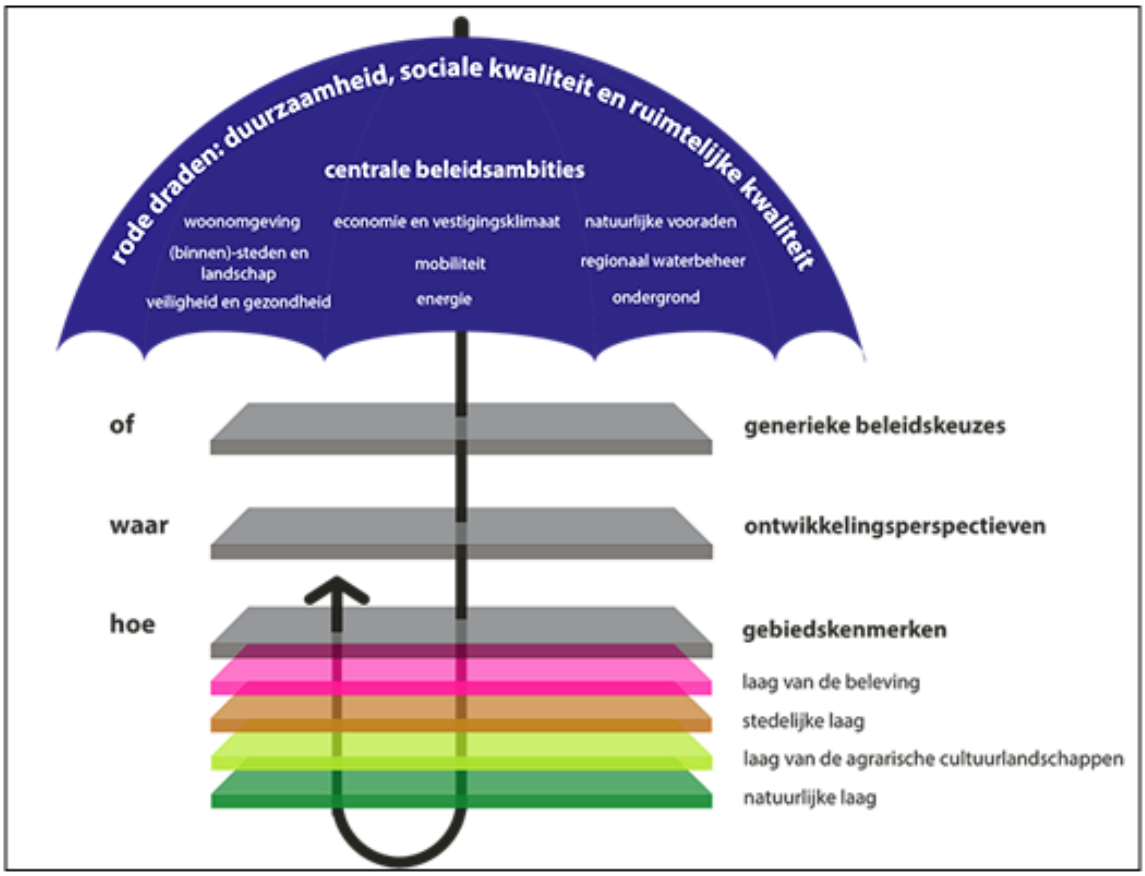
Eén van de instrumenten om het beleid uit de Omgevingsvisie Overijssel te laten doorwerken is de Omgevingsverordening Overijssel. De Omgevingsverordening is het provinciaal juridisch instrument dat wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch geborgd is.

4.2.3 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

Om te bepalen of een initiatief bijdraagt aan de provinciale ambities wordt gebruik gemaakt van het 'Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel'. In dit uitvoeringsmodel staan de stappen **of, waar** en **hoe** centraal. Bij een initiatief voor bijvoorbeeld woningbouw, een nieuwe bedrijfslocatie, toeristisch-recreatieve voorzieningen, natuurontwikkeling, etcetera kun je aan de hand van deze drie stappen bepalen of een initiatief binnen de geschetste visie voor Overijssel mogelijk is, waar het past en hoe het uitgevoerd kan worden.

De eerste stap, het bepalen van de **of**-vraag, lijkt in strijd met de wens zoveel mogelijk ruimte te willen geven aan nieuwe initiatieven. Met het faciliteren van initiatieven moet echter wel gekeken worden naar de (wettelijke) verantwoordelijkheden zoals veiligheid of gezondheid. Het uitvoeringsmodel maakt helder wat kan en wat niet kan.

Om een goed evenwicht te vinden tussen het bieden van ruimte aan initiatieven en het waarborgen van publieke belangen, varieert de provinciale sturing: soms normstellend, maar meestal richtinggevend of inspirerend.



Afbeelding 4.1 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

Hierna worden de lagen nader toegelicht.

<u>Of – generieke beleidskeuzes</u>

Maatschappelijke opgaven zijn leidend in ons handelen. Allereerst is het dan ook de vraag of er een maatschappelijke opgave is. Of een initiatief mogelijk is, wordt onder andere bepaald door generieke beleidskeuzes van EU, Rijk of provincie. Denk hierbij aan beleidskeuzes om basiskwaliteiten als schoon

drinkwater en droge voeten te garanderen. Maar ook aan beleidskeuzes om overaanbod van bijvoorbeeld woningbouw- en kantorenlocaties – en daarmee grote financiële en maatschappelijke kosten – te voorkomen. In de omgevingsvisie zijn de provinciale beleidskeuzes hieromtrent vastgelegd.

De generieke beleidskeuzes zijn vaak normstellend. Dit betekent dat ze opgevolgd moeten worden: het zijn randvoorwaarden waarmee iedereen rekening moet houden vanwege zwaarwegende publieke belangen. De normstellende beleidskeuzes zijn vastgelegd in de omgevingsverordening.

Waar – ontwikkelingsperspectieven

Na het beantwoorden van de **of**-vraag, is de vraag **waar** het initiatief past of ontwikkeld kan worden. In de omgevingsvisie op de toekomst van Overijssel onderscheidt de provincie zes ontwikkelingsperspectieven. Deze ontwikkelingsperspectieven schetsen een ruimtelijk perspectief voor een combinatie van functies en geven aan welke beleids- en kwaliteitsambities leidend zijn. De ontwikkelingsperspectieven geven zo richting aan waar wat ontwikkeld zou kunnen worden.

De ontwikkelingsperspectieven zijn richtinggevend. Dit betekent dat er ruimte is voor lokale afweging: een gemeente kan vanwege maatschappelijke en/of sociaaleconomische redenen in haar Omgevingsvisie en bestemmings- of omgevingsplan een andere invulling kiezen. Die dient dan wel te passen binnen de – voor dat ontwikkelingsperspectief – geldende kwaliteitsambities. Daarbij dienen de nieuwe ontwikkelingen verbonden te worden met de bestaande kenmerken van het gebied, conform de Catalogus Gebiedskenmerken (de derde stap in het uitvoeringsmodel). Naast ruimte voor een lokale afweging t.a.v. functies en ruimtegebruik, is er ruimte voor een lokale invulling van de begrenzing: de grenzen van de ontwikkelingsperspectieven zijn signaleringsgrenzen.

Hoe – gebiedskenmerken

Ten slotte is de vraag hoe het initiatief ingepast kan worden in het landschap. De gebiedskenmerken spelen een belangrijke rol bij deze vraag. Onder gebiedskenmerken worden verstaan de ruimtelijke kenmerken van een gebied of gebiedstype die bepalend zijn voor de karakteristiek en kwaliteit van dat gebied of gebiedstype. Voor alle gebiedstypen in Overijssel is in de Catalogus Gebiedskenmerken beschreven welke kwaliteiten en kenmerken van provinciaal belang zijn en behouden, versterkt of ontwikkeld moeten worden.

De gebiedskenmerken zijn soms normstellend, maar meestal richtinggevend of inspirerend. Voor de normerende uitspraken geldt dat deze opgevolgd dienen te worden; ze zijn dan ook in onze omgevingsverordening geregeld. De richtinggevende uitspraken zijn randvoorwaarden waarmee in principe rekening gehouden moet worden. Hier kan gemotiveerd van worden afgeweken mits aannemelijk is gemaakt dat met het alternatief de kwaliteitsambities even goed of zelfs beter gerealiseerd kunnen worden. De inspirerende uitspraken bieden een wenkend perspectief: het zijn voorbeelden van de wijze waarop ruimtelijke kwaliteitsambities ingevuld kunnen worden. Initiatiefnemers kunnen zich hierdoor laten inspireren, maar dit hoeft niet.

4.2.4 Toetsing van het initiatief aan het Uitvoeringsmodel van de Omgevingsvisie Overijssel

Indien het concrete initiatief wordt getoetst aan het Uitvoeringsmodel van de Omgevingsvisie Overijssel ontstaat globaal het volgende beeld.

4.2.4.1 Of - Generieke beleidskeuzes

Bij de afwegingen in de eerste fase ‘Of – generieke beleidskeuzes’ zijn artikel 4.4 (Principe van concentratie), artikel 4.14 (Woonafspraken) en artikel 7.11 (aanwijzing beperkingengebieden rond luchthaven Twente Airport) uit de Omgevingsverordening Overijssel van belang. Hierna wordt nader op de artikelen ingegaan.

Artikel 4.4 Principe van concentratie

Lid 1:

In omgevingsplannen worden alleen de ontwikkeling van woningbouw, bedrijventerrein, stedelijke voorzieningen, met bijbehorende infrastructuur en groenvoorzieningen mogelijk gemaakt als die voorzien in een lokale behoefte of in de behoefte van bijzondere doelgroepen.

Toetsing van het initiatief aan artikel 4.4 van de Omgevingsverordening Overijssel

Het plangebied is in de Omgevingsvisie van de gemeente reeds aangewezen als woningbouwlocatie. De woningen zijn bedoeld voor de lokale behoefte, hiervoor wordt ook verwezen naar de toetsing aan het woningbouwbeleid in voorliggende motivering. De lokale behoefte blijkt ook uit de laddertoets in paragraaf 3.2. Het voornemen is in overeenstemming met artikel 4.4 van de Omgevingsverordening Overijssel.

Artikel 4.14 Woonafspraken

1. Omgevingsplannen staan alleen toe dat nieuwe woningen worden gerealiseerd als de bouw van deze woningen past binnen de geldende woonafspraken, zoals deze zijn gemaakt door de regio en vastgelegd in bestuurlijke afspraken tussen provincie en gemeenten.
2. Nieuwe woningen zijn nog te realiseren woningen waarvoor nog geen omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit is afgegeven.

Toetsing van het initiatief aan artikel 4.14 van de Omgevingsverordening Overijssel

De ontwikkeling voorziet in het toevoegen van maximaal 32 gestapelde woningen, verspreid over twee woongebouwen. De ontwikkeling is onderdeel van het nieuwe woongebied Stakenbeek in Oldenzaal. De woningen zijn bedoeld om te voorzien in de lokale behoefte, zoals onderbouwd in deze motivering. Hierbij wordt ook verwezen naar het gemeentelijke woningbouwbeleid. In deze beleidsstukken zijn de bestuurlijke afspraken tussen provincie, regio en gemeente eveneens meegenomen. Geconcludeerd wordt dat voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met artikel 4.14 van de Omgevingsverordening Overijssel.

Artikel 7.11 Aanwijzingen beperkingengebieden

Als beperkingengebiedactiviteiten rond luchthaven Twente Airport worden aangewezen:

a. nieuwbouw van kwetsbare gebouwen;
b. de bouw van woningen en andere geluidgevoelige bebouwing;
c. het oprichten van een obstakel die schade kan toebrengen aan vliegtuigen en bemanning bij het doorschieten op landingsbanen of te vroeg landen;
d. het oprichten van een obstakel die naderings- en vertrekroutes onbruikbaar kan maken;
e. vogelaantrekkende activiteiten en
f. het gebruiken van een laserstraal die de vliegveiligheid kan verstoren.

Toetsing van het initiatief aan artikel 7.11 van de Omgevingsverordening Overijssel

Het luchthavenindelingsbesluit Twente Airport specificeert en bevat de ruimtelijke beperkingengebieden rondom de luchthaven op basis van wettelijke kaders binnen artikel 7.11 van de provinciale Omgevingsverordening Overijssel. Het besluit geeft exacte contouren en regels voor geluid, veiligheid, externe veiligheid, hoogtebeperkingen en vogelaantrekkende functies, die gemeenten verplicht zijn te integreren in hun omgevingsplannen. Hierdoor vormt het luchthavenbesluit een concrete invulling en juridische uitwerking van het in artikel 7.11 genoemde aanwijzings- en reguleringsinstrument voor gebieden rondom luchthavens, waarbij het luchthavenbesluit zowel de ligging van deze gebieden als de inhoud van de beperkingen vastlegt en prioriteit heeft boven oudere provinciale regels. Dit zorgt voor een eenduidige, juridisch bindende basis voor ruimtelijke ordening en vergunningverlening in het gebied rond Twente Airport. Hierna worden de relevante aspecten behandeld.

Aandachtsgebieden in verband met externe veiligheid (artikel 7.12 lid 1)

De aandachtsgebieden met betrekking tot externe veiligheid zijn weergegeven in Bijlage XVI - V-3 van het luchthavenindelingsbesluit Twente Airport en vastgelegd in artikel 7.12 lid 1 van de Omgevingsverordening. Aangezien het plangebied buiten deze aandachtsgebieden valt, zijn de

voorschriften omtrent externe veiligheid op dit gebied niet van toepassing en is er geen verbod op nieuwbouw.

Aandachtsgebieden in verband met geluidsbelasting (artikel 7.12 lid 2)

De aandachtsgebieden met betrekking tot geluidbelasting zijn weergegeven in Bijlage XVI - V-4 van het luchthavenindelingsbesluit Twente Airport en vastgelegd in artikel 7.12 lid 2 van de Omgevingsverordening. Aangezien het plangebied buiten deze aandachtsgebieden valt, zijn de voorschriften omtrent geluidbelasting op dit gebied niet van toepassing en is er geen sprake van verbod op nieuwbouw.

Beperkingen in verband met veiligheid (artikel 7.12 lid 3)

Het beperkingengebied met betrekking tot veiligheid is weergegeven in Bijlage XVI - V-5 van het luchthavenindelingsbesluit Twente Airport en vastgelegd in artikel 7.12 lid 3 van de Omgevingsverordening. Aangezien het plangebied buiten dit beperkingengebied valt, zijn de voorschriften omtrent veiligheid op dit gebied niet van toepassing. Er is geen sprake van aanvullende eisen voor de vlakheid van het terrein.

Gebieden met hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid (artikel 7.12 lid 4)

Het beperkingengebied met betrekking tot veiligheid is weergegeven in Bijlage XVI - V-6, Bijlage XVI - V6A en Bijlage XVI - V6B. van het luchthavenindelingsbesluit Twente Airport en vastgelegd in artikel 7.12 lid 4 van de Omgevingsverordening.

Het plangebied bevindt zich binnen dit beperkingengebied, waar de maximale bouwhoogte is beperkt tot 80 meter boven NAP. Het hoogste maaiveldpunt binnen het plangebied ligt op circa 45,8 meter boven NAP (bron: AHN Viewer). In de planregels is een maximale bouwhoogte van 14 meter opgenomen. Bij elkaar opgeteld (45,8 + 14 = 59,8 meter) blijft dit ruim onder de toegestane hoogte van 80 meter. Deze beperking is tevens juridisch geborgd in de regels van dit TAM-omgevingsplan.

Beperkingengebied vogel aantrekkende bestemmingen en grondgebruik (artikel 7.12 lid 5)

Het beperkingengebied met betrekking tot veiligheid is weergegeven in Bijlage XVI - V-7 van het luchthavenindelingsbesluit Twente Airport en vastgelegd in artikel 7.12 lid 5 van de Omgevingsverordening. Het plangebied ligt binnen het beperkingen gebied. De volgende functies zijn niet toegestaan binnen gebieden met beperkingen voor vogel aantrekkende functies en grondgebruik:

- industrie in de voedingsopslag met extramurale opslag of extramurale overslag;
- viskwekerij met extramurale opslag;
- opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of extramurale verwerking;
- natuurgebied of vogelgebied; of
- moerasgebied of oppervlaktewater of een combinatie daarvan groter dan 3 hectare of waarvan het totaal van de opgesplitste delen groter is dan 3 hectare.

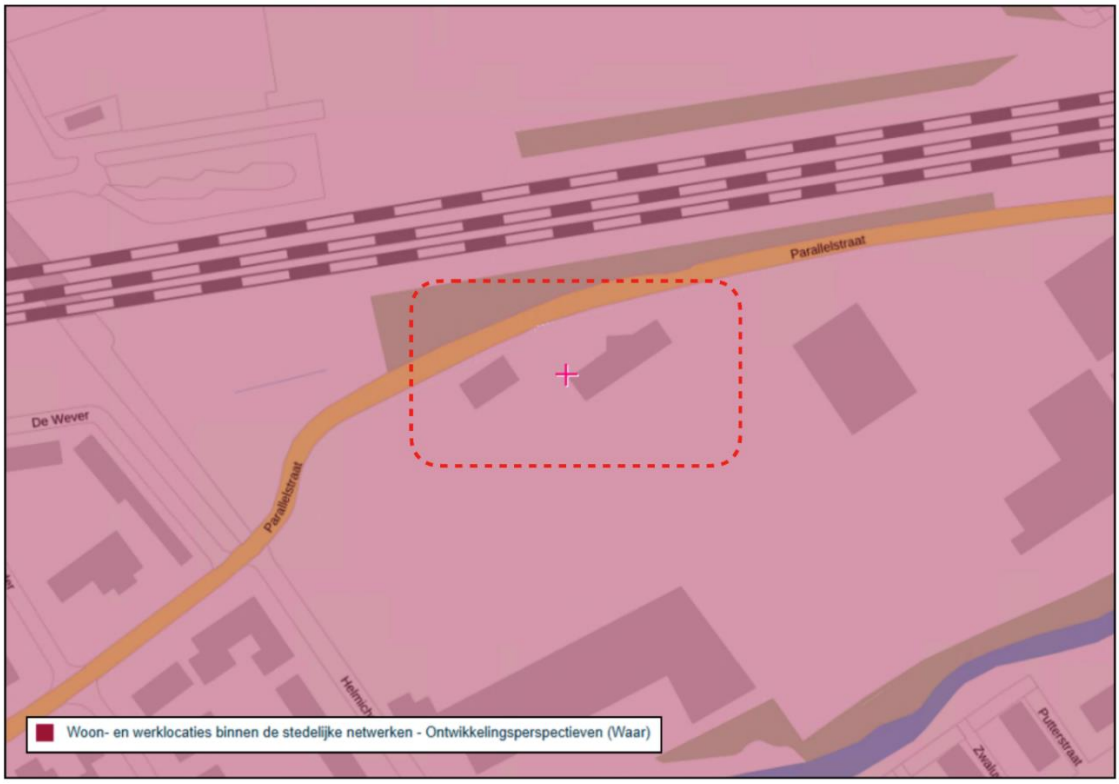
In voorliggend geval wordt een woonfunctie meegemaakt. Dit valt niet binnen één van deze bovenstaande categorieën. Er is geen sprake van een belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

Laserstraalvrije gebied (artikel 7.12 lid 6)

Het beperkingengebied met betrekking tot veiligheid is weergegeven in Bijlage XVI - V-8 van het luchthavenindelingsbesluit Twente Airport en vastgelegd in artikel 7.12 lid 6 van de Omgevingsverordening. Het plangebied ligt binnen het lasserstraalvrij gebied, wat betekent dat er een verbod moet zijn op het gebruik van vaste laserinstallaties of functies die het gebruik van lasers mogleijk maken. Dit is geborgd in de juridische regels van dit TAM-omgevingsplan.

4.2.4.2 Waar- Ontwikkelingsperspectieven

Het plangebied behoort tot het ontwikkelperspectief ‘Woon- en werklocaties binnen de stedelijke netwerken’. In afbeelding 4.2 is een uitsnede van de perspectievenkaarten behorende bij de Omgevingsvisie opgenomen.



Afbeelding 4.2 Uitsnede ontwikkelingsperspectievenkaart Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

“Woon- en werklocaties binnen de stedelijke netwerken”

De binnensteden leggen de basis voor de identiteit van de steden. Behoud en gebruik van het aanwezige historisch erfgoed draagt bij aan versterking van de identiteit en de toeristische aantrekkingskracht. In de binnensteden binnen de stedelijke netwerken (Enschede, Zwolle, Deventer, Hengelo, Almelo, Kampen, Oldenzaal en Borne) is ruimte voor concentratie van stedelijke voorzieningen (winkels, cultuur, openbaar vervoer). Hier moeten kansen benut worden – bijvoorbeeld bij herbestemming, herstructurering en transformatie – voor het creëren van grootstedelijke multifunctionele woonmilieus die aantrekkelijk zijn voor de ‘creatieve klasse’. Er wordt gestuurd op concentratie van detailhandel in kernwinkelgebieden.

Toetsing van het initiatief aan het ‘Ontwikkelingsperspectief’

Het ontwikkelperspectief ‘Woon- en werklocaties binnen de stedelijke netwerken’ verzet zich niet tegen de transformatie van het plangebied. In de toekomstige situatie worden maximaal 32 gestapelde woningen, verspreid over twee woongebouwen toegevoegd op een plek waar nu gebouwen staan voor maatschappelijke voorzieningen, cultuur en ontspanning en kantoren. Dit is een passende functie voor het toekomstige woongebied Stakenbeek. Er wordt een woonmilieu gecreëerd nabij de stedelijke voorzieningen (winkels, cultuur en openbaar vervoer). Hiermee wordt gezorgd voor een duurzame vervolgfunctie voor de locatie. Gesteld wordt dat het initiatie in overeenstemming is met het ter plaatse geldende ontwikkelperspectief.

4.2.4.3 Hoe - Gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch-cultuurlandschap, stedelijke laag en laag van de beleving) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en –opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Bij toetsing van het ruimtelijke initiatief aan de gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuurlandschap, stedelijke laag en laag van de beleving). In dit geval kunnen de ‘Laag van het agrarische cultuurlandschap’ en de ‘Laag van de beleving’ buiten beschouwing worden gelaten. Dit aangezien voor beide lagen geldt dat er geen specifieke kenmerken of gebiedstypen worden weergegeven op de gebiedskenmerken kaart.

De ‘Natuurlijke laag’

Het plangebied is op de gebiedskenmerkenkaart van de ‘Natuurlijke laag’ aangeduid met het gebiedstype ‘Stuwwallen’.

“Stuwwallen”

De stuwwallen zijn tijdens de ijstijd opgestuwde aardlagen. Door de vaak grote hoogteverschillen zijn ze nu nog steeds goed zichtbaar. Op een aantal plekken zijn de ruggen al van verre zichtbaar; bovenop staand bieden ze spectaculaire zichten over de provincie. De stuwwalen hebben als regionale inzijggebieden een belangrijke functie in het watersysteem. Het zijn de ‘ingangen’ van regionale en lokale stelsels van grondwaterstromen. Lagen met diverse bodemsamenstelling zijn scheef gesteld, waardoor er voedselrijker en armere, waterdoorlatende en ondoorlatende lagen direct naast elkaar kunnen liggen. Zo bestaan de Twentse stuwallen voor een groot deel uit tertiaire (zee)klei en keileem. Hierdoor zijn ze overwegend nat en komen er talrijke brongebieden voor.

Als ontwikkelingen plaats vinden, dan dragen deze bij aan het beter zichtbaar en beleefbaar maken van de hoogteverschillen en van de overgang tussen stuwwal en omgeving. Ook dienen ontwikkelingen bij te dragen aan versterking van de potentiële natuurlijke kwaliteiten van de ‘natte voet’ van de stuwwal (kwelzone, brongebied) en deze beter zichtbaar maken.

Toetsing van het initiatief aan de ‘Natuurlijke laag’

Wat betreft de natuurlijke laag wordt vermeld dat binnen het plangebied de oorspronkelijke landschapskenmerken niet meer waarneembaar zijn vanwege het feit dat de gronden zich binnen bestaand stedelijk gebied bevinden.

De ‘Stedelijke laag’

Het plangebied is op de gebiedskenmerkenkaart van de ‘Stedelijke laag’ aangeduid met het gebiedstype ‘Bedrijventerreinen’.

“Bedrijventerreinen”

De bedrijventerreinen zijn georganiseerd op basis van uitgegeven kavels aan bedrijven. Het zijn meestal monofunctionele werkgebieden met een ‘no nonsense’ karakter en vaak krappe openbare ruimtes. De gebieden zijn ingericht en bebouwd op basis van een beperkte set aan kwaliteitsregels. De terreinen zijn veelal volledig gericht op autobereikbaarheid en hermetisch van karakter en liggen los van de woonwijken en het buitengebied. Er zijn veel verschillen in uitstraling en ambitieniveau per terrein. De bebouwing is functioneel, vaak eenvoudig en eenvormig, soms karakteristiek en historisch.

Als ontwikkelingen plaats vinden op of rond bedrijventerreinen, dan dragen deze bij aan versterking van het vitale karakter en de kwaliteit van bedrijventerreinen, aan het verbinden van het terrein met de omgeving en aan versterking van de profilering gericht op onderlinge differentiatie, met respect voor het verstedelijkingspatroon.

Toetsing van het initiatief aan de ‘Stedelijke laag’

De omliggende gronden van het woongebied worden momenteel bouwrijp gemaakt voor de ontwikkeling van woongebied Stakenbeek. Dit houdt in dat de aanwezige bedrijfsgebouwen grotendeels zijn gesaneerd. Ook de gebouwen binnen het plangebied zelf zullen worden gesloopt. Hierdoor zijn er in de directe omgeving van het plangebied nauwelijks nog kenmerken aanwezig die wijzen op het voormalige gebruik als bedrijventerrein. Hoewel het terrein in het verleden als bedrijventerrein was bestemd, sluit deze bestemming niet meer aan bij de huidige behoeften van de kern Oldenzaal.

In het nieuwe stedenbouwkundige kader en het beeldkwaliteitsplan (zie paragraaf 3.3) wordt toegelicht hoe de ontwikkeling zowel functioneel als stedenbouwkundig naadloos aansluit op de ruimtelijke en functionele structuur van de omgeving. De directe omgeving van het plangebied bestaat voornamelijk uit woonbebouwing. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling goed past binnen de ‘Stedelijke laag’.

4.2.5 Conclusie toetsing aan het provinciale beleid

Geconcludeerd wordt dat het initiatief in overeenstemming is met de uitgangspunten uit het provinciaal beleid zoals genoemd in de Omgevingsvisie Overijssel en is verankerd in de Omgevingsverordening Overijssel

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Actualisatie Woondeal Twente 2025 t/m 2030

4.3.1.1 Algemeen

De Actualisatie Woondeal Twente 2025 t/m eind 2030 stelt dat Twente, en dus ook Oldenzaal, een belangrijke bijdrage levert aan de nationale woningbouwopgave. In de regio Twente is afgesproken tot en met 2030 minimaal 19.100 nieuwe woningen te realiseren. Voor Oldenzaal betekent dit een toevoeging van 432 woningen in drie sleutelprojecten tussen 2024 en eind 2030. Kwantitatief is de opgave onderdeel van een breed regionaal programma waarin voldoende plancapaciteit aanwezig is om de gewenste groei te faciliteren. Voor de hele regio wordt gestreefd naar 130% plancapaciteit ten opzichte van de bouwambitie.

Kwalitatief ligt de focus op betaalbaarheid en diversiteit: 30% sociale huur, 40% middenhuur/betaalbare koop en 30% vrije sector. Oldenzaal dient aan deze verdeelsleutel mee te werken, al is er binnen lokale context ruimte voor maatwerk, zeker wanneer het aandeel sociale huur al bovengemiddeld is. Daarnaast wordt ingezet op flexwoningen en toekomstbestendige, duurzame bouw, met aandacht voor wonen en zorg. De uitdagingen in betaalbaarheid en realisatie vragen blijvende samenwerking tussen gemeente, provincie, corporaties en marktpartijen, waarbij het Rijk wordt gevraagd beperkende factoren weg te nemen.

4.3.1.2 Toetsing van het initiatief aan de Actualisatie Woondeal Twente 2025 t/m 2030

Woongebied Stakenbeek is één van de sleutelprojecten van de Woondeal Twente t/m 2030. Door het toevoegen van 32 woningen wordt er een bijdrage geleverd aan de regionale kwantitatieve woningbouwbehoefte.

Hoewel de exacte invulling van de gebouwen nog moet worden vastgesteld, zijn de planologische kaders geschikt voor diverse doelgroepen (waaronder starters, kleine huishoudens en ouderen) via gestapelde woningen. De nadrukkelijke wens van de gemeente is om met dit plan vooral jongeren en starters te huisvesten. Dit sluit aan bij het streven naar een gevarieerd, betaalbaar aanbod en stimuleert woningtypologieën die passen bij de lokale behoefte, zoals appartementen of levensloopbestendige woningen.

Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met de Actualisatie Woondeal Twente 2025 t/m 2030.

4.3.2 Regionale Woonagenda Twente

4.3.2.1 Algemeen

De Regionale Woonagenda Twente (2021-2025) is een belangrijk beleidsdocument dat de visie op de woningmarkt in de regio Twente beschrijft en richting geeft aan de Woonagenda is opgesteld door de gemeenten, woningcorporaties, marktpartijen en de provincie Overijssel. De agenda is een antwoord op de grote druk op de woningmarkt, de woningtekorten en de noodzaak om voor verschillende doelgroepen passende woningen te realiseren. Naast nieuwbouw is er ook aandacht voor de transformatie van gebieden, verduurzaming van de woningvoorraad en de huisvesting van specifieke doelgroepen.

4.3.2.2 Ambitie en visie

De Woonagenda heeft als doel om te voorzien in de behoefte aan woningen, de leefbaarheid te vergroten en de kwaliteit van de regio Twente te versterken. De visie op het wonen in Twente omvat een inclusieve woningmarkt (wonen voor iedereen), een toekomstbestendige leefomgeving (sterke steden en vitale kernen en buitengebied) en een duurzaam en circulair woningbestand.

4.3.2.3 Ruimtelijke strategieën

Om richting te geven aan de ontwikkeling, onderscheidt de Woonagenda een drietal ruimtelijke strategieën:

- Buiten wonen: Wonen in het landelijk gebied en kleine kernen, met een sterke verbinding met het landschap.
- Wonen langs de radialen: Wonen in de grotere kernen met een goed voorzieningenniveau en een goede bereikbaarheid.
- Stedelijk wonen: Wonen in de steden Enschede, Hengelo en Almelo, met een diversiteit aan woonmilieus.

4.3.2.4 Kwantitatieve woningbouwopgave

De regio Twente ambieert om tot 2030 in totaal circa 20.000 tot 22.000 woningen toe te voegen. Van dit aantal woningen is ruim 15.000 woningen aangemerkt als de lokale behoefte. De extra woningbouwambitie bedraagt circa 5.000 tot 7.000 woningen. Per 1-1-2020 beschikte de regio Twente over een netto harde plancapaciteit van +/- 8.330 woningen en een netto zachte plancapaciteit van +/- 5.800 woningen.

4.3.2.5 Toetsing van het initiatief aan de Regionale Woonagenda Twente 2021-2025

De ontwikkeling past goed binnen de Regionale Woonagenda Twente 2021-2025. Het project levert een concrete bijdrage aan de regionale woningbouwopgave van 20.000 tot 22.000 woningen tot 2030 en sluit aan bij de lokale behoefte. De locatie in de kern Oldenzaal valt onder de strategie "Wonen langs de radialen", gericht op versterking van goed bereikbare kernen met voldoende voorzieningen.

Bovendien is er sprake van de transformatie van een terrein. Hoewel het terrein in het verleden als bedrijventerrein was bestemd, sluit deze bestemming niet meer aan bij de huidige behoeften van de kern Oldenzaal.

De woningen bieden flexibiliteit voor diverse doelgroepen, zoals starters of ouderen. De nadrukkelijke wens van de gemeente is om met dit plan vooral jongeren en starters te huisvesten. Daarnaast sluit de ontwikkeling aan bij ambities op het gebied van duurzaamheid, verdichting en toekomstbestendige woonmilieus. Het plan onderstreept de inzet op efficiënte benutting van plancapaciteit en versterkt de leefbaarheid en woningkwaliteit in Oldenzaal.

Geconcludeerd wordt dat voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met de Regionale Woonagenda Twente 2021-2025.

4.4 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid is verwoord in tal van beleidsplannen. In deze paragraaf wordt ingegaan op de omgevingsvisie en andere voor voorliggend initiatief relevante beleidsstukken.

4.4.1 Toekomstvisie 2040 Oldenzaal

4.4.1.1 Algemeen

De Toekomstvisie Oldenzaal 2040 is een gezamenlijk gedragen visie, ontwikkeld met inbreng van inwoners en organisaties. Het dient als een kompas voor de toekomstige inrichting van de stad en is bedoeld als basis voor gemeentelijk beleid, maar ook voor andere organisaties, verenigingen en ondernemers.

Oldenzaal wordt gekenmerkt door haar bourgondische karakter, rijke historie, de nabijheid van het Nationaal Landschap Noordoost Twente en het Hulsbeek, en haar centrumfunctie voor de regio. De stad telt bijna 32.000 inwoners, met een groeiend aandeel ouderen. Samen doen en samen leven zijn belangrijke waarden in Oldenzaal, met een bloeiend verenigingsleven en betrokkenheid van

ondernemers. Oldenzaal vervult een regiofunctie in Noordoost Twente en heeft goede relaties met de Duitse buren en de Nieuwe Hanze.

Dit thema omvat wonen, gezondheid, onderwijs, armoede, veiligheid, samen leven en cultuur en sport.

- Wonen**:** Er is behoefte aan meer woningen, vooral voor starters en senioren. De uitdagingen liggen in de betaalbaarheid en het inspelen op de veranderende vraag naar woningtypes, waaronder levensloopbestendige woningen. In 2040 wordt gestreefd naar een diversiteit aan woonvormen, zoals Knarrenhoven, pre-mantelzorgwoningen en tinyhouses, om aan de behoeften van verschillende doelgroepen te voldoen.
- Samen leven**:** Er wordt gestreefd naar een samenleving waarin ontmoeting en vitaliteit centraal staan, met aandacht voor verbinding tussen inwoners en het behoud van het noaberschap.
- Ontmoeten en leren**:** Het faciliteren van ontmoetingsplekken en het waarborgen van toegankelijkheid tot informatie en vaardigheden zijn belangrijk.
- Zorg en ondersteuning**:** Er is aandacht nodig voor inwoners die niet goed voor zichzelf kunnen zorgen, met een focus op preventie, toegankelijke zorg en de inzet van vrijwilligers en mantelzorgers.

Oldenzaal heeft een vitale economie met een belangrijke werkgelegenheidsfunctie. De binnenstad is aantrekkelijk, maar er zijn uitdagingen op het gebied van detailhandel en de vrijetijdseconomie kan een impuls gebruiken. De visie voor 2040 is een ondernemende stad met een diversiteit aan vrijetijdsbestedingen, een goede samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven en een aantrekkelijke binnenstad.

Oldenzaal ligt in een groene omgeving en streeft naar het behoud en de versterking van groen in de stad. Klimaatadaptatie, energietransitie en duurzaamheid zijn belangrijke thema's. Voor 2040 is de ambitie om een groene, koele stad te zijn met een focus op fietsgebruik en openbaar vervoer, meer groen in de stad en duurzaamheid.

De Toekomstvisie Oldenzaal 2040 schetst een beeld van een stad die haar identiteit behoudt en tegelijkertijd inspeelt op de uitdagingen en kansen van de toekomst.

4.4.1.2 Toetsing van het initiatief aan de Toekomstvisie 2040 Oldenzaal

Binnen het thema Wonen van de Toekomstvisie Oldenzaal 2040 wordt duidelijk ingezet op de realisatie van meer woningen voor starters en senioren, met nadruk op betaalbaarheid en een grotere diversiteit aan woningtypes. Hoewel de uiteindelijke doelgroep van de voorgenomen ontwikkeling nog nader bepaald moet worden, bieden gestapelde woningen de benodigde flexibiliteit om hier effectief op in te spelen (bijvoorbeeld in de vorm van levensloopbestendige appartementen of betaalbare starterswoningen). De nadrukkelijke wens van de gemeente is om met dit plan vooral jongeren en starters te huisvesten.

De ontwikkeling maakt het mogelijk voor inwoners om binnen de kern van Oldenzaal te blijven wonen, wat de sociale cohesie versterkt en bijdraagt aan het behoud van het noaberschap, een belangrijk onderdeel van het thema Samen leven.

Daarnaast wordt het woongebied ontworpen als een groene, klimaatbestendige wijk, in lijn met de stedenbouwkundige en beeldkwaliteitsuitgangspunten zoals beschreven in paragraaf 3.3.

De voorgestelde ontwikkeling sluit goed aan bij de ambities uit de Toekomstvisie Oldenzaal 2040 op het gebied van wonen, samenleven en duurzaamheid.

4.4.2 Strategische Woonprogrammering Oldenzaal 2020-2030

4.4.2.1 Algemeen

De gemeente Oldenzaal is nauw betrokken bij een goed huidig en toekomstig woon- en leefklimaat. De aandacht voor optimaal wonen is in 2020 door de coronacrisis en de anderhalve meter samenleving alleen maar verder toegenomen. De opgave om een goed begaanbaar pad te kiezen tussen de sterk gevoelde woningvraag op korte termijn en het krimpende inwonertal op de langere termijn vraagt om een goede woonprogrammering.

4.4.2.2 Aanleiding voor de woonprogrammering

Na het verschijnen van de concept-nota Strategisch programmeren Oldenzaal van 1 september 2020 hebben zich de afgelopen maanden diverse ontwikkelingen voorgedaan. Het betreft de jaarlijkse aanpassing van de primoscijfers (huishoudensprognose) en het verschijnen van een concept voor de regionale woonagenda Twente. De nieuwste primoscijfers gaan uit van een grotere groei van het aantal huishoudens in Oldenzaal, dan waarmee rekening was gehouden.

In de regionale woonagenda voor Twente wordt uitgegaan van een toename van 20.000 tot 22.000 woningen in Twente. Dit betreft de zogenaamde regionale behoefte.

In de Woondeal Twente wordt de ambitie van minimaal 14.100 woningen vastgelegd. Hiermee kan Oldenzaal voorzien in de strategische woonprogrammering voorziene lokale behoefte van ongeveer 600 woningen. De provincie streeft ernaar om in Twente minimaal 20.000 woningen te realiseren tot 2030. Dit biedt ruimte voor de ambitie van de raad om 1000 woningen nieuw te bouwen (= 400 extra woningen). In de woondeal zitten 3 sleutelprojecten in Oldenzaal: De Stakenbeek, De Graven Es en de Langestraat met daarin zo'n 460 woningen.

Om de aantrekkelijkheid van Oldenzaal te vergroten wordt prioriteit aan de stedelijke (her)ontwikkeling gegeven. Dit komt tot uiting in de versterking van het kleinstedelijk woonmilieu in de binnenstad, transformatie van Stationspark Oldenzaal Centraal en De Graven Es tot een suburbaan woonmilieu (met vooral grondgebonden woningen) en vernieuwing van Zuid-Berghuizen, de Thij en de Essen tot vitale wijken.

4.4.2.3 Behoefte en doelgroepen

In de strategische woonprogrammering is vermeld dat Oldenzaal kiest voor de strategie 'maximale kwaliteit'. Dit betekent het volgende: toevoegen van 405 woningen, waarvan 330 woningen nultredenwoningen. Alle plannen die kwalitatief aansluiten op woningbehoefte doorzetten. Dit zijn bijvoorbeeld levensloopbestendige woningen, middenhuur en plannen met een extra trekkracht op mensen die zich in Oldenzaal willen vestigen.

Zo kan maximaal worden ingezet aan plannen die complementair zijn aan de bestaande voorraad en bijdragen aan de ruimtelijke structuurversterking op de lange termijn. Door te bouwen voor de empty-nesters (huishoudens waarin de kinderen het huis hebben verlaten) ontstopt de gemeente de woningmarkt.

Daarnaast wordt extra ingezet op het aantrekken en behouden van jonge huishoudens. Jongeren hebben veelal een voorkeur voor stedelijk grondgebonden koopwoningen en startende gezinnen voor een (suburbaan) woonmilieu van een nieuwbouwwijk. Daarom zet de gemeente in op toevoeging van 60 stedelijk grondgebonden koopwoningen in De Stakenbeek en de nieuwbouwwijk De Graven Es, gebied 10a.

4.4.2.4 Toetsing initiatief aan de Strategische Woonprogrammering Oldenzaal 2020-2030

Het plangebied maakt deel uit van het sleutelproject De Stakenbeek in Oldenzaal en draagt bij aan de kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte. Hoewel de woningen met name bedoeld zijn voor starters, zijn de woningen ook nul-treden en levensloopbestendig, geschikt senioren. Dit is wat de doorstroming op de woningmarkt bevordert. Oldenzaal streeft ernaar tot 2030 circa 330 van deze woningen toe te voegen. De ontwikkeling richt zich op betaalbare en diverse woningtypen, met flexibiliteit voor starters en senioren. Hiermee sluit de voorgenomen ontwikkeling aan bij de Strategische Woonprogrammering Oldenzaal 2020–2030.

4.4.3 Bestemmingsplan 'Oldenzaal Centraal Parallelstraat'

4.4.3.1 Algemeen

Binnen de bestemming 'Gemengd - 2' ontbreken de bouw- en gebruiksmogelijkheden om twee woongebouwen mogelijk te maken. De gebiedsaanduidingen 'wetgevingszone – wijzigingsgebied 2'

maakt het mogelijk om met een wijzigingsbevoegdheid de bestemming ‘Gemengd – 2’ om te zetten naar ‘Wonen’, ‘Woongebied’, ‘Tuin’ en ‘Verkeer’. De voorwaarden hiervoor zijn als volgt:

a. er zijn maximaal twee hoofdgebouwen toegestaan;
b. de afstand tussen hoofdgebouwen bedraagt minimaal 20 m;
c. het aantal woningen bedraagt maximaal 32;
d. uitsluitend gestapelde woningen zijn toegestaan;
e. de dakhelling van hoofdgebouwen dient minimaal 20 graden en maximaal 50 graden te bedragen;
f. de maximale hoogte van de gestapelde woningen bedraagt 14 m;
g. het aantal bouwlagen van hoofdgebouwen van gestapelde woningen bedraagt maximaal 4;
h. de oppervlakte van het hoofdgebouw bedraagt maximaal 550 m^2;
i. vrijstaande bijgebouwen zijn in principe niet toegestaan, deze zijn geïntegreerd in het hoofdgebouw tenzij dit stedenbouwkundig gewenst wordt geacht;
j. er mag geen sprake zijn van parkeerhinder;
k. de uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan is gewaarborgd;
l. er mag geen onevenredige aantasting plaatsvinden van de in de omgeving aanwezige functies en waarden;
m. er mag geen onevenredige aantasting plaatsvinden van de belangen van eigenaren en gebruikers van omliggende gronden.

Vanwege de komst van de Omgevingswet heeft de wijzigingsbevoegdheid geen rechtskracht meer. Wel is deze via het overgangsrecht overgegaan naar het tijdelijk deel van het omgevingsplan en kan hier met een OPA (omgevingsvergunning) aan worden meegewerkt. Dit vraagt echter om een concreet bouwplan, terwijl hier juist flexibiliteit gewenst is. Aan de exacte invulling van het bouwplan wordt immers nog gewerkt. Daarom wordt in voorliggend geval gekozen voor een TAM-omgevingsplan.

4.4.3.2 Toetsing aan Bestemmingsplan ‘Oldenzaal Centraal Parallelstraat’

Voor de voorwaarden a tot en met i geldt dat dit plan voorziet in de juridisch-planologische kaders waarin dit wordt geborgd. Voor de overige voorwaarden geldt dat in paragraaf 10.2 wordt aangetoond dat er geen sprake zal zijn van parkeerhinder. Daarnaast kan uit deze motivering de conclusie worden getrokken dat er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Daarmee wordt ook voorwaarden k, l en m ondervangen.

4.4.4 Conclusie toetsing aan het gemeentelijk beleid

Geconcludeerd wordt dat het initiatief in overeenstemming is met de uitgangspunten uit het gemeentelijke beleid.

Hoofdstuk 5 Omgevingsveiligheid

5.1 Wettelijk kader

Op basis van paragraaf 5.1.2 van het Bkl houdt het bevoegd gezag bij het evenwichtig toedelen van functies aan locaties rekening met het waarborgen van de veiligheid. In dit hoofdstuk komt aan de orde op welke wijze bij de activiteit de veiligheid gewaarborgd wordt. Gedoeld wordt op het waarborgen van de veiligheid ter voorkoming van branden, rampen of crises. In bijlage VII van het Bkl zijn activiteiten aangewezen als risicobronnen. Deze risicobronnen zijn van belang voor de regels over het plaatsgebonden risico en aandachtsgebieden. Het betreft de volgende activiteiten:

- Activiteiten met gevaarlijke stoffen bij bedrijven. Dit zijn verschillende milieubelastende activiteiten uit het Besluit activiteiten leefomgeving;
- Het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen (weg, water en spoor);
- Buisleidingen met gevaarlijke stoffen die zijn aangewezen als milieubelastende activiteit in het Besluit activiteiten leefomgeving;
- Windturbines die zijn aangewezen als milieubelastende activiteit in het Besluit activiteit leefomgeving.

Daarnaast staan in het Bkl ook instructieregels voor de volgende risicobronnen die zijn aangewezen als milieubelastende activiteit in het Besluit activiteiten leefomgeving:

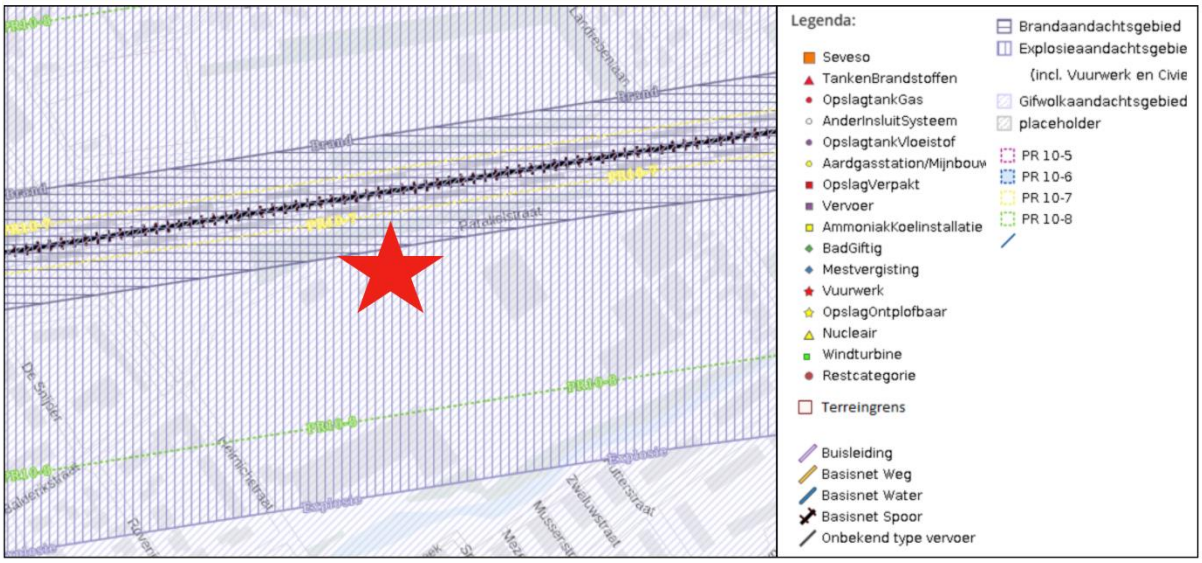
- Opslaan, bewerken en herverpakken van vuurwerk (afdeling 5.1.2.4 Bkl);
- Opslaan en bewerken van ontplofbare stoffen voor civiel gebruik (afdeling 5.1.2.5 Bkl);
- Exploiteren van een IPPC-installatie voor het maken van explosieven (afdeling 5.1.2.5 Bkl);
- Opslaan en bewerken van ontplofbare stoffen voor militair gebruik (afdeling 5.1.2.5 Bkl).

Het werken met aandachtsgebieden voor externe veiligheidsrisico’s is een nieuwe manier van omgaan met het groepsrisico (artikel 5.12 t/m 5.15 Bkl). Een aandachtsgebied geldt van rechtswege. Deze worden vastgelegd in het Register Externe Veiligheid en zijn digitaal raadpleegbaar. Voor het project moet binnen deze aandachtsgebieden rekening worden gehouden met het groepsrisico.

Een gemeente kan binnen een aandachtsgebied voorschriftengebieden aanwijzen. Ze is verplicht een besluit te nemen over het wel of niet aanwijzen van voorschriftengebieden binnen een aandachtsgebied. Locaties binnen aandachtsgebieden waar zeer kwetsbare gebouwen zijn toegelaten moeten altijd als voorschriftengebied worden aangewezen. Een voorschriftengebied kan een deel van of het gehele aandachtsgebied zijn. In dit deel van het aandachtsgebied gelden dan aanvullende bouweisen voor nieuwbouw en vervangende nieuwbouw van beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen.

5.2 Situatie in en bij het plangebied

Aan hand van de Atlasleefomgeving is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het plangebied. Op de Risicokaart staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven. In afbeelding 5.1 is een uitsnede van de Risicokaart met betrekking tot het plangebied (rode ster) en omgeving weergegeven.



Afbeelding 5.1 Uitsnede risicokaart externe veiligheid (Bron: Atlasleefomgeving, bewerkt)

Zoals in bovenstaande afbeelding te zien is ligt de ontwikkeling nabij de spoorlijn Hengelo Oost - Bad Bentheim (D) waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Door Aviv is hiernaar nader onderzoek verricht. Hieronder worden de belangrijkste onderzoeksresultaten besproken. De volledige rapportage is opgenomen in bijlage 2 van deze motivering.

Onderzoeksresultaten

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor het voornemen. Het plangebied ligt in het brand- explosie en gifwolkaandachtsgebied van de spoorlijn. In een omgevingsplan wordt voor beperkt en (zeer) kwetsbare gebouwen en (beperkt) kwetsbare locaties binnen een aandachtsgebied rekening gehouden met het groepsrisico. Hieronder worden enkele maatregelen benoemd.

Aanvullende risicocommunicatie

Informatiebrochures omtrent handelingsperspectief en vluchtwegen in geval van een calamiteit op het spoor kunnen aan de nieuwe bewoners worden verstrekt en bijvoorbeeld in de meterkast worden opgehangen.

Vlucht- en schuilmogelijkheden

In het algemeen geldt dat gebouwen binnen de 100% letaliteitscontour in geval van een calamiteit mogelijk onvoldoende bescherming bieden aan personen die zich in de gebouwen bevinden. Indien het maatgevende scenario BLEVE op meer dan 100 m van de gebouwen optreedt, biedt het gebouw waarschijnlijk voldoende bescherming, mits het gebouw niet in brand staat (handelingsperspectief schuilen). Het zoekgebied ligt binnen de 100%-letaliteitscontour.

De indeling van de woontorens is op dit moment niet bekend. Het is raadzaam om de entree van de torens van het spoor af te realiseren. In de omgeving van het plangebied is voldoende gelegenheid om effectief te vluchten van het spoor af, mocht dat noodzakelijk of wenselijk zijn. Afhankelijk van de locatie van de calamiteit op het spoor kunnen personen indien nodig het gebied in tegengestelde richting ontvluchten. De woontorens zelf kunnen een afschermende werking bieden aan vluchtende personen.

Aangenomen word dat de toekomstige bewoners zelfredzaam zijn die in geval van een calamiteit in staat zijn van de bron af te vluchten.

Als een calamiteit met giftige stoffen plaatsvindt, moet de afsluitbare mechanische ventilatie stopgezet worden en ramen en deuren gesloten worden. Personen die zich buiten bevinden moeten naar binnen gaan. Aangenomen wordt dat de aanwezige personen zelfredzaam zijn en, indien nodig, in staat zijn om te vluchten (haaks op de wind) of te schuilen (ramen en deuren sluiten). De te treffen bouwkundige maatregel tegen een gifwolk is het handmatig kunnen uitschakelen van mechanische ventilatie. Dit is

een standaard bouwkundige eis in het Besluit bouwwerken leefomgeving. Het is daarmee niet nodig aanvullende bouwmaatregelen te treffen tegen de effecten van een gifwolk.

Omgevingsmaatregelen

Gerichte risicocommunicatie in geval van een calamiteit (bijvoorbeeld via NL-Alert) kan ertoe bijdragen dat alarmering van het gebied sneller verloopt. Hierbij dient aan te worden gegeven wat het gewenste handelingsperspectief is (schuilen of vluchten).

Aanvullende bouwmaatregelen

Aangezien (vooralsnog) geen voorschriftengebied is aangewezen zijn de aanvullende bouwmaatregelen conform Bbl (art. 4.91 t/m 4.95) niet van toepassing. De woningen zullen worden gebouwd conform de standaardeisen uit het Bbl.

5.3 Conclusie

Met de voorgenomen activiteiten wordt de omgevingsveiligheid in voldoende mate gewaarborgd, mits rekening wordt gehouden met bovenstaande maatregelen.

Hoofdstuk 6 Beschermen van de waterbelangen

Op basis van paragraaf 5.1.3 van het Bkl houdt het bevoegd gezag bij het evenwichtig toedelen van functies aan locaties rekening met het beschermen van de waterbelangen. In dit hoofdstuk wordt daarom ingegaan op het effect van de ontwikkeling op de waterhuishouding.

6.1 Vigerend beleid

6.1.1 Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Voor het uitwerken van de doelstellingen worden er op (deel)stroomgebied plannen opgesteld. In deze (deel)stroomgebiedbeheersplannen staan de ambities en maatregelen beschreven voor de verschillende (deel)stroomgebieden. Met name de ecologische ambities worden op het niveau van de deelstroomgebieden bepaald.

6.1.2 Rijksbeleid

Het Nationaal Water Programma 2022–2027 (vastgesteld op 18 maart 2022) geeft een overzicht van de ontwikkelingen binnen het waterdomein en legt nieuw ontwikkeld beleid vast. We werken aan schoon, veilig en voldoende water dat klimaatadaptief en toekomstbestendig is. Ook is er aandacht voor de raakvlakken van water met andere sectoren.

Er liggen grote opgaven voor het waterdomein:

- Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering;
- We moeten blijven werken aan een goede bescherming tegen overstromingen en klimaatrobuuste zoetwatervoorziening tegen toenemende droogte;
- Ook de zorg voor goede waterkwaliteit en duurzame drinkwatervoorziening verdient aandacht.

Daarnaast zijn allerlei functies afhankelijk van water, zoals de scheepvaart, de landbouw en de natuur. Op de Noordzee moeten vele functies, waaronder de opgaven voor windenergie, natuurontwikkeling, duurzame visserij, scheepvaart en zandwinning, in balans met elkaar een plek krijgen. Om aan te geven om te gaan met de uitdagingen van ons water, ontwikkelde de Rijksoverheid het Nationaal Water Programma 2022-2027.

6.1.3 Provinciaal beleid

Het Regionaal waterprogramma Overijssel 2022-2027 bevat het waterbeleid van de provincie. Het Waterplan is in samenhang opgesteld met de water(beheer)-plannen van het Rijk en de waterschappen. In onderlinge samenwerking zijn de plannen zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. In het plan staan de doelen voor het waterbeheer, de maatregelen die daarvoor nodig zijn en wie ze gaat uitvoeren. Voor oppervlaktewaterkwaliteit, hoogwaterbescherming, regionale wateroverlast, watertekort en waterbodems gelden provincie brede doelen. Voor een aantal functies, zoals landbouw, natte natuur, waterbergingsgebieden en grondwaterbeschermingsgebieden, zijn specifieke doelen geformuleerd.

6.1.4 Beleid Waterschap Vechtstormen

Door de invoering van de Kaderrichtlijn Water is Nederland verdeeld in vijf deelstroomgebieden. Het deelstroomgebied Rijn-Oost wordt beheerd door de waterschappen Rijn en IJssel, Vechtstromen, Vallei en Veluwe, Drents Overijsselse Delta en Zuiderzeeland. Om te voldoen aan de eisen van de Kaderrichtlijn Water hebben deze waterschappen een Waterbeheerplan opgesteld.

Het algemeen bestuur van waterschap Vechtstromen heeft in de vergadering van 15 december 2021 het 'Waterbeheerprogramma 2022-2027' vastgesteld.

Het waterbeheerprogramma volgt inhoudelijk op de Watervisie 2050, die op 14 april 2021 door het algemeen bestuur is vastgesteld. Het waterbeheerprogramma beschrijft welke maatregelen Vechtstromen wil nemen in de planperiode 2022-2027 om te werken aan de ambities uit de Watervisie. Daarbij kan gaan om zowel nieuw beleid als staand beleid en maatregelen. Voor het nieuwe beleid, dat nog niet is vastgesteld door dagelijks en/of algemeen bestuur en waarbij het participatieproces nog niet voltooid is, heeft het waterbeheerprogramma een agenderende functie. Dit betekent dat invulling van de inhoud van dit nieuwe beleid buiten de scope van het waterbeheerprogramma ligt.

6.2 Het wateradvies en waterhuishouding plangebied

6.2.1 Kader

De Watertoets was onder de Wet ruimtelijke ordening een procesinstrument om wateraspecten een plaats te kunnen geven in de planvorming. Waterbeheerders worden in een vroeg stadium betrokken bij de planvorming om zo een duurzame omgang met hemel-, grond- en oppervlaktewater te waarborgen en “water” mee te laten wegen in het planproces.

Met ingang van de Omgevingswet vervangt het begrip 'weging van het waterbelang' de term watertoets. De weging van het waterbelang geldt bij het vaststellen van het omgevingsplan. Dit volgt uit artikel 5.37 van het Bkl. Dit artikel stelt dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Daarbij worden, voor een duiding van die gevolgen, de opvattingen van het bestuursorgaan dat is belast met het beheer van die watersystemen betrokken.

6.2.2 Beoordeling en waterbalans

Om vast te stellen welke waterbelangen er spelen bij de planontwikkeling en welke procedure in het kader van de weging van het waterbelang moet worden gevolgd is het wateradvies uitgevoerd via hetwateradvies.nl. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de zogenoemde ‘normale procedure’ van toepassing is. Het resultaat van het wateradvies is toegevoegd als bijlage 3 bij deze motivering. Daarnaast heeft er overleg met het waterschap plaatsgevonden. Hierna worden de relevante wateraspecten besproken.

Beoordeling

Een belangrijk gegeven voor de mogelijke invloed op watersystemen is de (eventuele) toename van verhard oppervlak. Om inzicht te krijgen in de toename verharding, als gevolg van de ontwikkeling, is een oppervlaktebalans opgesteld.

Het plangebied beslaat in totaal ca. 3.360 m^2. In de huidige situatie staan er twee gebouwen met een gezamenlijke oppervlakte van circa 700 m^2. Daarnaast is het gehele terrein nagenoeg verhard met bestrating vooral voor parkeren.

In de nieuwe situatie is het mogelijk om 2 woongebouwen neer te zetten met een maximum oppervlakte van 550 m^2 per woongebouw, dus maximaal 1.100 m^2. Daarnaast moeten er parkeerplaatsen komen, echter in tegenstelling tot de huidige verharding moeten deze half verhard worden aangelegd.

De totale verharding in het plangebied zal daarom afnemen. Weliswaar neemt het oppervlak van de gebouwen in de nieuwe situatie toe. De overige bestaande verharding zal deels worden vervangen door halfverharding.

Waterbalans

In de huidige situatie is het plangebied voorzien van gemengde riolering, zonder waterberging. Al het afvalwater en hemelwater wordt afgevoerd naar de RWZI Oldenzaal.

In de nieuwe situatie komt er een gescheiden rioolstelsel. Daarbij zal extra waterberging worden aangelegd. Bij de aanleg van de hele woonwijk wordt rekening gehouden met klimaatadaptatie (wateroverlast, droogte, hitte).

Ten tijde van de bouw van de bestaande kantoren was er nog geen verplichting tot het bergen van water op het terrein. De huidige hemelwaterverordening van de gemeente Oldenzaal verplicht tot de aanleg van een berging van 60 mm per m² nieuw te bouwen gebouw. Op het moment van invoering van deze regelgeving was het waterschapsadvies een berging van 95 mm per m^2 verharding. Waarbij enkel de toename van de verharding gecompenseerd hoeft te worden. Ook geldt bij binnenstedelijke ontwikkelingen kleiner dan 1500 m² dat er geen extra berging nodig is, mits er geen sprake is van wateroverlast in de bestaande situatie. De verplichting om 60 mm per m² te bergen wordt ook in de planregels behorende bij dit plan opgenomen. Verder wordt er in het omliggende plangebied voldoende capaciteit ingericht in de vorm van bijvoorbeeld wadi's om bij hevige regenval het water op te vangen.

Bij het opstellen van het waterplan voor dit plangebied is voldoende rekening gehouden met de capaciteit om deze 2 nieuwe woongebouwen aan te sluiten.

6.4 Conclusie

Gezien het hier gaat om een stedelijke ontwikkeling waarbij de toename van bebouwing kleiner is dan 1.500 m² en er in de huidige situatie geen wateroverlast is, kan worden volstaan met de gemeentelijke bergingseis van 60 mm per m². De verharding op het perceel neem zelfs af, door het toepassen van halfverharding bij de aanleg van de nieuwe parkeerplaatsen. Er komt gescheiden riolering met hemelwaterberging. Het plan voldoet aan de normen en richtlijnen voor een klimaatadaptieve inrichting.

Hoofdstuk 7 Bescherming gezondheid en het milieu

Bij het evenwichtig toedelen van functies aan locaties houdt het bevoegd gezag op basis van afdeling 5.1.4 van het Bkl rekening met het beschermen van de gezondheid en het milieu. Hieronder zijn de onderwerpen weergegeven waarvoor in deze afdeling instructieregels zijn gesteld en wordt aangegeven of deze relevant zijn voor dit plan.

Onderwerp	Relevante instructieregels Bkl	Relevant voor het project?
Kwaliteit van de buitenlucht	Paragraaf 5.1.4.1	Ja, zie paragraaf 7.3.
Geluid door activiteiten	Paragraaf 5.1.4.2	Ja, zie paragraaf 7.1.
Geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen	Paragraaf 5.1.4.2a	Ja, zie paragraaf 7.1.
Geluid rond luchthavens	Paragraaf 5.1.4.3	Nee, het plangebied ligt niet nabij een luchthaven.
Trillingen	Paragraaf 5.1.4.4	Ja, zie paragraaf 7.5.
Slagschaduw van windturbines	Paragraaf 5.1.4.4a	Nee, nabij het plangebied bevinden zich geen windturbines.
Bodemkwaliteit	Paragraaf 5.1.4.5	Ja, zie paragraaf 7.2.
Geur	Paragraaf 5.1.4.6	Ja, zie paragraaf 7.4.

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze het voornemen rekening houdt met bovenstaande onderwerpen. Tevens worden de aspecten ‘gezondheid’ en ‘duurzaamheid en klimaatadaptatie’ behandeld.

7.1 Geluid door activiteiten

7.1.1 Wettelijk kader

In het kader van het beschermen van de gezondheid en het milieu stelt afdeling 3.5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving regels voor het beheersen van geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen en de bescherming van geluidgevoelige gebouwen en andere gebouwen en plekken. De geluidsgevoelige gebouwen zijn aangewezen in artikel 3.21 Bkl. Het betreffen gebouwen of een gedeelte van een gebouw dat een woonfunctie heeft. De geluidsnormen hebben betrekking op het geluid op de gevel van een geluidsgevoelig gebouw en hebben primair als doel het beschermen van de gezondheid door het stellen van eisen aan het geluid op en rond woningen, waar mensen langdurig verblijven en slapen. Het omgevingsplan bevat op grond van en in overeenstemming met de in paragraaf 5.1.4.2 Bkl opgenomen instructieregels waarden voor geluid (immissienormen) die leiden tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

In de aanwijzing van geluidgevoelige gebouwen is de functie (zoals wonen, onderwijs of zorg) bepalend (artikel 3.21 Bkl). Voor een aantal geluidgevoelige gebouwen en stiltegebieden gelden op basis van artikel 7.11 Bkl specifieke regels. Voor andere gebouwen of locaties bepaalt de gemeente vanuit haar taak van het evenwichtig toedelen van functies aan locaties zelf de mate van bescherming tegen geluid.

7.1.2 Situatie plangebied

De ontwikkeling ziet toe op het toevoegen van maximaal 32 woningen. Woningen zijn geluidsgevoelige gebouwen. Het bevoegd gezag beoordeelt het geluid bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied. Dit is een gebied waar het geluid hoger kan zijn dan de standaardwaarde. Wegen, spoorwegen en industrieterreinen hebben een geluidsaandachtsgebied. Verder kan geluidhinder worden ondervonden als gevolg van omliggende bedrijvigheid. Hierna worden deze aspecten behandeld voor de beoogde ontwikkeling.

Geluid door wegen en spoorwegen

De geluidsaandachtsgebieden van Rijks-, provinciale, gemeente-, waterschaps- en spoorwegen worden opgenomen in de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG). Indien door de wegbeheerder nog geen geluidaandachtsgebieden zijn berekend gelden de volgende afstanden:

- voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken en een maximumsnelheid van 30 km/u of minder: 100 m;
- voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken, waarvoor een maximumsnelheid van meer dan 30 km/u geldt, en een spoorweg, bestaande uit een of twee sporen: 200 m; en
- voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken, en een spoorweg, bestaande uit drie of meer sporen: 350 m.

De ontwikkeling ligt in het geluidsaandachtsgebied van verschillende gemeentewegen en een spoorweg. Door BJZ.nu is een akoestisch onderzoek wegverkeers- en spoorweglawaai uitgevoerd. Voor de volledige rapportage wordt verwezen naar bijlage 4. De belangrijkste conclusies worden hieronder vermeld.

Onderzoeksresultaten

In voorliggend geval wordt ter plaatse van het gehele projectgebied voldaan aan de standaardwaarde voor het geluid door wegen. Er wordt niet voldaan aan de standaardwaarde voor spoorwegen, wel wordt voldaan aan de grenswaarde voor spoorwegen.

In voorliggend geval bedraagt het gezamenlijk geluid hoogstens 63 dB. De bron- en overdrachtsmaatregelen die getroffen kunnen worden om aan de standaardwaarde te voldoen zijn op dit moment nog niet beoordeeld. Aangezien de appartementengebouwen zullen zorgen voor afscherming, wordt verwacht dat er voor iedere woning één geluidluwe zijde kan worden gerealiseerd. Dit is geborgd middels een specifieke aanvraagvereiste (artikel 6.6).

Met het treffen van maatregelen en een optimale verkaveling van het projectgebied, wordt verwacht dat ter plaatse van het projectgebied een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is te creëren.

Geluid door industrieterreinen

Het plangebied ligt niet binnen een geluidaandachtsgebied van een industrieterrein. Nader onderzoek naar industrielawaai is niet noodzakelijk.

Geluid door overige geluidbelastende activiteiten

Om eventuele hinder van overige geluidbelastende activiteiten te beoordelen, wordt gebruik gemaakt van milieuzonering. Onder milieuzonering wordt verstaan ‘het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende activiteiten enerzijds en milieugevoelige gebouwen anderzijds.’ Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de VNG-uitgave ‘Bedrijven en milieuzonering’ uit 2009.

In 2024 is er een nieuwe handreiking ‘Activiteiten en milieuzonering’ uitgebracht. De nieuwe handreiking is bedoeld voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen en andere werkterreinen en het inwaarts zoneren daarvan. De handreiking biedt handvatten om op grond van het Bkl een aanvullende regeling in het omgevingsplan op te nemen waarmee geluid- en geurwaarden die normaal op de gevel van een geluids- of geurgevoelig gebouw gelden, op een andere locatie te laten gelden. Gedurende de overgangsfase onder de Omgevingswet is er in veel gevallen echter nog sprake van het omgevingsplan van rechtswege, waar de bestemmingsplannen onderdeel van uitmaken. Hiermee is de zoneringssystematiek uit 2009 nog aan de orde, waardoor de nieuwe handreiking niet aansluit op het omgevingsplan. Daarom kan nog gebruik worden gemaakt van de systematiek uit 2009.

Volgens deze systematiek dient eerst te worden beoordeeld of in de omgeving sprake is van een ‘rustige woonwijk’ of een ‘gemengd gebied’. In dit geval ligt het plangebied nabij het spoor, onderdeel van hoofdinfrastructuur. Daarnaast bevinden zich in de omgeving van het plangebied verschillende bedrijfsfuncties en gemengde functies. Daarom wordt uitgegaan van een ‘gemengd gebied’. In navolgende tabel zijn de richtafstanden opgenomen.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Opgemerkt wordt dat is gemeten tussen de dichtstbijzijnde grens van het plangebied en de bestemmingsvlakken van onderstaande bedrijven.

Adres en functie	Maximale toegelaten milieucategorie	Richtafstand geluid (‘gemengd gebied’)	Daadwerkelijke afstand
Helmichstraat 15 en 20 *Bedrijf – stukadoorsbedrijf*	2	10 m	147 m
Bisschop Balderikstraat 45-47 *Bedrijf - verhuurbedrijf*	2	10 m	138 m
Woongebied Stakenbeek* Gemengd – 1	1	0 m	132 m
Oldenzaal Centraal** *Verkeer – Railverkeer*	3.2	50 m	76 m

** Binnen het bestemmingsplan ‘Oldenzaal Centraal Parellelstraat e.o.’ is de dichtstbijzijnde planologische mogelijkheid een geluidsbron ten zuidoosten van de locatie. In de huidige situatie zijn deze gronden braakliggend zonder duidelijke infrastructuur. Adresgegevens zijn dan ook niet bekend. Daarnaast is de exacte invulling van het gebied niet bekend, er zijn echter activiteiten tot en met milieucategorie 1 toegestaan. Dit is vastgelegd in het bestemmingsplan.*

*** Ten noorden van het plangebied bevindt zich Oldenzaal Centraal. Deze gronden zijn bestemd voor voorzieningen voor het railverkeer,(openbare) verkeer- en verblijfsdoeleinden en groenvoorzieningen, één en ander met bijbehorende gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, met daaraan ondergeschikt lichte horeca. Doorgaans betreft een dergelijke verkeersbestemming geen hinder veroorzakende functie in het kader van bedrijven en milieuzonering. Aangezien ter plaatse van deze bestemming bouwvlakken aanwezig zijn worden in dit geval hinder veroorzakende functies mogelijk gemaakt. Zo dient rekening gehouden te worden met ‘Spoorwegen – Station’.*

Zoals in de bovenstaande tabel blijkt, worden aan alle richtafstanden voor het aspect geluid voldaan. Bovendien wordt vermeld dat voor al deze functies woonfuncties op een kortere afstand aanwezig zijn, waardoor met voorgenomen ontwikkeling de ontwikkelmogelijkheden voor deze functies niet worden beperkt.

7.1.3 Conclusie

De voorgenomen activiteiten houden in voldoende mate rekening met het aspect geluid, mits voor iedere woning een geluidluwe zijde kan worden gerealiseerd.

7.2 Bodemkwaliteit

7.2.1 Wettelijk kader

Ter bescherming van de gezondheid en het milieu heeft het Rijk voor het aspect bodem instructieregels opgesteld. Paragraaf 5.1.4.5 van het Bkl geeft aan dat een omgevingsplan waarden bevat voor de toelaatbare kwaliteit van de bodem voor het bouwen van een bodemgevoelig gebouw op een

bodemgevoelige locatie. Bij het vaststellen van die waarden wordt rekening gehouden met de interventiewaarden bodemkwaliteit, bedoeld in bijlage IIA bij het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Een omgevingsplan kan per gebied of per gebruiksfunctie verschillende waarden voor de toelaatbare kwaliteit van bodemgevoelige locaties bevatten. Het omgevingsplan kan ook hogere waarden bevatten dan de waarden, bedoeld in bijlage IIA. Een omgevingsplan bepaalt tevens dat het bouwen van een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie bij overschrijding van een waarde alleen is toegelaten als de in het omgevingsplan voorgeschreven sanerende of andere beschermende maatregelen worden getroffen.

7.2.2 Situatie plangebied

In voorliggend geval heeft het plangebied reeds de functie ‘Gemengd - 2’. Hierbinnen zijn al bodemgevoelige gebouwen zoals bedoeld in artikel 5.89g van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) toegestaan. Er kunnen immers meer dan 2 uur per dag aaneengesloten personen aanwezig zijn. Er is dan ook geen sprake van bodembedreigende activiteiten binnen deze gronden. De locatie wordt vanuit milieuhygiënisch oogpunt als onverdacht beschouwd.

Ten tijde van de omgevingsvergunning voor het bouwen zal een verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd waarbij zal aangetoond moeten worden dat de locatie vanuit milieuhygiënisch oogpunt geschikt voor woondoeleinden wordt geacht, alvorens er (nieuwe) woningen op de gronden mogen worden gebouwd.

Gelet op het vorenstaande worden er wat betreft het aspect ‘bodem’ geen onoverkomelijke belemmeringen verwacht. Voor het aspect bodem wordt in de regels een voorwaardelijke verplichting voor het uitvoeren van het bodemonderzoek opgenomen.

7.2.3 Conclusie

Vanuit het aspect bodem is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

7.3 Luchtkwaliteit

7.3.1 Wettelijk kader

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de instructieregels opgenomen in het paragraaf 5.1.4.1 van het Bkl. Volgens deze instructieregels gelden rijksomgevingswaarden voor onder andere de in de buitenlucht voorkomende stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM10). Een activiteit is toelaatbaar als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- het project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het project draagt alleen niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging.

Vooral in en nabij de aandachtsgebieden moeten overheden toetsen aan de rijksomgevingswaarden. Aandachtsgebieden zijn locaties met hogere concentraties stikstofdioxide (NO2) en/of fijnstof (PM10) en zijn aangewezen in artikel 5.51 lid 2 Bkl.

Voor activiteiten die niet in betekende mate (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging is geen toetsing aan de rijksomgevingswaarden voor NO_2 en PM10 nodig. Uit artikel 5.53 en 5.54 Bkl volgt dat een project valt onder NIBM als de toename van de concentratie NO_2 en PM10 niet hoger is dan 1,2 ug/m^3. Dat is 3% van de omgevingswaarde voor de jaargemiddelde concentraties. Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

1. Motiveren dat het project binnen de standaardgevallen niet in betekenende mate valt, zoals opgenomen in artikel 5.54 Bkl;
2. Op een andere manier aannemelijk maken dat een project de 3%-grens niet overschrijdt.

7.3.2 Situatie plangebied

Conform artikel 5.54 sub b valt een activiteit onder een NIBM project, indien er sprake is van:

- één ontsluitingsweg: ten hoogste 1.500 woningen; of
- twee ontsluitingswegen: ten hoogste 3.000 woningen;
- kantoren: 100.000 m² bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Gelet op de aard en omvang van deze gevallen, is er zonder meer sprake van een plan dat 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

7.3.3 Conclusie

Vanuit het aspect luchtkwaliteit is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

7.4 Geur

7.4.1 Wettelijk kader

Paragraaf 5.1.4.6 van het Bkl geeft aan dat in een omgevingsplan rekening gehouden dient te worden met geur door activiteiten op geurgevoelige gebouwen, zoals gebouwen met een woonfunctie. Een omgevingsplan voorziet erin dat geur door een activiteit op geurgevoelige gebouwen aanvaardbaar is. Aan die aanvaardbaarheid wordt voldaan door in het omgevingsplan toepassing te geven aan de in deze paragraaf opgenomen standaardwaarden op een geurgevoelig gebouw. Onder bepaalde omstandigheden kan een hogere of lagere grenswaarde aanvaardbaar zijn. Bij zwaarwegende economische of andere maatschappelijke belangen kan een hogere waarde worden toegestaan dan de grenswaarden. Activiteiten waarvoor deze regels gelden zijn onder andere het exploiteren van zuiveringtechnische werken, het houden van landbouwhuisdieren in een dierenverblijf (veehouderijen) en andere agrarische activiteiten.

7.4.2 Situatie plangebied

In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen agrarische bedrijven die voor geurhinder kunnen zorgen. Het uitvoeren van een geuronderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

7.4.3 Conclusie

Vanuit het aspect geur is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

7.5 Trillinghinder

7.5.1 Wettelijk kader

De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 4.2 van de Omgevingswet. Trillinghinder kan op twee manier optreden. Ten eerste kan er sprake zijn van de toevoeging van een milieubelastende activiteit met een trillingsemissie. In het omgevingsplan zijn maximale waarden voor continue trillingen en voor herhaald voorkomende trillingen opgenomen. Ten tweede kan er sprake zijn van de toevoeging van een trillinggevoelig gebouw. De Omgevingswet beschermt trillinggevoelige gebouwen tegen trillingen van activiteiten. In het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staan hiervoor instructieregels. Voor de activiteiten wonen, wegen, vaarwegen en spoorwegen zijn er geen instructieregels voor trillingen. De gemeente kan hier eigen regels voor opstellen.

7.5.2 Situatie plangebied

In dit geval bevindt de dichtstbijzijnde spoorlijn zich op circa 25 – 30 meter van het plangebied. Op basis van de SBR-richtlijn, de Beleidsregel Trillinghinder Spoor en de Handreiking Nieuwbouw en

Spoortrillingen bedraagt de gebruikelijke gehanteerde afstand waarbinnen trillinghinder als gevolg van een spoorweg kan optreden 100 meter van het spoor. Daarom is in dit geval door Peutz een onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten trillingniveaus als gevolg van railverkeer. De volledige rapportage is als bijlage 5 bij deze motivering gevoed. Hieronder worden de belangrijkste onderzoeksresultaten weergegeven.

Onderzoeksresultaten

Op basis van de verrichte metingen kan worden geconcludeerd dat de in het kader van trillinghinder in woningen na te streven waarden zoals aangegeven in de Richtlijn deel B “Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn” van de Stichting Bouwresearch (SBR) van augustus 2006 zullen worden overschreden.

Op basis van ervaring dient de situatie beoordeeld te worden als kritisch maar wel technisch oplosbaar. De exacte maatregelen kunnen pas in een later stadium worden gedimensioneerd. Middels deze maatregelen kan een acceptabel woonklimaat worden gewaarborgd zodat qua trillingen geen belemmeringen bestaan om het omgevingsplan te wijzigen. Dit is middels een specifieke aanvraagvereiste geborgd (artikel 6.6).

7.5.3 Conclusie

Het aspect ‘trillingen’ vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan, mits de juiste technische maatregelen worden genomen.

7.6 Gezondheid

7.6.1 Wettelijk kader

Conform artikel 1.3 sub a Omgevingswet is het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit een belangrijk maatschappelijk doel van de Omgevingswet. Een veilige, gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit hangen nauw met elkaar samen. Gelet op de centrale rol van het gezondheidsaspect binnen de Omgevingswet dient dit aspect breed te worden gemotiveerd. Ook omwonenden en rondom het project gevestigde bedrijven zijn vaak geïnteresseerd in de gezondheidssituatie die ten gevolge van een activiteit optreedt.

Omdat het bereiken en in stand houden van een gezonde fysieke leefomgeving een belangrijk doel is van de Omgevingswet bevat het Bkl een aantal instructieregels die specifiek de bescherming van de gezondheid en het milieu tot doel hebben. De instructieregels hebben onder andere betrekking tot de aspecten geluid, geur, trillingen, luchtkwaliteit en bodem. Deze aspecten zijn in voorgaande paragrafen reeds behandeld gemotiveerd.

7.6.2 Situatie plangebied

In voorliggende paragrafen van deze motivering zijn al meerdere aspecten behandeld die raken aan gezondheid (zoals geluidshinde, luchtkwaliteit en geur). Uit deze motivering blijkt dat het voornemen niet leidt tot een aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden. Geconcludeerd dat het voornemen in lijn is met het maatschappelijk doel uit artikel 1.3 van de Omgevingswet.

7.6.3 Conclusie

Vanuit het aspect gezondheid is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies op locaties.

7.7 Duurzaamheid en klimaatadaptatie

7.7.1 Wettelijk kader

Doelen van de Omgevingswet zijn onder meer het tegengaan van klimaatverandering, het beheer van geobiologische en geothermische systemen en ecosystemen en het beheer van natuurlijke hulpbronnen (artikel 2.1, lid 3, onder i, o en p Ow). Met het oog op deze doelen wordt het plan aan de omgevingsaspecten ‘duurzaamheid’ en ‘klimaatadaptatie’ getoetst.

7.7.2 Situatie plangebied

Het woongebied Stakenbeek wordt ontworpen als een groene, klimaatbestendige wijk, in lijn met de stedenbouwkundige en beeldkwaliteitsuitgangspunten zoals beschreven in paragraaf 3.3. Uit hoofdstuk 6 van deze motivering blijkt dat het watersysteem binnen het plangebied klimaat robuust is. Daarnaast worden de woningen gasloos en voldoen ze aan de nieuwste BENG-normen.

7.7.3 Conclusie

Het project houdt in voldoende mate rekening met duurzaamheid en klimaatadaptatie.

7.8 Ontplofbare oorlogsresten

7.8.1 Wettelijk kader

In deze paragraaf komt aan de orde op welke wijze bij de activiteit rekening wordt gehouden met het aspect ontplofbare oorlogsresten. In en nabij het besluitgebied hebben gedurende de Tweede Wereldoorlog diverse gevechtshandelingen plaatsgevonden. Omdat in het kader van de voorgenomen ontwikkeling bouw- en aanlegactiviteiten plaatvinden waarbij grondroerende werkzaamheden plaatsvinden, wordt geadviseerd onderzoek te doen naar de eventuele aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten c.q. conventionele explosieven.

7.8.2 Situatie plangebied

De gemeente heeft historisch onderzoek laten uitvoeren naar de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven (NGE). Uit het plan detectie van en omgang met conventionele explosieven dat als bijlage 11 bij deze motivering is gevoegd blijkt dat het plangebied is aangeduid als verdacht voor NGE.

Het aspect niet-gesprongen explosieven vormt primair een arbeidsveiligheidsrisico en valt onder de verantwoordelijkheid van de uitvoerende aannemer. De gemeente kan hier slechts adviseren om bij verdere uitwerking van het plan de benodigde voorzorgsmaatregelen te treffen.

Het is van belang dat de bodemingrepen onder NGE-begeleiding/detectie plaatsvinden.

7.8.3 Conclusie

Met dit wijzigingsbesluit wordt het eerder beschreven voornemen mogelijk gemaakt. Het besluit voldoet aan de kaders voor ontplofte oorlogsresten. De uitvoering van de grondwerkzaamheden moet plaatsvinden onder NGE-begeleiding. Geconcludeerd wordt dat in voldoende mate rekening is gehouden met het aspect 'ontplofbare oorlogsresten'.

Hoofdstuk 8 Bescherming van de natuur

In dit hoofdstuk komt aan de orde op welke wijze bij de activiteit rekening wordt gehouden met het aspect natuur. Het gaat hierbij in de eerste plaats om de bescherming van aangewezen Natura 2000-gebieden, beschermde flora en fauna en regels ter bescherming van houtopstanden.

8.1 Gebiedsbescherming

8.1.1 Natura 2000-gebieden

De Europese Vogel- en Habitatrichtlijn beschermt Natura 2000-gebieden. Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit wijst de Natura 2000-gebieden aan. Op grond van artikel 2.43 Omgevingswet legt hij ook de instandhoudingsdoelstellingen vast. Dit gebeurt in een aanwijzingsbesluit.

Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, mogelijkerwijs significante effecten optreden, dienen deze in kaart te worden gebracht en beoordeeld. Natura 2000-gebieden hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden en verstoring kunnen veroorzaken, moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Een ruimtelijk plan dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied kan alleen worden vastgesteld indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen kan het plan worden vastgesteld indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

- Alternatieve oplossingen zijn niet voorhanden;
- Het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en
- De noodzakelijke compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

8.1.2 Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de kern van het Nederlandse natuurbeleid. Het NNN is in provinciale omgevingsvisies- en verordeningen uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het NNN geldt het 'nee, tenzij'- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

8.1.3 Houtopstanden

Houtopstanden die voldoen aan één van onderstaande criteria vallen onder het beschermingsregime van de Omgevingswet als bepaald in artikel 11.111 van het Bal. Dit geldt voor bossen, houtwallen, heester- en struikhagen, struwelen en beplanting van bosplantsoen. Op basis van dit artikel kan tevens een herplantplicht gelden.

- De houtopstand ligt buiten de ‘bebouwde kom houtopstanden’ en vormt een zelfstandige eenheid groter dan 10 are (1.000 m²);
- De houtopstand ligt buiten de ‘bebouwde kom houtopstanden’ en vormt een rijbeplanting van meer dan 20 bomen.

8.1.4 Situatie plangebied

8.1.4.1 Natura 2000-gebieden

Het plangebied bevindt zich op circa 680 meter afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Landgoederen Oldenzaal'. Gelet op de ruimte afstand is directe hinder, bijvoorbeeld in de vorm van geluid of lichthinder, uitgesloten. Naast directe hinder kan er ook sprake zijn van indirecte hinder in de vorm van stikstofdepositie. Om dit te beoordelen, is een onderzoek stikstofdepositie uitgevoerd door BJZ.nu. De volledige rapportage is als bijlage 6 bij deze motivering gevoegd. Hierna worden de onderzoeksresultaten besproken.

Onderzoek stikstofdepositie

Onderzoeksresultaten

Geconcludeerd wordt dat voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Stikstofdepositie met mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden als gevolg van het voornemen is daarmee niet uit te sluiten. Geadviseerd wordt de gehanteerde uitgangspunten nader te onderzoeken. Daarnaast kan door middel van een effectbeoordeling worden beoordeeld of de berekende depositie tot significante negatieve gevolgen leidt voor de aanwezige stikstofgevoelige habitattypen.

Gelet op de uitkomsten van het onderzoek stikstofdepositie is eveneens een ecologische beoordeling uitgevoerd door BJZ.nu. De volledige rapportage hiervan is opgenomen als bijlage 7 van deze motivering. Hierna worden de belangrijkste resultaten besproken.

Ecologische beoordeling

Onderzoeksresultaten

Als aanvulling op de AERIUS-berekening voor de ontwikkeling aan Stakenbeek in Oldenzaal is een ecologische beoordeling uitgevoerd om te onderzoeken of de gevonden projectbijdrage van maximaal 0,02 mol/ha/jr in de aanlegfase en 0,01 mol/ha/jr in de gebruiksfase significante negatieve effecten heeft op de desbetreffende habitattypes. Op basis van de ecologische beoordeling wordt het volgende geconcludeerd:

De bijdrage van het project aan de stikstofdepositie op de habitattypes H9120, H9160A, H91E0C, H4030 en

H4010A is ecologisch gezien verwaarloosbaar. Dit blijkt uit de volgende overwegingen:

1. De projectbijdrage van maximaal 0,02 mol/ha/j vertegenwoordigt minder dan 0,0015% van de ADW en KDW. Deze bijdrage is daarmee ecologisch niet relevant in termen van stikstofbelasting.
2. De depositie doet zich slechts voor op een zeer klein gedeelte van de habitatoppervlaktes binnen het Natura 2000-gebied. Het betreft slechts fracties van het totaalareaal van de habitattypes of van Landgoederen Oldenzaal als geheel, waardoor er geen sprake is van een gebiedsdekkend effect.
3. In het beheerplan zijn reeds maatregelen opgenomen om de negatieve effecten van overmatige stikstofdepositie tegen te gaan. Op dit moment is er een trend te zien in daling van stikstofdepositie op de habitattypes en Landgoederen Oldenzaal. De verwaarloosbare depositie als gevolg van het voornemen verandert die trend niet.

Ondanks de matige kwaliteit van de habitattypes en de beperkte en lokale overschrijding van de KDW kan de verwaarloosbare extra depositie niet leiden tot significant negatieve gevolgen.

De voortoets voor het plan voldoet, ten aanzien van de effecten van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden aan artikel 10.24, lid 1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

8.1.4.2 NNN-gebieden

Het dichtstbijzijnde gebied dat tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN) hoort, bevindt zich op 260 meter van het plangebied. Gelet op deze afstand en de aard en omvang van de ontwikkeling is er geen sprake van enige aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN.

8.1.4.3 Houtopstanden

In het plangebied worden geen houtopstanden, die voldoen aan de criteria uit artikel 11.111 Bal, negatief beïnvloed. Dit blijkt ook uit de quickscan flora en fauna die is uitgevoerd door Geofoxx en opgenomen in bijlage 8 van deze motivering.

8.2 Soortenbescherming

8.2.1 Wettelijk kader

Onder de Omgevingswet zijn veel dier- en plantsoorten beschermd. De bescherming richt zich op soorten van Europees belang, die onder de reikwijdte van de Vogel- en Habitatrichtlijn vallen, als om bepaalde soorten van nationaal belang. Soortenbescherming vindt plaats binnen en buiten het Natuurnetwerk Nederland. Het kan de vorm hebben van wet- en regelgeving, maar ook van fysieke maatregelen die bescherming, vestiging of uitbreiding van een soortenpopulatie stimuleren. Op grond van artikel 2.18 lid 1 sub f Omgevingswet zijn in beginsel de provincies hiervoor verantwoordelijk. Echter, ook decentrale overheden kunnen hierover actief beleid voeren. Hierbij kan worden gedacht aan het vaststellen van bijvoorbeeld een programma voor soortenbescherming. Door strikte formulering van een flora- en fauna-activiteit moet bij vrijwel alle activiteiten in de fysieke leefomgeving nagegaan worden of:

- er soorten aanwezig zijn; en
- welke soorten dat zijn.

In hoofdstuk 11 van het Besluit activiteiten leefomgeving wordt bepaald wanneer een vergunning nodig is.

8.2.2 Situatie plangebied

In dit geval is door Geofoxx zowel een quickscan natuurwaarden als een nader onderzoek vleermuizen uitgevoerd. Deze rapporten zijn als bijlage 8 en 9 bij deze motivering gevoegd. Hierna worden per rapport de belangrijkste onderzoeksresultaten besproken.

Onderzoeksresultaten quickscan natuurwaarden

De resultaten van de quickscan natuurwaarden zijn samengevat in onderstaande tabel.

Onderwerp		Resultaat en interpretatie	Schadelijke handelingen	Conclusie
Gebiedsbescherming	Natura-2000	De stikstof uitstoot kan een effect hebben op de nabijgelegen natuurgebieden.	Mogelijke N-depositie in Natura 2000-gebieden	Laat een stikstofdepositieberekening uitvoeren.
	NNN	Geen sprake van externe werking	-	Geen verdere maatregelen nodig.
Flora		Geen beschermde flora aanwezig op de locatie.	-	Geen nader onderzoek nodig.
Amfibieën		Locatie niet geschikt als standplaats voor beschermde amfibieën.	-	Geen nader onderzoek nodig.
Ongewervelden		Locatie niet geschikt als standplaats voor beschermde ongewervelden.	-	Geen nader onderzoek nodig.
Reptielen		Locatie niet geschikt als standplaats voor beschermde reptielen.	-	Geen nader onderzoek nodig.
Vissen		Geen water aanwezig. Locatie niet geschikt voor beschermde vissoorten.	-	Geen nader onderzoek nodig.
Vogels		Op de locatie zijn geen jaarrond beschermde nesten aangetroffen. Locatie potentieel wel geschikt voor broedvogels (bomen en zanddepot).	Mogelijke verstoring van broedende vogels als in het broedseizoen wordt gewerkt (11.34 Bal)	Geen nader onderzoek nodig. Aanbevolen wordt om buiten het broedseizoen te werken. Indien het zanddepot na april 2025 wordt verwijderd wordt een broedvogelcheck (oeverzwaluw) aanbevolen.
Zoogdieren (grondgebonden)		De locatie is geschikt voor egel. Mogelijk algemene soorten aanwezig.	Mogelijke verstoring en aantasting vaste rust- en verblijfplaatsen (11.54 Bal)	Werken volgens ecologisch werkprotocol. Werken buiten gevoelige periode. Voor algemene soorten is de zorgplicht van toepassing.
Zoogdieren (vleermuizen)		Het is niet uit te sluiten dat de kantoorpanden gebruikt wordt door vleermuizen.	Mogelijke verstoring en aantasting vaste rust- en verblijfplaatsen (11.46 Bal)	Nader onderzoek vleermuizen noodzakelijk.

Onderzoeksresultaten nader onderzoek vleermuizen

De resultaten van het nader onderzoek vleermuizen zijn samengevat in onderstaande tabel.

Onderwerp	Resultaat en interpretatie	Conclusie
Vleermuizen	• Geen essentiële vliegroutes • Geen essentieel foerageergebied • Geen kraamverblijfplaatsen • Geen zomerverblijfplaatsen • Geen paarverblijfplaatsen • Geen aanwijzingen voor massawinterverblijf	Er is geen vergunning flora & fauna activiteit in het kader van de Omgevingswet nodig om de sloopwerkzaamheden uit te voeren.

8.3 Conclusie

Het voornemen houdt in voldoende mate rekening met de bescherming van de natuur, mits er wordt gewerkt met een ecologisch werkprotocol tijdens de werkzaamheden en de zorgplicht in acht wordt genomen. Het ecologisch werkprotocol is van toepassing op de mogelijke aanwezigheid van egel en mogelijke werkzaamheden tijdens het broedseizoen.

Hoofdstuk 9 Archeologie en cultuurhistorie

9.1 Wettelijk kader

Artikel 5.130 van het Bkl bepaalt dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met het belang van het behoud van cultureel erfgoed, met inbegrip van bekende of aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten. In dit hoofdstuk komt aan de orde op welke wijze binnen deze ontwikkeling rekening is gehouden met cultureel erfgoed en archeologische waarden.

Wat onder cultureel erfgoed wordt verstaan is opgenomen in bijlage A (begrippen) van de Omgevingswet. De Erfgoedwet bevat de wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed en archeologie in Nederland. Het is op basis hiervan verplicht om de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie mee te nemen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

9.2 Archeologie

Lid 3 van artikel 5.130 Bkl bepaalt dat in het belang van de archeologische monumentenzorg in een omgevingsplan regels kunnen worden gesteld over eisen aan onderzoek naar de archeologische waarde van een locatie. Ook kunnen eisen worden gesteld aan de wijze van het verrichten van opgravingen of archeologische begeleiding van andere activiteiten die tot bodemverstoring leiden.

In 2004 is een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd door BAAC ter plaatse van de gehele locatie Oldenzaal Centraal. Dit onderzoek is als bijlage 10 bij deze motivering gevoegd.

Onderzoeksresultaten

Uit het onderzoek kan worden geconcludeerd dat voor het gehele gebied ‘Oldenzaal Centraal’, waar onderhavig plangebied toe behoort, vanwege de lage archeologische verwachting, het ontbreken van archeologische vondsten en een sterk verstoorde bodemopbouw, geen archeologisch vervolgonderzoek wordt aanbevolen. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

9.3 Cultuurhistorie

Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden bedoeld die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten. Het gaat hierbij om monumenten, archeologische monumenten, stads- en dorpsgezichten, cultuurlandschappen en, voor zover relevant in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties in het omgevingsplan, ander cultureel erfgoed als bedoeld in artikel 1.1 van de Erfgoedwet.

Het plangebied kent, op basis van de Rijksmonumenten en Werelderfgoedkaart van Atlas Leefomgeving geen bijzondere cultuurhistorische waarden. In de directe nabijheid van het plangebied bevinden zich tevens geen rijks- dan wel gemeentelijke monumenten. Hierdoor wordt gesteld dat cultuurhistorie geen belemmering vormt voor voorliggend initiatief.

9.4 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het voornemen in voldoende mate rekening houdt met de bescherming van archeologische en cultuurhistorische waarden.

Hoofdstuk 10 Infrastructuur en openbare ruimte

10.1 Wettelijk kader

Op basis van de instructieregels zoals opgenomen in paragraaf 5.1.7 en 5.1.8 houdt het bevoegd gezag bij het evenwichtig toedelen van functies aan locaties rekening met het behoeden van de staat en werking van infrastructuur en het bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen. In deze paragraaf wordt ingegaan op de verkeerssituatie en parkeerbehoefte van het plangebied.

10.2 Verkeer en parkeren

10.2.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie die daardoor ontstaat. Het CROW ontwikkelt en publiceert kennis onder andere op het gebied van verkeer en parkeren. Specifiek voor verkeersgeneratie en parkeren heeft het CROW de publicatie ‘Parkeerkencijfers 2024 – Basis voor parkeernormering’ opgesteld. Deze kencijfers zijn landelijk (en juridisch) geaccepteerd en worden gezien als de meest betrouwbare gegevens met betrekking tot het bepalen van de verkeersgeneratie en het benodigde aantal parkeerplaatsen.

Ter plaatse van het projectgebied geldt op basis van het omgevingsplan van rechtswege het bestemmingsplan “Parapluplan parkeernormen Oldenzaal” (vastgesteld op 28-11-2018). Op basis van dit bestemmingsplan is geregeld dat nieuwe ontwikkelingen moeten voldoen aan de beleidsnotitie “Nota Parkeernormen”. De "Nota Parkeernormen" van de gemeente Oldenzaal is opgesteld om parkeerdruk bij ruimtelijke ontwikkelingen te beheersen en de leefbaarheid in de gemeente te waarborgen. Nieuwe ontwikkelingen, zoals woningbouw, moeten zelf in de parkeerbehoefte voorzien, bij voorkeur op eigen terrein. Hiermee voorkomt de gemeente dat de parkeerdruk op de openbare ruimte of omliggende gebieden wordt afgewenteld.

De parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 317, waarin rekening wordt gehouden met de mate van stedelijkheid, het gebruikstype en lokale omstandigheden. Oldenzaal wordt getypeerd als ‘matig stedelijk’, wat betekent dat normen voor woningen en andere functies hierop zijn afgestemd. In de nota zijn per functiegebied (zoals wonen, werken, winkelen en horeca) duidelijke richtlijnen opgenomen.

Qua functie, verstedelijkingsgraad, stedelijke zone, parkeernorm en verkeersgeneratie worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Verstedelijkingsgraad: matig stedelijk;
- Stedelijke zone: rest bebouwde kom.

In de publicatie van de CROW is de verkeersgeneratie per functie uiteengezet. Daarnaast wordt hierin een minimaal en maximaal aantal verkeersbewegingen voor de functies aangegeven. In voorliggend geval wordt van het gemiddelde uitgegaan.

10.2.2 Parkeerbehoefte

In onderstaande tabel wordt de parkeerbehoefte op basis van voorgenoemde uitgangspunten weergegeven.

Functie	Parkeernorm per woning	Aantal woningen	**Totaal**
Flat/appartement > 80 m^2	1,8	32	57,6
Totaal			58

Als gevolg van de ontwikkeling ontstaat er een parkeerbehoefte van 58 parkeerplaatsen. De benodigde parkeercapaciteit dient binnen het eigen terrein te worden gerealiseerd.

In het kader van de ontwikkeling van woongebied Stakenbeek is al wel een eerste conceptuitwerking gemaakt, waarin is onderzocht of de parkeerbehoefte binnen het plangebied kan worden opgevangen, mocht binnen het plangebied een woonfunctie worden gerealiseerd. Uit de onderstaande afbeelding blijkt dat er ruimschoots voldoende ruimte beschikbaar is om in de volledige parkeerbehoefte binnen het plangebied te kunnen voorzien.



Afbeelding 10.1 Conceptuitwerking parkeren (Bron: SAB Adviseurs in de ruimtelijke ontwikkeling)

Bovenstaande is echter slechts een voorbeelduitwerking. Er dienen duidelijke afspraken te worden gemaakt met de toekomstige ontwikkelaar over de realisatie van de parkeerbehoefte. In artikel 15.1 van de regels van het voorliggende plan is vastgelegd dat in deze behoefte op eigen terrein moet worden voorzien. Het toekomstige stedenbouwkundige plan zal aan deze voorwaarde moeten voldoen. De hierboven gepresenteerde uitwerkingen tonen aan dat het haalbaar is om binnen het plangebied volledig in de parkeerbehoefte te voorzien.

Een omgevingsvergunning voor het bouwen van gebouwen en/of het wijzigen van het gebruik van een gebouw of onbebouwd terrein wordt alleen verleend indien bij de aanvraag wordt aangetoond dat, gelet op de omvang en/of bestemming van het gebouw, in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor:

- het parkeren of stallen van auto’s en fietsen
- het laden en lossen van goederen;
- het realiseren van parkeervoorzieningen voor mindervaliden.

Hiermee is voldoende geborgd dat het aspect parkeren gene belemmering vormt voor voorgenomen ontwikkeling.

10.2.3 Verkeersgeneratie en ontsluiting

In de publicatie van de CROW is de verkeersgeneratie per functie uiteengezet. Daarnaast wordt hierin een minimaal en maximaal aantal verkeersbewegingen voor de functies aangegeven. Het plangebied ligt dichtbij het centrum en het station van Oldenzaal. Het autogebruik is daarmee lager dan gemiddeld. Om deze reden is uitgegaan van de minimale kengetallen voor de verkeersgeneratie van de functie koop, appartement, > 100 m^2 bvo.

Op basis van de vorenstaande uitgangspunten ontstaat qua verkeersgeneratie als gevolg van het project het volgende beeld:

Functie	Verkeersgeneratie	Aantal woningen	Totaal
Koop, appartement, > 100 m² bvo	6,7	32	214,4
Totaal			215

De totale verkeersgeneratie voor de te realiseren woning komt neer op 215 verkeersbewegingen per weekdagetmaal.

In de huidige situatie hebben de percelen de functie ‘Gemengd – 2’. De gronden zijn bestemd voor maatschappelijke voorzieningen, cultuur en ontspanning en kantoren. Uitgaande van een kantoor kan er vanuit de huidige planologische mogelijkheden de volgende verkeersgeneratie ontstaan:

Functie	Verkeersgeneratie	BVO (circa)	Totaal
Kantoor (zonder baliefunctie)	6,3	1.290 m²	81,27
Totaal			82

In dit geval is uitgegaan van een kantoorfunctie, aangezien de ter plaatse aanwezige panden in het verleden ook zijn gebruikt als kantoor. Er kan een verkeersgeneratie ontstaan van 93 verkeersbewegingen per weekdagetmaal. Dit betekent een toename van 133,13 (afgerond 134) verkeersbewegingen per weekdagetmaal.

Het verkeer zal via de ontsluiting van het nieuwe woongebied naar de Hemlichstraat worden geleid. De Hemlichstraat is geen doorgaande weg, maar vanaf daar kan het verkeer via de Bisschop Balderikstraat naar de doorgaande Spoorstraat / Enschedesestraat worden geleid. De capaciteit van de omliggende wegen rondom het plangebied is voldoende om het extra verkeer veroorzaakt door de planvorming op te vangen. Er wordt gesteld dat het omliggende wegennet over voldoende capaciteit beschikt om de toekomstige verkeersbewegingen op een veilige en adequate wijze te verwerken.

10.3 Conclusie

Het voornemen houdt in voldoende mate rekening met de staat en werking van de infrastructuur en de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte. Het voornemen voldoet vanuit deze aspecten aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Hoofdstuk 11 M.e.r.- Beoordeling

11.1 Wettelijk kader

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) brengt het effect van een project op het milieu in beeld. De regelgeving voor de m.e.r. is te vinden in afdeling 16.4 van de Omgevingswet (Ow) en in hoofdstuk 11 en bijlage V bij het Omgevingsbesluit (Ob). Uit bijlage V van het Ob kan worden bepaald of een plan mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig is. In deze bijlage is een tabel opgenomen met vier kolommen:

- In kolom 1 staan de projecten opgesomd;
- In kolom 2 zijn de gevallen genoemd waarin een project-mer verplicht is;
- In kolom 3 staan de gevallen genoemd waarin de project-mer-beoordelingsplicht geldt;
- Tot slot bevat kolom 4 de besluiten waarvoor dan de mer-verplichtingen gelden. Het gaat dan om besluiten waarmee de toestemming voor het project wordt verleend.

Indien een wijziging van het omgevingsplan wordt opgesteld dat een kader vormt voor een project-mer-(beoordelings)plichtige projecten dan is een plan-mer aan de orde (artikel 16.36 lid 1 Ow). Ook is een plan-mer aan de orde als voor een plan een passende beoordeling voor natuur moet worden opgesteld zoals bedoeld in artikel 16.53c Ow (artikel 16.36 lid 2 Ow). Als een plan wordt gemaakt voor een klein gebied op lokaal niveau of het plan maakt een kleine wijziging mogelijk, kan worden volstaan met een plan-mer-beoordeling (artikel 16.36 lid 3 Ow) als uit de beoordeling blijkt dat het plan geen aanzienlijke milieueffecten heeft.

11.2 Situatie plangebied

Het voornemen valt onder ‘stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en de aanleg van parkeerterreinen’ uit de eerste kolom van bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Het betreft een wijziging van het omgevingsplan dat wordt opgesteld voor een klein gebied op lokaal niveau. Hiervoor is een plan-merbeoordeling aan de orde. In voorliggend geval is een aanmeldnotitie opgesteld. Deze is als bijlage 12 toegevoegd bij deze toelichting.

11.3 Conclusie

Gelet op de beoordeling van de bovengenoemde kenmerken van de ontwikkeling en de kenmerken van de potentiële effecten, zijn er geen belangrijke negatieve milieugevolgen te verwachten. Het opstellen van een milieueffectrapport is niet nodig. Er is sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Hoofdstuk 12 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

12.1 Economische uitvoerbaarheid

Overheden zijn verplicht om de kosten te verhalen. Het afsluiten van een overeenkomst tussen de initiatiefnemer van de bouwactiviteit en het bevoegd gezag heeft daarbij de voorkeur. Als het niet mogelijk is een overeenkomst af te sluiten, is de publiekrechtelijke weg verplicht. Dan verhaalt het bevoegd gezag de kosten op basis van de regels in een omgevingsplan, een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit of een projectbesluit.

Kostenverhaal geldt voor kostenverhaalplichtige activiteiten. Het Omgevingsbesluit bevat relevante regels over (verplicht) kostenverhaal (zie artikel 8.13 Ob voor aangewezen activiteiten waarvoor kostenverhaal verplicht is, artikel 8.14 Ob voor de mogelijkheden om af te zien van kostenverhaal en artikel 8.15 Ob voor de kostensoortenlijst). Pas nadat is betaald, is het toegestaan de activiteiten uit te voeren (zie artikel 13.12 Ow). Eén van de bouwactiviteiten waarvoor kosten verhaald worden is de bouw van een of meer gebouwen met een woonfunctie (zie artikel 8.13 aanhef en sub a Ob). Er zijn bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet nog geen activiteiten vanwege gebruikswijzigingen aangewezen.

In voorliggend geval is de gemeente in het kader van dit omgevingsplan de initiatiefnemer. Hiermee zijn de gemeentelijke kosten anderszins verzekerd en is het opnemen van kostenverhaalregels niet nodig. Voorafgaand aan het voornemen is het financieel resultaat onderzocht. Hieruit is gebleken dat er sprake is van een financieel haalbaar plan.

12.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

12.2.1 Participatie

Participatie is onder de Omgevingswet een belangrijk aspect in de procedure van een ruimtelijke ontwikkeling. Een ontwikkeling heeft namelijk niet alleen invloed op de fysieke leefomgeving, maar ook op de mensen die daar wonen, werken en recreëren. Het is daarom van belang dat deze mensen in een vroeg stadium worden betrokken bij het initiatief.

Bij het opstellen van de plannen voor ‘Oldenzaal Centraal’ zijn uitgebreid mogelijkheden geboden voor participatie en inspraak. Dit geldt onder meer voor de ‘Visie op hoofdlijnen’, het ‘Masterplan Oldenzaal Centraal, bij de ‘Herijking Masterplan Oldenzaal Centraal’ en bij het bestemmingsplan ‘Oldenzaal Centraal Parallelstraat e.o.’ Zo heeft een klankbordgroep met diverse samenstelling langdurig en meerjarig meegedacht aan de kaders en de uitwerking hiervan.

In dit geval betreft het een perceel dat is gelegen binnen een nieuw woongebied dat nog in ontwikkeling is. Omdat er op dit moment geen directe omwonenden zijn, is de noodzaak voor uitgebreide participatie beperkt. Er wordt ruimte geboden voor inspraak door middel van de terinzagelegging van het ontwerp-TAM-omgevingsplan.

Belanghebbenden hebben de mogelijkheid om gedurende deze periode zienswijzen in te dienen. Alle ingediende zienswijzen worden zorgvuldig beoordeeld en, waar nodig, beantwoord en verwerkt in de verdere besluitvorming. Op deze manier wordt geborgd dat eventuele zorgen en aandachtspunten worden meegenomen, ondanks de beperkte directe omgeving. Deze aanpak sluit aan bij de uitgangspunten van zorgvuldige besluitvorming en transparantie.

12.2.2 Afstemming overlegpartners

Het plan is voorgelegd aan de relevante overlegpartners. Zodra reacties van de relevante overlegpartners zijn ontvangen wordt deze paragraaf ingevuld.

12.2.3 Zienswijzen

Deze paragraaf wordt ingevuld nadat het wijzigingsbesluit voor een periode van zes weken ter inzage heeft gelegen.

Hoofdstuk 13 Juridische verantwoording

13.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op het plangebied, het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken bij het maken van het juridische deel van voorliggende omgevingsplanwijziging: de verbeelding en de regels. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de opzet van dit juridische deel. Daarnaast wordt een verantwoording gegeven van de gemaakte keuzes. Dat betekent dat er wordt aangegeven waarom een bepaalde functie ergens is toegestaan en waarom bepaalde bebouwing daar acceptabel is.

13.2 Opzet van de regels

13.2.1 Algemeen

Zoals in paragraaf 1.3.2 is aangegeven, betreft het hier een TAM-omgevingsplan. Het juridisch bindende gedeelte van het TAM-omgevingsplan bestaat uit de planregels en de bijbehorende verbeelding waarop de functies zijn aangegeven. Deze verbeelding kan zowel digitaal als analoog worden verbeeld. De verbeelding en de planregels dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Inleidende regels;
- Functieregels en gebiedsaanwijzingen;
- Algemene regels aan activiteiten;
- Overgangsrechtbepalingen.

13.2.2 Preambule

Om duidelijk te maken hoe dit TAM-omgevingsplan zich verhoudt tot de rest van het omgevingsplan, is een preambule opgenomen. De preambule geeft aan hoe het TAM-omgevingsplan in samenhang met de rest van het omgevingsplan gelezen moeten worden:

Dit plan beoogt de ontwikkeling van twee woongebouwen op de Parallelstraat 50-52 in Oldenzaal. Juridisch is het plan een nieuw hoofdstuk in het omgevingsplan van de gemeente Oldenzaal. Dit hoofdstuk is op grond van artikel 11.1 lid 2 Besluit elektronische publicaties bekend gemaakt en digitaal beschikbaar gesteld met de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl. Het is met deze landelijke voorziening niet mogelijk dit hoofdstuk conform de juridische vormgeving van het omgevingsplan in STOP-TPOD beschikbaar te stellen.

De in dit deel van het omgevingsplan weergegeven hoofdstukken moeten gelezen worden als paragrafen van hoofdstuk 22b van het omgevingsplan van de gemeente Oldenzaal.

In de artikelkop van de in dit deel weergegeven artikelen moet na het woord 'Artikel', na de spatie en direct voor het artikelnummer '22b' gelezen worden.

De bijlage bij de in deze voorziening weergegeven hoofstukken moet gelezen worden als onderdeel van Bijlage 22b bij het omgevingsplan van de gemeente Oldenzaal.

13.2.3 Toepassingsbereik

Het voor een bepaalde locatie vaststellen van nieuwe regels in een TAM-omgevingsplan zorgt er niet voor dat de oude regels op die locatie automatisch vervallen. Het TAM-omgevingsplan maakt namelijk geen gebruik van de technische vereisten van de nieuwe Omgevingswet, maar gebruikt zoals hiervoor beschreven nog de ‘oude’ standaarden. Om te voorkomen dat voor het gewijzigde deel van het omgevingsplan zowel nieuwe als oude regels gelden, is in dit TAM-omgevingsplan een

toepassingsbereik opgenomen in artikel 3 van de inleidende regels. Het toepassingsbereik luidt als volgt.

1. Dit TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22B Oldenzaal Centraal Parallelstraat - wijziging 1 is onderdeel van het omgevingsplan Oldenzaal.
2. De besluiten op grond van artikel 22.1, onder a, van Omgevingswet zijn niet van toepassing voor zover het gaat over regels opgenomen in een besluit als bedoeld in artikel 4.6, eerste lid, onder a, b, c, g, h, i, j, k, l of m, van de Invoeringswet Omgevingswet op de locatie, bedoeld in het derde lid.
3. De regels in afdeling 22.2, met uitzondering van paragraaf 22.2.7.3, en afdeling 22.3 zijn niet van toepassing voor zover die regels in strijd zijn met regels in dit hoofdstuk.
4. De regels in dit hoofdstuk zijn van toepassing op de locatie Parallelstraat 50-52 in Oldenzaal, waarvan geometrische bepaalde planobjecten zijn vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0173.TAM06006-ON01 zoals vastgelegd op https://www.ruimtelijkeplannen.nl.

13.2.4 Begripsbepalingen

Het TAM-omgevingsplan is een regeling opgesteld op grond van de Omgevingswet en maakt onderdeel uit van het nieuwe deel van het omgevingsplan. De begripsbepalingen uit de bijlage van de Omgevingswet zijn van rechtswege van toepassing op regelingen op grond van de Omgevingswet (art. 1.1 Omgevingswet) en dus ook op het TAM-omgevingsplan. Begripsbepalingen in dit TAM-omgevingsplan kunnen niet afwijken van begripsbepalingen uit de Omgevingswet. Het TAM-omgevingsplan bevat daarom uitsluitend aanvullende begripsbepalingen.

Tevens zijn de begripsbepalingen uit de AMvB's en Omgevingsregeling van toepassing verklaard. Begripsbepalingen uit de AMvB's en de Omgevingsregeling zijn namelijk niet rechtstreeks van toepassing op het omgevingsplan.

13.2.5 Aanvraagvereisten

In paragraaf 22.5.2 van het omgevingsplan zijn aanvullende aanvraagvereisten opgenomen voor vergunningaanvragen die betrekking hebben op het tijdelijk deel van het omgevingsplan (o.a. binnenplanse afwijkingen uit bestemmingsplannen). Deze aanvullende aanvraagvereisten zijn niet automatisch van toepassing op dit TAM-omgevingsplan, aangezien deze onderdeel is van het nieuwe deel van het omgevingsplan. In artikel 4 is daarom de volgende bepalingen opgenomen:

De aanvraagvereisten, bedoeld in paragraaf 22.5.2 van dit omgevingsplan, zijn van overeenkomstige toepassing op een omgevingsvergunning die is vereist op grond van dit hoofdstuk.

13.3 Verantwoording van de regels

13.3.1 Toedeling functies aan locaties

Een TAM-omgevingsplan geeft aan welke functies waar zijn toegestaan en welke bebouwing mag worden opgericht. Bij het opstellen van dit TAM-omgevingsplan zijn keuzes gemaakt over welke functies waar worden mogelijk gemaakt en is gekeken welke bebouwing stedenbouwkundig toegestaan kan worden. In deze paragraaf worden de gemaakte keuzes nader onderbouwd. Voor de regels is aangesloten bij het bestemmingsplan 'Oldenzaal Centraal Parallelstraat e.o.'.

Woongebied

Het volledige plangebied is voorzien van de functie 'Woongebied', omdat de definitieve inrichting nog niet bekend is. Binnen dit gebied zijn maximaal 32 woningen toegestaan, waarbij uitsluitend gestapelde woningen zijn toegestaan. Daarnaast zijn wegen en straten die voornamelijk gericht zijn op verblijf van het verkeer; parkeer-, groen- en speelvoorzieningen, waaronder een hondenspeelveld; voorzieningen van algemeen nut, zoals (al dan niet ondergrondse) afvalcontainers; waterhuishoudkundige voorzieningen, waterberging en waterlopen; en daarbij behorende gebouwen, bouwwerken die geen

gebouwen zijn, tuinen en erven ook toegestaan. Hiermee wordt voor een toekomstig stedenbouwkundig plan een flexibel kader geboden.

Voor de beoordelingsregels is er een onderscheid gemaakt tussen hoofdgebouwen, aan- en uitbouwen en bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Bij een aanvraag omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit voor een hoofdgebouw moet een bouwakoestisch rapport waaruit blijkt dat wordt voldaan aan een binnenniveau van 33 dB, en een rapport waaruit blijkt dat voldoende technische maatregelen worden genomen zodat de trillingsniveaus voldoen aan de streefwaarde uit de Richtlijn B “Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn” van de Stichting Bouwresearch. Hiermee wordt geborgd dat er ook vanuit de aspecten geluid en trillingen sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Tot slot wordt er benoemd dat er een voorwaardelijke verplichting is opgenomen voor het aspect bodem. Een hoofdgebouw mag uitsluitend worden gebouwd indien door middel van actueel bodemonderzoek is aangetoond dat de grond vanuit milieuhygiënisch oogpunt geschikt wordt geacht voor het beoogde gebruik. Hiermee wordt geborgd dat er ook vanuit het aspect bodem sprake is van een evenwichtig toedeling van functies aan locaties.

13.3.2 Gebiedsaanwijzingen

Aanwijzing bodemfunctieklasse

Op basis van artikel 5.89p van het Bkl wordt in een omgevingsplan de landbodem in bodemfunctieklassen ingedeeld voor het toepassen van grond of baggerspecie, bedoeld in artikel 4.1265 van het Besluit activiteiten leefomgeving. Bij de indeling wordt rekening gehouden met de functie die in het omgevingsplan aan die locatie is toegedeeld. De landbodem kan worden ingedeeld in de bodemfunctieklassen landbouw/natuur, wonen en industrie, bedoeld in artikel 25d, vierde lid, onder a, van het Besluit bodemkwaliteit.

De landbodem in het plangebied wordt in dit geval ingedeeld binnen de bodemfunctieklasse wonen.

Bebouwingscontour houtkap

De gemeente neemt in het omgevingsplan een bebouwingscontour houtkap op. Zo'n gebied omvat in ieder geval stedelijk gebied. Het gebied dat grenst aan stedelijk gebied, kan er ook onder vallen. Het is aan de gemeente om te bepalen hoe groot dat aangrenzende gebied is. Dit staat in artikel 5.165b van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

Voorliggend plangebied maakt wel deel uit van de bebouwingscontour houtkap.

Bebouwingscontour geur

In paragraaf 5.1.3.6 van het Bkl is de instructieregel over onder meer geur door veehouderijen opgenomen. Deze biedt afwegingsruimte voor de toelaatbare geurhinder en maakt onderscheid tussen de geurbelasting in het buitengebied en binnen de bebouwde kom. Op grond van artikel 5.97 van het Bkl moet met een omgevingsplan één of meer bebouwingscontouren geur worden vastgelegd. Binnen de bebouwingscontour geldt een 'hoge bescherming', daarbuiten een 'lage bescherming'.

Voorliggend plangebied maakt wel deel uit van de bebouwingscontour geur.

Bebouwingscontour jacht

Jacht met een geweer mag niet overal plaatsvinden. Daarom moet de gemeente in het omgevingsplan een gebied aanwijzen waar jacht met een geweer niet mag plaatsvinden (artikel 5.165a, Bkl). Veiligheid staat hierbij altijd voorop. Zo’n aangewezen gebied heet een bebouwingscontour jacht en omvat in ieder geval stedelijk gebied en lintbebouwing.

Voorliggend plangebied maakt wel deel uit van de bebouwingscontour jacht.

Geluidzone – gezamenlijk geluid

Voor een locatie die op de verbeelding is aangewezen als 'Overige zone - Geluidzone - gezamenlijk geluid' geldt dat het gezamenlijke geluid op de gevel van een geluidgevoelig gebouw ten hoogste Lden = 63 dB bedraagt zoals opgenomen in paragraaf 4.5.2, hoofdstuk 5 en de figuren en tabellen in bijlage 1 uit het Akoestisch onderzoek geluid door wegen en spoorwegen Oldenzaal, Stakenbeek zoals opgenomen in bijlage 4 van deze motivering.

Bijlagen bij de ruimtelijke motivering

Bijlage 1 **Beeldkwaliteitsplan**

Bijlage 2 **Onderzoek externe veiligheid**

Bijlage 3 **Wateradvies**

Bijlage 4 **Akoestisch onderzoek spoor- en wegverkeerslawaai**

Bijlage 5 **Onderzoek trillingsniveaus**

Bijlage 6 **Onderzoek stikstofdepositie**

Bijlage 7 **Ecologische beoordeling**

Bijlage 8 **Quickscan natuurwaarden**

Bijlage 9 **Nader onderzoek vleermuizen**

Bijlage 10 **Archeologisch bureau- en veldonderzoek**

Bijlage 11 **Plan detectie van en omgang met conventionele explosieven**

Bijlage 12 **M.e.r.-beoordeling**



Beeldkwaliteitplan

Oldenzaal Centraal Parallelstraat e.o.

SAB Adviseurs in ruimtelijke ontwikkeling | Datum: mei 2023| Projectnummer: 190186

SAB
bezoekadres:
Frombergdwarsstraat 54
6814 DZ Arnhem

correspondentieadres:
Postbus 479
6800 AL
Arnhem

T: 026-3576911
F: 026-3576611
E: info@sab.nl
I: www.sab.nl

Opdrachtgever
Gemeente Oldenzaal

Projectnummer
190186

Datum
mei 2023

Inhoud

1. Inleiding **4**

Aanleiding 4
Doel & ambitie 4
Masterplan 5
Beeldkwaliteitplan Oldenzaal Centraal Bisschop Balderikstraat e.o. (fase 1) 6
Welstandsnota 7
Beeldkwaliteitsplan 7

2. Stedenbouwkundig raamwerk **8**

Stedenbouwkundig raamwerk 8
Mogelijke stedenbouwkundige uitwerking 10

3. Beeldkwaliteit bebouwing **12**

1. Vrije elementen in het groen 14
2A. Woongebieden 17
2B. Inpassing bestaande panden 22
3. Beekwoningen 24

4. Beeldkwaliteit openbare ruimte **28**

1. Noordelijke groenzone 30
2. Parallelstraat 32
3. Woonstraten 34
4. Parkzone Stakenbeek 37

1 Inleiding

Aanleiding

De stationsomgeving van Oldenzaal is in ontwikkeling. Als onderdeel van het vernieuwingsplan Stationspark Oldenzaal Centraal is woongebied Oldenzaal Centraal Bisschop Balderikstraat e.o. (fase 1) gerealiseerd. De gemeente Oldenzaal is voornemens om ook Oldenzaal Centraal Parallelstraat e.o. (fase 2) te ontwikkelen. Ten opzichte van het herijkte masterplan voor het volledige gebied en het beeldkwaliteitskader uit 2007 zijn er een aantal belangrijke uitgangspunten gewijzigd. Zo krijgt de Parallelstraat een ander verloop en is er de wens om een aantal bestaande fabriekspanden te behouden. Daarom is een actualisatie van het beeldkwaliteitskader voor het gebied dat gelegen is tussen de Helmichstraat, het spoor, de Parallelstraat, de Stakenbeek en de achterzijden van de woningen aan de Boerskottenlaan noodzakelijk.

Doel & Ambitie

Het doel van het beeldkwaliteitplan is het bieden van een overzichtelijk en overkoepelend kwaliteitskader voor de ontwikkeling van Oldenzaal Centraal Parallelstraat e.o. Het door BDP Khandekar herijkte masterplan uit 2011 en het beeldkwaliteitskader uit 2007 vormen daarvoor het vertrekpunt. Dit is van belang om ervoor te zorgen dat de samenhang tussen de verschillende fases blijft bestaan. Tegelijkertijd biedt het vernieuwde beeldkwaliteitsplan de mogelijkheid om actuele thema's als klimaatadaptatie,



Ligging van Oldenzaal Centraal Parallelstraat e.o. (fase 2) binnen Oldenzaal

natuurinclusief bouwen en circulariteit te verankeren. Dit beeldkwaliteitplan bevat concrete richtlijnen voor bebouwing, erfinrichting en openbare ruimte.
Het beeldkwaliteitplan is een inspiratiedocument en is bedoeld als een uitnodigend kader voor initiatiefnemers en leidraad voor de beoordeling van plannen door de gemeente Oldenzaal. Zo is de beoogde sfeer en ruimtelijke kwaliteit vastgelegd om het voormalig bedrijventerrein te transformeren tot een aantrekkelijke woonbuurt die goed is ingepast in de groene omgeving.

Masterplan

Voor het plangebied Stakenbeek is het herijkte masterplan Oldenzaal centraal uit 2011 het vertrekpunt. Dit plan gaat uit van de realisatie van hoofdzakelijk grondgebonden woningen binnen een aantal bouwvelden met daartussen groene, gedeeltelijk autovrije, woonstraten richting de Stakenbeek. De Bisschop Balderikstraat -Parallelstraat is de ruggengraat van het plan en vormt een stevige laanstructuur. De Helmichstraat is de groene loper naar het station en vormt een belangrijke fietsverbinding richting het centrum. Tevens vormt dit de scheiding tussen fase 1 en fase 2.
Als we naar fase 2 kijken valt op dat de Parallelstraat relatief dicht langs het spoor loopt. Van daaruit loopt een aantal doodlopende woonstraten richting de Stakenbeek. Aan de Stakenbeek zijn bijzondere appartementenblokken gesitueerd met een halfverdiepte parkeeroplossing onder het groen.



Herijking Masterplan Oldenzaal Centraal, 2011 (BDP Khandekar)

Beeldkwaliteitplan Oldenzaal Centraal Bisschop Balderikstraat e.o. (fase 1)

Het beeldkwaliteitskader uit 2007 geeft een helder kader om een woonbuurt te realiseren met een dorpse schaal die past bij Oldenzaal, maar tegelijkertijd ook een duidelijke eigen identiteit heeft. Samenhang en variatie zijn in evenwicht. Hiernaast zijn de gerealiseerde woningen in fase 1 afgebeeld.

Voor de bebouwing geldt dat deze een kap moet hebben en dat er met twee gevelmaterialen wordt gewerkt; een donkere plint en een lichte bovenzijde. Daarbij is er een verbindend element dat de boven en onderzijde met elkaar verbindt.

Voor de appartementengebouwen geldt dat deze een afwijkende vormgeving hebben, die de entreefunctie versterkt.

In de openbare ruimte valt het duurzame materiaalgebruik (gebakken klinkers) op en de zichtbare afstroming van regenwater. De aanwezige hoogteverschillen zijn middels keermuurtjes geaccentueerd. Zo is er een prettige groene woonbuurt ontstaan.













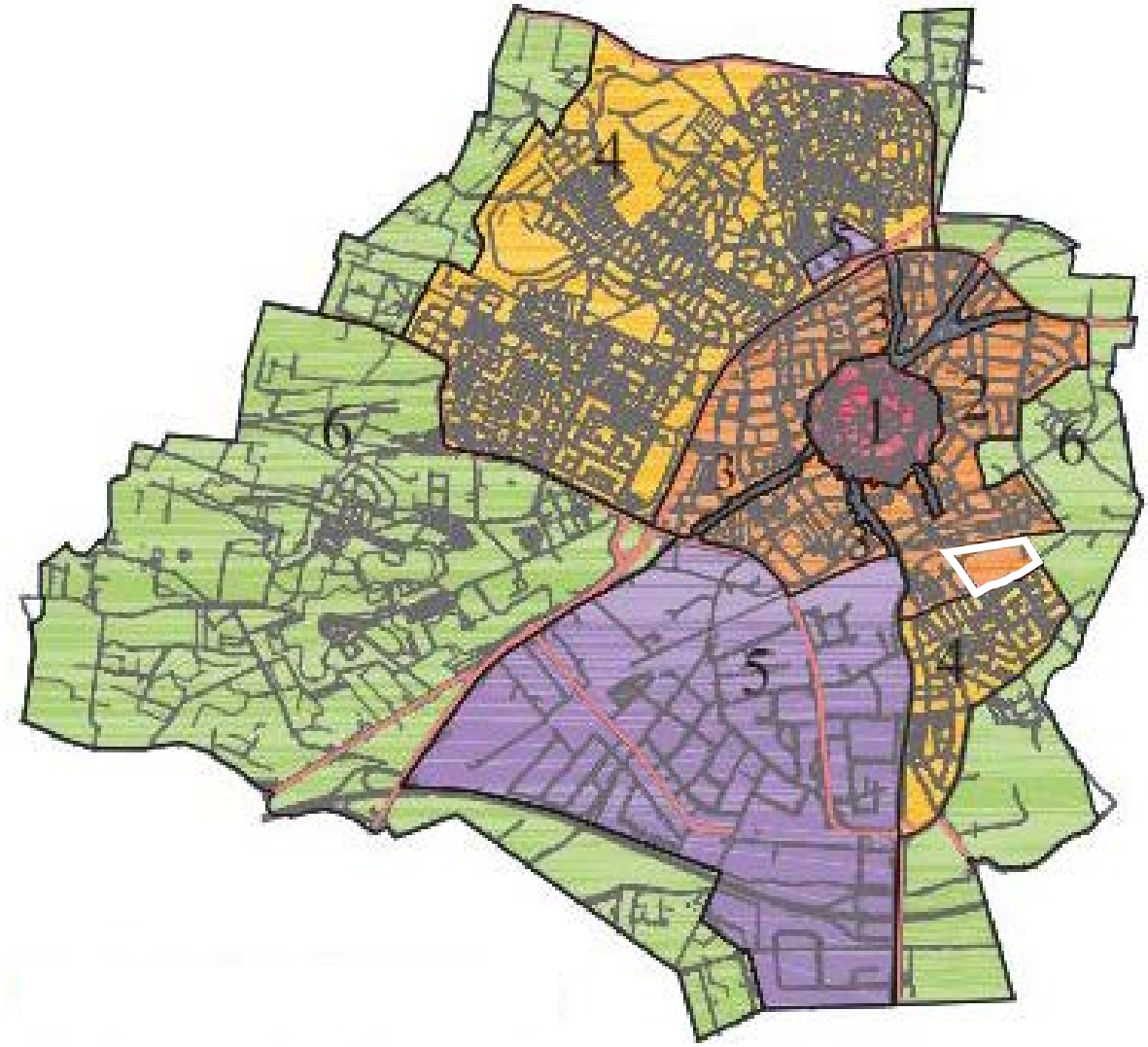
Welstandsnota

De gemeente Oldenzaal heeft in 2012 een welstandsnota opgesteld. Met de nota tracht de gemeente de ruimtelijke kwaliteit te behouden en waar nodig te versterken. Binnen de gemeente zijn zes deelgebieden te onderscheiden die ieder een eigen karakter en kenmerken hebben. Het plangebied valt in deelgebied 2 'schil'. De Schil rondom het centrum heeft een tuinstedelijk karakter. Opvallend zijn de forse beeldbepalende bedrijfspanden op belangrijke plekken.

Beeldkwaliteitplan

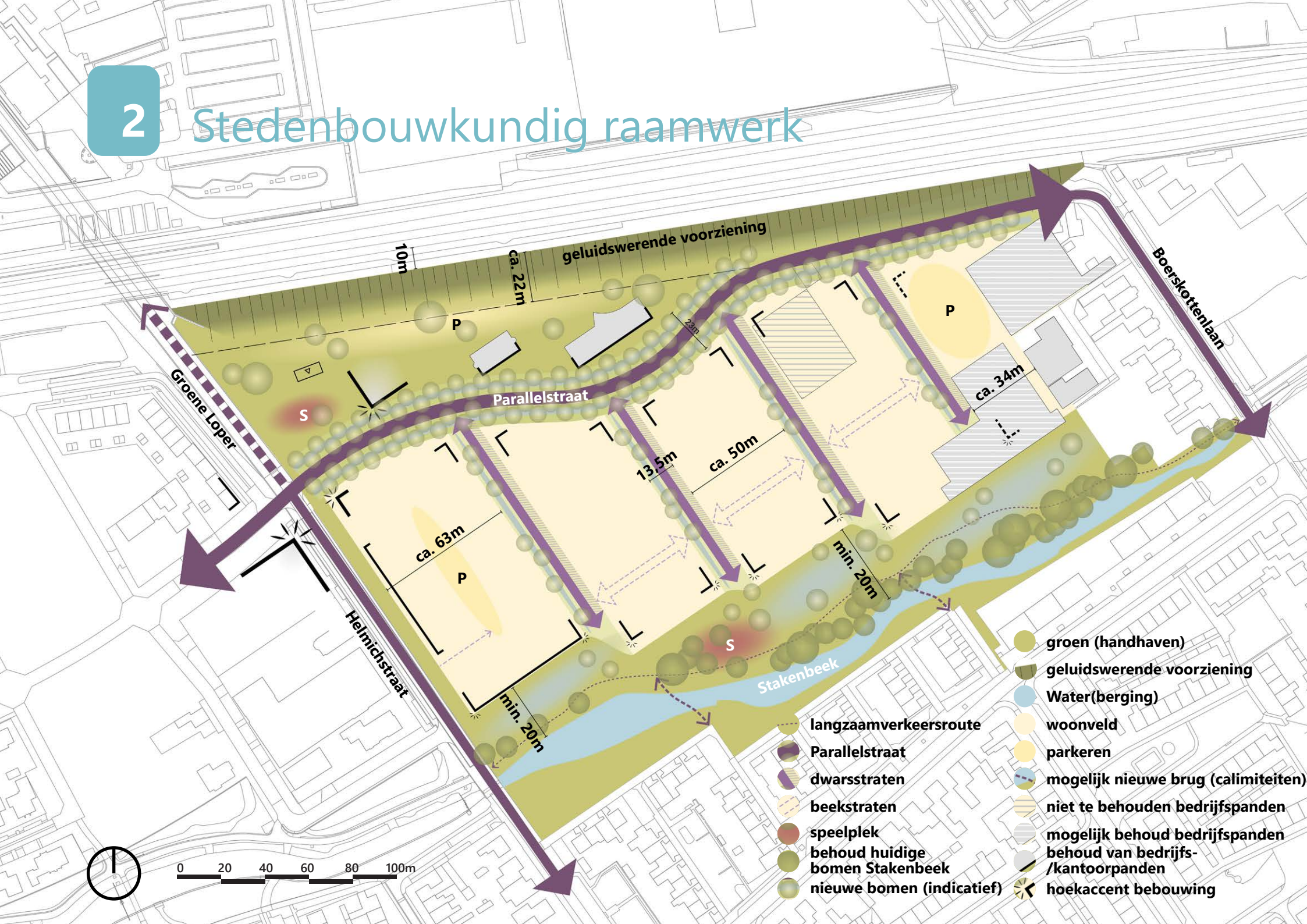
Voor (her)ontwikkelingsprojecten is een beeldkwaliteitparagraaf in een bestemmingsplan of beeldkwaliteitplan vereist. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van de Oldenzaal Centraal Parallelstraat e.o. Het beeldkwaliteitplan is leidend ten opzichte van de welstandsnota en bevat criteria die er voor zorgen dat een bouwplan aansluit bij de beoogde ruimtelijke opzet en inrichting van de openbare ruimte. Het beeldkwaliteitsplan vormt, na vaststelling door de gemeenteraad, het toetsingskader voor de welstandscommissie.

Daarbij heeft het college van B&W de bevoegdheid om vrijstelling te verlenen op de in het voorliggende beeldkwaliteitplan genoemde maatvoering, hoogten, dakhallingen, mits sprake is van een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en na goedkeuring van de stadsbouwmeester.



Deelgebieden welstandsnota Oldenzaal

2 Stedenbouwkundig raamwerk



Stedenbouwkundig raamwerk

In de loop van de tijd zijn diverse omstandigheden veranderd. Dit geldt niet alleen voor de woningbehoefte en marktomstandigheden, maar ook voor gemeentelijk beleid en andere wettelijke kaders. Dit heeft geleid tot het aanpassen van de ruimtelijke structuur, maar wel in de geest van het herijkte Masterplan uit 2011.

De belangrijkste gewijzigde uitgangspunten zijn:

» Het verloop van de Parallelstraat. Twee bestaande kantoorpanden aan het spoor blijven mogelijk behouden, waardoor de Parallelstraat een andere ligging heeft gekregen. De Parallelstraat sluit vloeiend aan op de Boerskottenlaan en Bisschop Balderikstraat en krijgt een vergelijkbaar laanprofiel als in fase 1.

» De oude fabriekspanden van Zwartz hebben lange tijd de identiteit van het gebied bepaald en zijn dan ook cultuurhistorisch waardevol. Inpassing van (een deel van) deze panden is dan ook een belangrijke ambitie. Tegelijkertijd is het niet zeker of het technisch en financieel haalbaar is om de panden te herontwikkelen en een passende functie te geven. Daarom is het raamwerk flexibel; de panden kunnen worden ingepast, maar ook een ontwikkeling zonder de bestaande panden is mogelijk. De ligging van de dwarsstraten en bouwvelden daartussen is hierop afgestemd. Zo kan vanuit het westen het gebied fasegewijs ontwikkeld worden en kan de beslissing over het al dan niet inpassen van de panden van Zwartz later genomen worden.

» Omwille van flexibiliteit en bereikbaarheid voor bijvoorbeeld hulp- en vuilnisophaaldiensten verbinden we de dwarsstraten via beekstraten. De exacte ligging van de beekstraten volgt in de uitwerking.

» Vanuit het oogpunt van klimaatadaptatie en versterken van de biodiversiteit is het uitgangspunt om zoveel mogelijk bestaande bomen te behouden. Bebouwing langs de Stakenbeek is dan ook niet langer wenselijk. Hier voorzien we in een brede parkzone, die ruimte biedt aan waterberging, een speelplek en een informele wandel- en fietsroute langs de beek. Aan de Stakenbeek zijn wel bijzondere woningen gesitueerd die een tweezijdige oriëntatie kennen.


0
20
40
60
80
100m

Mogelijke stedenbouwkundige uitwerking

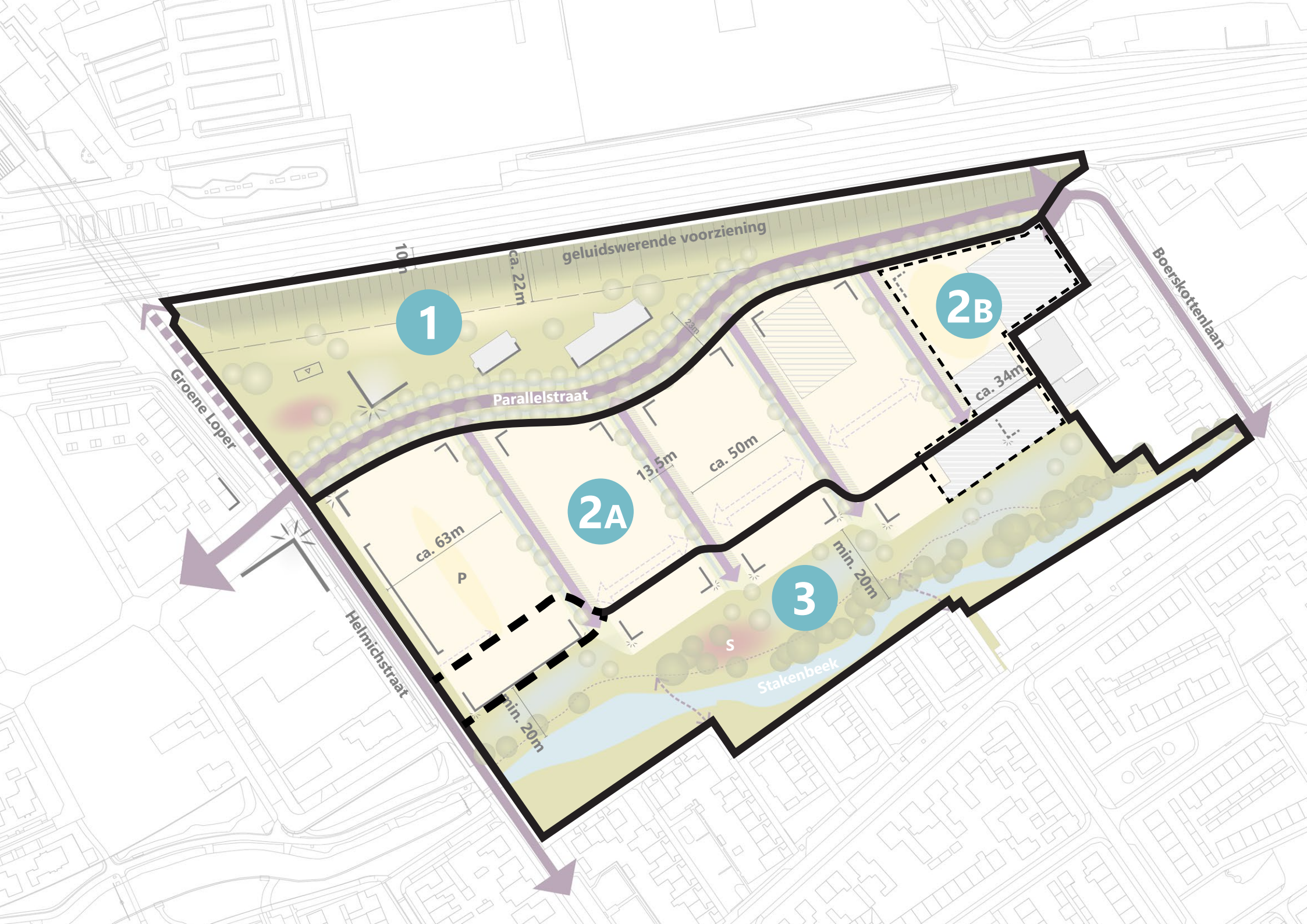
Op de pagina hiernaast is een mogelijke stedenbouwkundige uitwerking weergeven van het stedenbouwkundig raamwerk. Deze uitwerking biedt 91 woningen en bestaat uit een mix van vrijstaande woningen, twee-onder-één-kapwoningen, rijwoningen, patiowoningen en appartementen.
Ten noorden van de Parallelstraat bevinden zich twee bestaande kantoorpanden en een nieuw appartementengebouw. Deze parkeren tussen de gebouwen en de geluidswerende voorziening. Parkeren vindt plaats op eigen terrein (bij vrijstaande en twee-onder-één-kapwoningen) of in de openbare ruimte middels langsparkeren op de dwarsstraten en haaksparkeren in de beekstraten. De Helmichstraat krijgt een stevige begeleiding door de rijwoningen. Deze parkeren op een binnenterrein, zodat de auto's grotendeels uit het zicht zijn van de openbare ruimte.

Bij de panden van Zwartz is ruimte voor een centrale parkeervoorziening, die goed bereikbaar is vanaf de Parallelstraat.

Hiernaast is ook een alternatieve verkaveling te zien voor het noordelijke en oostelijke deel, die aantoont dat er binnen het raamwerk flexibiliteit is.



Alternatieve voorbeelduitwerking, zonder panden van Zwartz en bestaande kantoorpanden


1
2A
2B
3
geluidswerende voorziening
ca. 22m
Parallelstraat
Groene Loper
Helmichstraat
Boerskottenlaan
ca. 63m
P
13,5m
ca. 50m
ca. 34m
min. 20m
min. 20m
S
Stakenbeek

3 Beeldkwaliteit bebouwing

Het plangebied Stakenbeek fase 2 is een gebied met verschillende sferen en is daarmee op te delen in enkele deelgebieden. Voor elk deelgebied beschrijven we de beeldkwaliteit voor de bebouwing en erfinrichting in samenhang.

1. Vrije elementen in het groen

Dit zijn de bestaande kantoorpanden, aangevuld met een nieuw woongebouw tussen de geluidswerende voorziening en het spoor.

2A. Woongebieden

De woongebieden beslaan het grootste deel van het gebied. In dit deegebied gaan we in op de kaders voor de vrijstaande woningen, twee-onder-één-kap-woningen en rijwoningen in dit gebied.

2B. Inpassing bestaande panden

De inpassing van de panden van Zwartz vraagt om eigen spelregels die we in dit deelgebied behandelen.

3. Beekwoningen

De Stakenbeek kent een bijzondere groene kwaliteit. De beekwoningen krijgen een bijzondere architectonische uitstraling passend bij deze unieke situering. Dit vraagt dan ook om eigen spelregels.



1. Vrije elementen in het groen

De ruimte tussen de Parallelstraat, het spoor en de Groene Loper is grotendeels groen ingericht. Twee bestaande panden worden mogelijk gehandhaafd, maar krijgen bij voorkeur een nieuw gezicht aan de Parallelstraat. Een nieuw woongebouw voegen we als derde blok aan het rijtje toe. Deze blokken liggen rondom vrij in het groen. In bouwmassa en oriëntatie, vertonen de gebouwen samenhang. De bestaande gebouwen hebben een lichte kleurstelling. Het nieuwe gebouw krijgt een lichte, natuurlijke uitstraling, die past bij de bestaande kantoorpanden. Door dezelfde materialisatie en eenvoudige vormentaal te gebruiken worden de drie gebouwen familie van elkaar.

Daarnaast is het mogelijk de twee bestaande panden te slopen en drie nieuwe woongebouwen in het groen te ontwikkelen.



Referentie alzijdig appartementengebouw in een groene omgeving met natuurlijke kleuren en materialen.

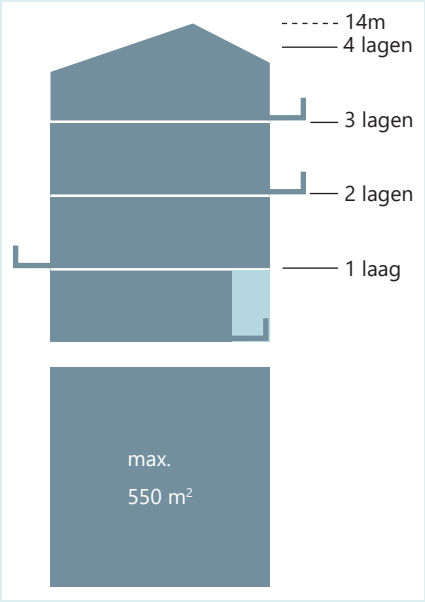


Referentie van appartementen met een hellend dak



Typologieën, oriëntatie en rooilijnen

» Nieuwe gebouwen krijgen de functie wonen.
» Er is een sterke ritmiek tussen de gebouwen die bijdraagt aan een situering als vrij element in het groen. Wandwerking aan de parallelstraat is niet gewenst.
» Minimale afstand tussen woongebouwen is 20 meter, tussen een woongebouw en gebouw zonder woonfunctie geldt minimaal 15 meter.
» Nieuwe gebouwen reageren op dwarsstraten doordat zij deels in de zichtlijn staan.
» Gebouwen kennen een alzijdige oriëntatie, met nadruk op de Parallelstraat.
» Entrees van nieuwe gebouwen bevinden zich bij voorkeur aan de westzijde, zodat zij vanaf de Parallelstraat én de parkeergelegenheid herkenbaar zijn.



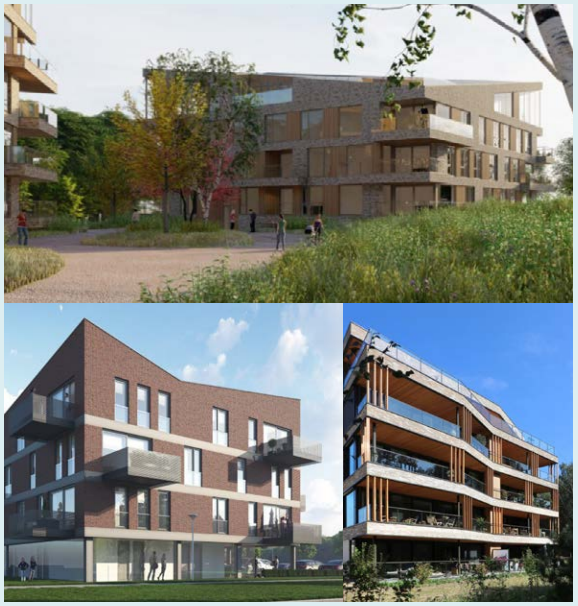
Bouwvolume en bouwhoogte

» Nieuwe gebouwen bestaan uit een eenvoudige en duidelijk herkenbare hoofdmassa. De footprint van een gebouw is maximaal 550 m².
» Eventuele bergingen zijn geïntegreerd in de bouwmassa.
» De maximale bouwhoogte is 14 meter.
» Gebouwen hebben een flauw hellend dak van 20-50 graden met een alzijdig karakter.



Overgang privé-publiek

» Nieuwe gebouwen krijgen één hoofdentree, die herkenbaar is vanaf Parallelstraat en parkeergelegenheid. Dit kan ook door een goede inrichting van de buitenruimte (looproute) naar de entree.
» De huidige kantoorpanden zijn dubbelzijdig georiënteerd.
» Gebouwen liggen direct en rondom in het groen.
» Buitenruimtes op de begane grond binnen de hoofdmassa van het gebouw. Tuinen met bijbehorende erfafscheidingen zijn niet toegestaan.



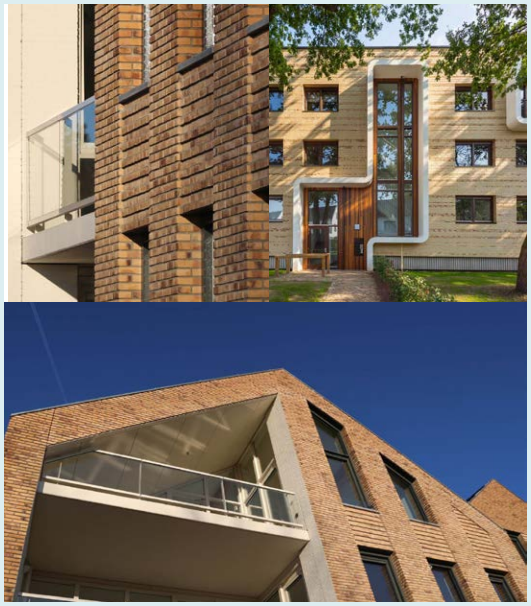
Gevelopbouw

» Lichte architectuur met grote gevelopeningen.
» Gevels krijgen een duidelijke relatie met het maaiveld door aandacht voor de plint. Hier zijn grote transparante gevelvlakken gewenst (volledig blinde gevels niet toegestaan).
» Herkenbare entree is onderdeel van de gevel.
» De gevels zijn in samenhang ontworpen en kennen een alzijdig karakter. Balkons zijn integraal onderdeel van het gevelontwerp.
» De bovenste laag kan een ijlere vormgeving krijgen, zodat het dak lichter lijkt.



Kleur- en materiaalgebruik

» Natuurlijke materialen in lichte gedekte tinten (hout, baksteen, glas, metaal).
» Een flauw hellend dak (evt. middels schijnconstructie) met een alzijdig karakter van metaal, leisteen of keramische elementen. Zonnepanelen zijn meeontworpen met het dakvlak. Groene daken zijn eveneens toegestaan.
» Gevelbegroeiing is mogelijk om de bebouwing nog beter in de groene omgeving in te passen en het natuurinclusieve karakter te versterken.
» Integreer waar mogelijk natuurinclusieve maatregelen, zoals nestkasten voor vogels of vleermuizen of bijenstenen in de architectuur van de bebouwing.



Detaillering

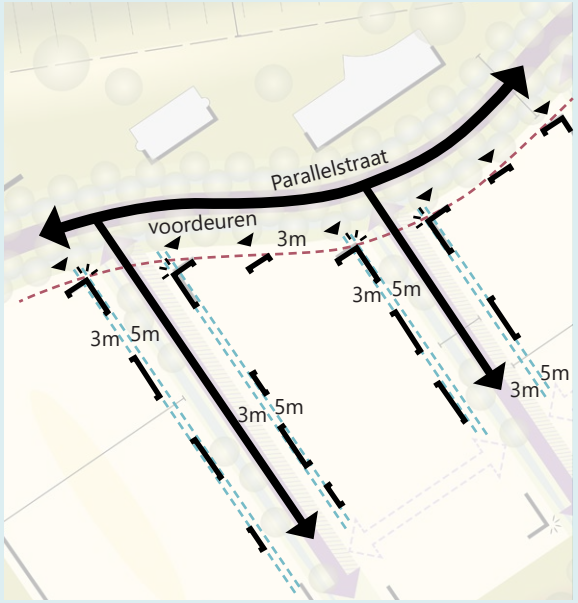
» Zorgvuldige detaillering.
» Evenwichtige gevelopbouw en toevoegingen afstemmen op de architectuur.

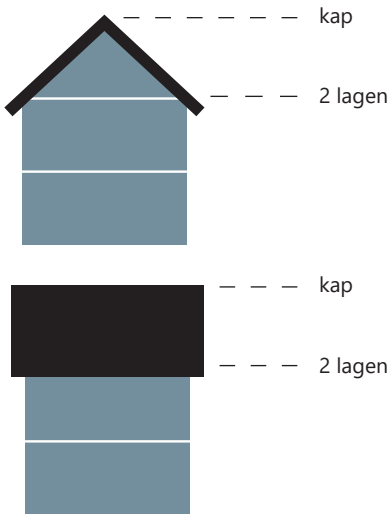
2A. Woongebieden

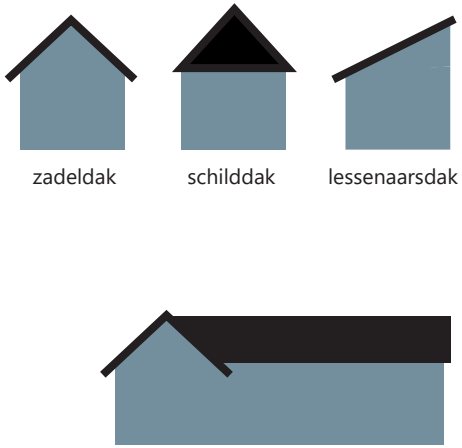
De woongebieden krijgen, aansluitend op Oldenzaal Centraal Bisschop Balderikstraat e.o. (fase 1), de uitstraling van een modern tuindorp. We hebben een levendige groene buurt met een kleinschalig karakter voor ogen met enkele typische elementen die voor een herkenbare karakteristiek en samenhang zorgen.
De twee bindende elementen voor de woongebieden zijn het gebruik van twee kleuren in de gevel en de aanwezigheid van toegevoegde verticale volumes aan een helder dakvlak. Door deze beeldkwaliteit aan alle bebouwing toe te kennen ontstaat een goede balans tussen samenhang en variatie, zoals ook in fase 1 het geval is.

De Helmichstraat is een belangrijke noord-zuid verbinding tussen de wijk Zuid-Berghuizen en het centrum van Oldenzaal. De straat loopt over in de Groene Loper die het spoor ongelijk kruist. Om aan te sluiten bij het stedelijke karakter van de Groene Loper komt er aan de Helmichstraat een stevigere wand van rijwoningen.









Typelogiën, oriëntatie en rooilijnen

- Binnen de woonvelden is een diversiteit aan woningen aanwezig: rijwoningen, twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande woningen.
- Rooilijnen van woningen aan de dwarsstraten liggen op 3 tot 5 meter van de erfgrens evenwijdig aan de straat. Dit zorgt voor een rustig en informeel beeld.
- De Helmichstraat kent een stevigere wand van rijwoningen in een vaste rooilijn op 3 meter van de erfgrens.
- De woningen aan de Parallelstraat volgen de oriëntatie van de bouwvelden. Hoekwoningen hebben een overhoekse oriëntatie. De fictieve rooilijn ligt op 3 meter. Voordeuren bevinden zich aan de Parallelstraat.

Bouwvolume en bouwhoogte

- De woningen bestaan uit een eenvoudige en duidelijk herkenbare hoofdmassa met een kap.
- De woningen zijn maximaal twee bouwlagen met kap en hebben een maximale bouwhoogte van 10 meter.
- Bijgebouwen zijn altijd ondergeschikt aan het hoofdvolume.
- Eventuele carports en garages bevinden zich minimaal 3 meter achter de voorgevel van de hoofdmassa en zijn meeontworpen met de architectuur van de woning.

Kapvorm en kaprichting

- Woningen hebben in de basis een zadeldak, schilddak of lessenaarsdak met de nok evenwijdig aan de straat.
- Woningen gelegen aan de parallelstraat hebben in de basis een langskap.
- Kappen hebben een dakhelling van 20-50 graden.
- Samengestelde daken zijn mogelijk op hoeken van woonvelden of in een zichtlijn.
- Daken van bijgebouwen zijn altijd ondergeschikt aan het hoofdvolume.
- Toegevoegde elementen zoals dakkapellen, verspringende goten of elementen die door de goot heen steken, zijn in samenhang met het totaalontwerp.



twee contrasterende kleuren in de gevel







Gevelopbouw

» Het hoofdkenmerk van de gevels binnen de woonvelden is het gebruik van twee kleuren. Een uitzondering daarop zijn de woningen aan de Helmichstraat, deze kennen een gevel van één kleur.

» De gevel heeft een horizontale geleding. Het donkere deel bevindt zich aan de onderzijde en het lichtere deel aan de bovenzijde van de gevel. 50% tot 80% van de gevel heeft een donkere kleur. Het kan ook een verspringend geheel vormen. Lichte geveldelen voorkomen dat woningen teveel opwarmen.

» Volledig gesloten zijgevels, die grenzen aan het openbaar gebied zijn niet toegestaan.

Kleur- en materiaalgebruik

» Het hoofdmateriaal voor de gevel is (gekeimde) baksteen, maar ook andere materialen zoals stuc, hout en keramische materialen zijn denkbaar.

» Dakbekleding bestaat uit matzwarte gebakken pannen of groene daken.

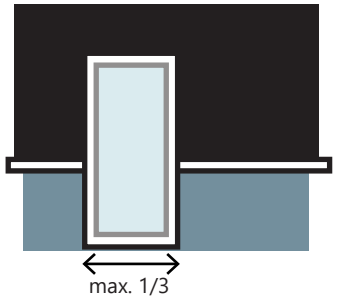
» Kozijnen en detaillering in samenhang met het architectonisch ontwerp.

» Zonnepanelen zijn meeontworpen met het dakvlak.

» Integreer waar mogelijk natuurinclusieve maatregelen, zoals nestkasten voor vogels of vleermuizen of bijenstenen in de architectuur van de bebouwing.

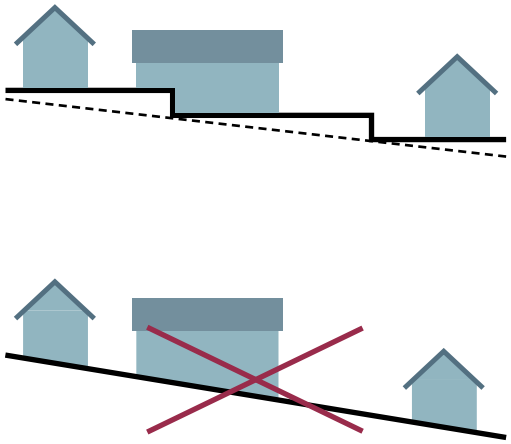


elementen op het dak die doorlopen in de gevel



element dat vanaf het maaiveld doorloopt in het dakvlak





Detaillering

» Om een eenheid binnen het plangebied te verkrijgen heeft elk hoofdgebouw, met uitzondering woningen aan de Helmichstraat, toegevoegde verticale volumes die de verwevenheid tussen dakvlak en gevel versterken. Dit kunnen elementen in het dakvlak zijn die doorlopen in de gevel of elementen die vanaf het maaiveld doorlopen in het dakvlak. Deze volumes zijn ondergeschikt aan de gevel; zijn maximaal één derde van de gevel, mogen maximaal 0,5 meter voor de rooilijn liggen en moeten voor de herkenbaarheid van de kap onder de nok blijven.

» Bij de rijwoningen aan de Helmichstraat is het mogelijk hoekwoningen een steviger accent te geven door een lessenaarsdak.

» Evenwichtige gevelopbouw en toevoegingen afstemmen op de architectuur.

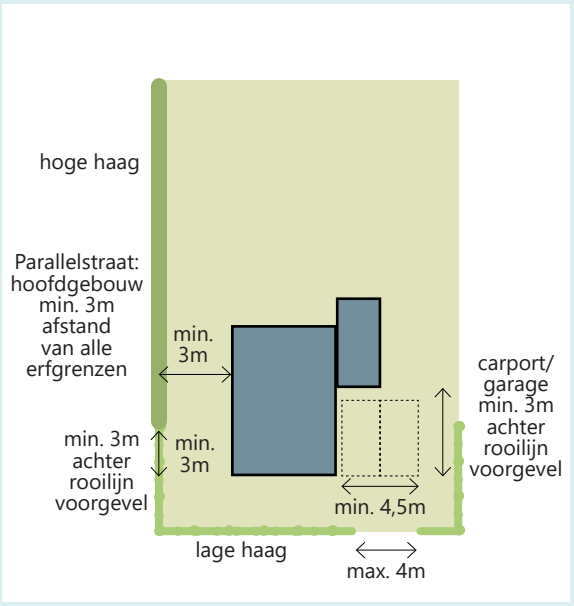
Hoogteverschillen opvangen

» Hoogteverschillen in het gebied worden terrasvorming overbrugd.

» Géén geleidelijk glooiend verloop van hoogteverschillen.







Overgang privé-publiek

» Erfafscheidingen dragen bij aan de sfeer en uitstraling van een tuindorp.
» Erfafscheidingen aan de voorzijde van woningen aan de woonstraten bestaat uit een lage haag, maximaal 1,00 meter.
» Erfafscheidingen aan de voorzijde van woningen aan de Parallelstraat en Helmichstraat bestaat uit een muurtje, maximaal 1,00 meter. Deze muurtjes staan op grond van de gemeente.
» Bij woningen die aan twee zijden aan de openbare ruimte grenzen wordt de voortuinafscheiding ook langs de zijdelingse erfgrens toegepast, tot minimaal 3,00 meter achter de voorgevelrooilijn van de hoofdbebouwing.
» Erfafscheidingen op de zijdelingse en achterste erfgrens, die aan de openbare ruimte grenzen, krijgen een hoge haag van 1,80 meter.
» Hagen mogen variëren per straat. Soorten hagen welke kunnen worden toegepast zijn liguster, veldesdoorn, haagbeuk en rode beuk.
» Hagen worden aangeplant binnen uitgeefbaar gebied met een instandhoudingsverplichting.
» Hoogteverschillen worden bij de erfafscheidingen opgevangen.

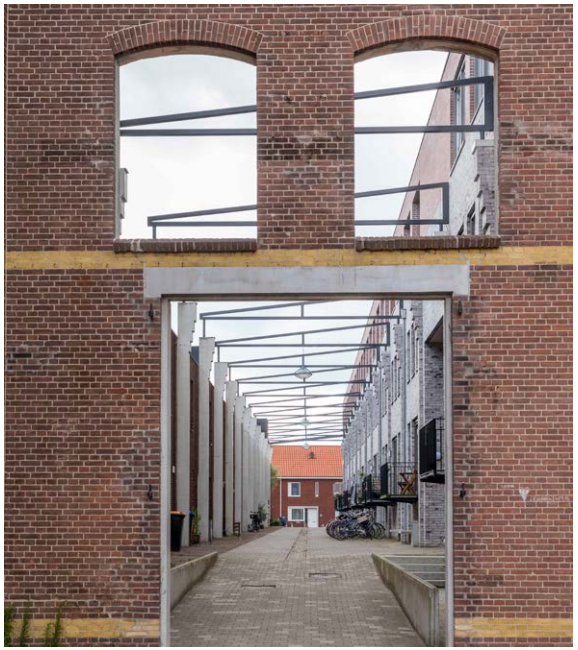
Erfinrichting

» Vrijstaande woningen en twee-onder-een-kapwoningen hebben minimaal twee parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze bevinden zich achter de voorgevel van het hoofdgebouw. Daarbij zijn twee parkeerplaatsen naast elkaar (minimaal 4,5m) het uitgangspunt.
» Enkele inritten maximaal 4 meter breed. Samengevoegde inrit maximaal 7 meter breed.
» Eventuele carports en garages bevinden zich minimaal 3 meter achter de voorgevel van de hoofdmassa.
» Aan de Parallelstraat dienen hoofdgebouwen minimaal 3 meter van alle erfgrenzen afstand te houden.

2B. Inpassing bestaande panden

Voor de panden van Zwartz geldt dat gekeken wordt naar een passende herbestemming. Daarbij zijn diverse functies denkbaar. De beeldkwaliteitseisen zijn dan ook algemeen. Het credo is ‘behoud door ontwikkeling’. Ook is de samenhang tussen de bebouwing en de erfinrichting van groot belang om de industriële sfeer en uitstraling te versterken.











Compositie en massa

» De bouwhoogte is maximaal 6 meter.
» Vanuit het credo ‘behoud door ontwikkeling’ kunnen eventueel hogere bouwvolumes toegevoegd worden tot maximaal 10 meter. Deze houden minimaal 10 meter afstand tot de erfgrenzen van de bebouwing aan de Boerskottenlaan.
» Evenwichtige en samenhangende compositie van oude gebouwen en nieuwe toevoegingen
» Parkeergelegenheid dient op eigen terrein gerealiseerd te worden. Dit kan op maaiveld of binnen de bouwmassa.



Kleur- en materiaalgebruik

» Natuurlijke materialen in gedekte tinten hebben de voorkeur. Dit kunnen zowel lichte als donkere tinten zijn.
» Volledig gesloten gevels worden voorkomen of krijgen een groene uitstraling door gevelbegroeiing.
» Industriële uitstraling en detaillering.
» Evenwichtige gevelopbouw en toevoegingen afstemmen op de architectuur.
» Integreer waar mogelijk natuurinclusieve maatregelen, zoals nestkasten voor vogels of vleermuizen of bijenstenen in de architectuur van de bebouwing.



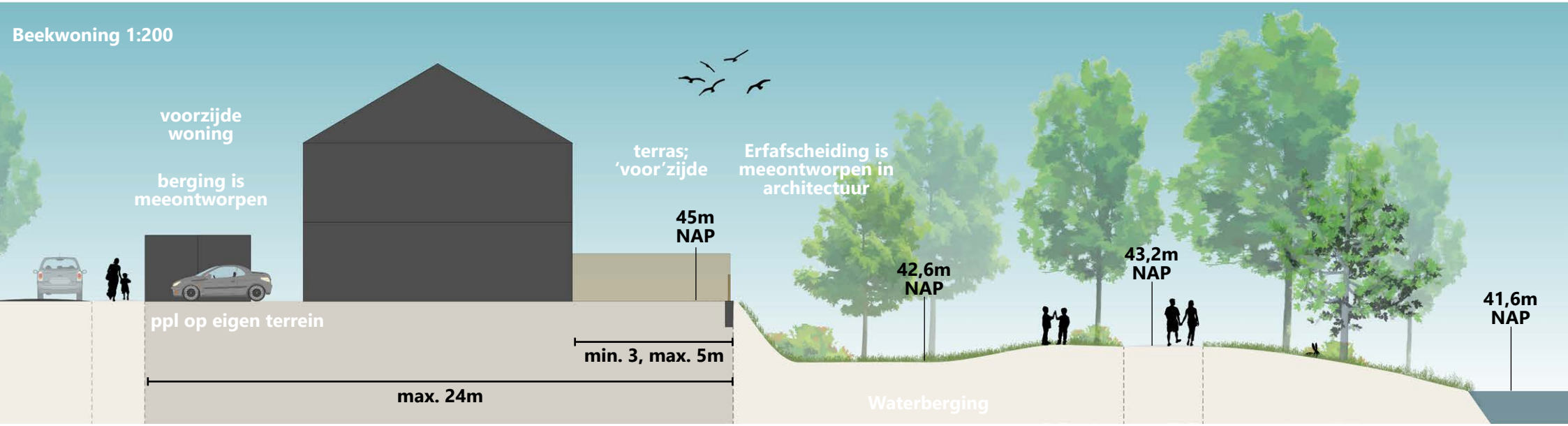
Overgang privé publiek

» Zorgvuldige overgang van bebouwing naar openbare ruimte, waarbij erfafscheidingen zijn meeontworpen in het ensemble.
» Ambitite is om ter plaatste van de voormalige schoorsteen van het fabriekscomplex een element (follie-achtige constructie) te realiseren als herkenningspunt van het complex.

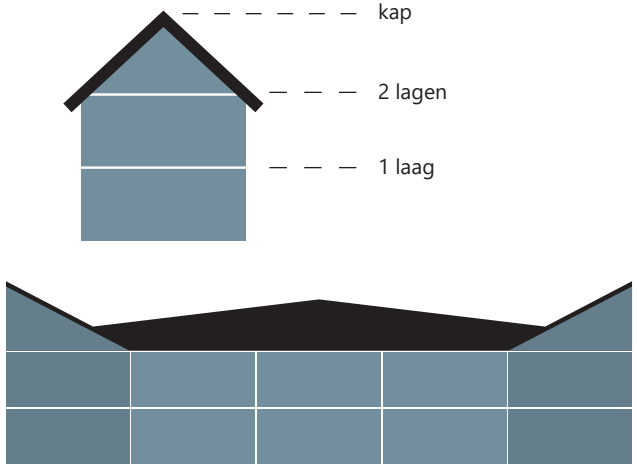
3. Beekwoningen

De woongebieden kennen een bijzondere beëindiging aan de parkzone Stakenbeek. Deze 'koppen' grenzen aan het groen, waardoor de tweezijdige oriëntatie van de bebouwing belangrijk is. Hier komen de hoogteverschillen tot uitdrukking. Aan de straatzijde sluiten de blokken aan, terwijl de terrasvormige buitenruimte verhoogd ligt ten opzichte van de parkzone. Elk blok kent een sterk samenhangende massa met een alzijdige uitstraling, waarin de erfafscheidingen integraal onderdeel zijn van de architectuur. De blokken onderling kennen een eigen verschijningsvorm, maar zijn wel familie van elkaar. Zo geldt voor het meest westelijke blok dat deze de entree aan de Stakenbeek heeft en een privé tuin aan de noordzijde. Dit vanwege de zichtbaarheid vanaf de Werner Helmichstraat. Voor de overige blokken geldt dat zij een terrasvormige meeontworpen buitenruimte hebben aan de Stakenbeek.
Het meest westelijke blok gaat mee in de ritmiek en uiterlijke verschijningsvorm van de beekwoningen maar volgt de oriëntatie van de spelregels van de Helmichstraat in '2A. Woongebieden'.

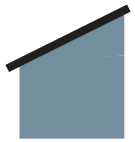








Eén blok is één samenhangende massa met een sculpturaal karakter en een verbijzondering op de hoeken van het blok



lessenaarsdak



zadeldak

Typologieën, oriëntatie en rooilijnen

- Er zijn verschillende aaneengesloten woontypologieën mogelijk, zoals rijwoningen, terraswoningen, patiowoningen en drive-in woningen.
- De rooilijnen van de woningen liggen evenwijdig aan de beekstraten en volgen de oriëntatie van de woonvelden.
- De woningen hebben twee volwaardige ‘voorzijden’ waarop zij georiënteerd zijn; de beekstraat én de Stakenbeek.
- Het meest westelijke blok oriënteerd zich met de voorzijde naar de Stakenbeek.

Bouwvolume en bouwhoogte

- Eén blok is één samenhangende massa met een sculpturaal karakter en een verbijzondering op de hoeken van het blok.
- De woningen bestaan uit één of twee bouwlagen met kap, met een maximale bouwhoogte van 10 meter.
- De maximale diepte van de kavel is 24 meter.
- Aan de zijde van de Stakenbeek krijgen de woningen buitenruimtes in de vorm van (dak)terrassen en balkons, met uitzondering van het meest westelijke blok De diepte van het terras is 3 tot 5 meter.
- Bergingen zijn meeontworpen met de bouwmassa aan de straatzijde.
- Geen aanbouwen aan de zijde Stakenbeek, bijgebouwen zijn uitgesloten.

Kapvorm en kaprichting

- Kappen dienen een simpele opzet te hebben.
- Zadeldaken (langs- en dwarskappen) en lessenaarsdaken zijn toegestaan.
- Kappen hebben een dakhelling van 20-50 graden.
- Kappen ondersteunen de samenhang van en de sculpturaliteit van de hoofdmassa.



Gevelopbouw

» De noordgevel naar de woonvelden toe is relatief gesloten.
» De zuidgevel opent zich naar het park en de Stakenbeek. Deze gevel heeft een transparante uitstraling door toepassen van grote glasvlakken en de gevels ogen licht. Zonwering is meeontworpen met de architectuur.
» Gesloten gevels aan de zijkanten van woningen die aan de openbare ruimte grenzen zijn niet toegestaan.



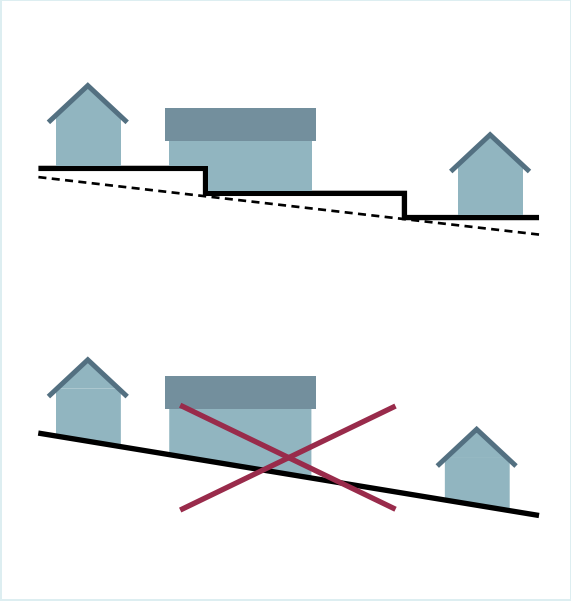
Kleur- en materiaalgebruik

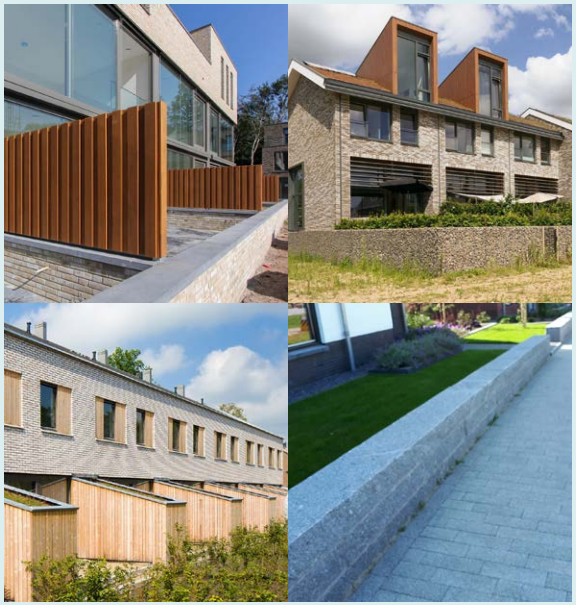
» De blokken zijn onderscheidend aan de woonvelden.
» De gevel van de woningen bestaat uit één lichte kleur, in natuurlijke aarde- of wittinten.
» De materialen sluiten aan op de groene omgeving. (Gekeimde) baksteen, stuc, hout, keramische materialen in lichte tinten en glas zijn passend. Ook gevelbegroeiing is toegestaan.
» Eventuele dakbekleding bestaat uit matzwarte gebakken pannen of groene daken.
» Zonnepanelen zijn meeontworpen met het dakvlak.
» Integreer waar mogelijk natuurinclusieve maatregelen, zoals nestkasten voor vogels of vleermuizen of bijenstenen in de architectuur van de bebouwing.



Detaillering

» Accenten in de gevel kunnen in donkere tinten uitgevoerd worden, zoals (gekeimde) baksteen of met donker (gebeitst) hout.
» Kleine accenten zijn bijvoorbeeld kozijnen, lateien of dakkapellen.
» Evenwichtige gevelopbouw en toevoegingen afstemmen op de architectuur.







Hoogteverschillen opvangen

» Hoogteverschillen in het woongebied worden terrasvorming overbrugd.

» Een geleidelijk glooiend verloop van hoogteverschillen is van toepassing in het park.

Overgang privé-publiek

» Erfafscheiding is afgestemd op en in samenhang ontworpen met de architectuur van de woningen.

» De hoogte van de erfafscheiding aan de voor- en achterzijde (terras) is maximaal 1 meter ten opzichte van terrasniveau (oogt hoger aan de zijde van de beek).

» Bij woningen die aan twee zijden aan de openbare ruimte grenzen wordt de afscheiding aan de voor- en achterzijde ook langs de zijdelingse erfgrens toegepast.

» De erfafscheiding tussen de woningen is maximaal 1,8 meter hoog en is tevens meeontworpen met de architectuur.

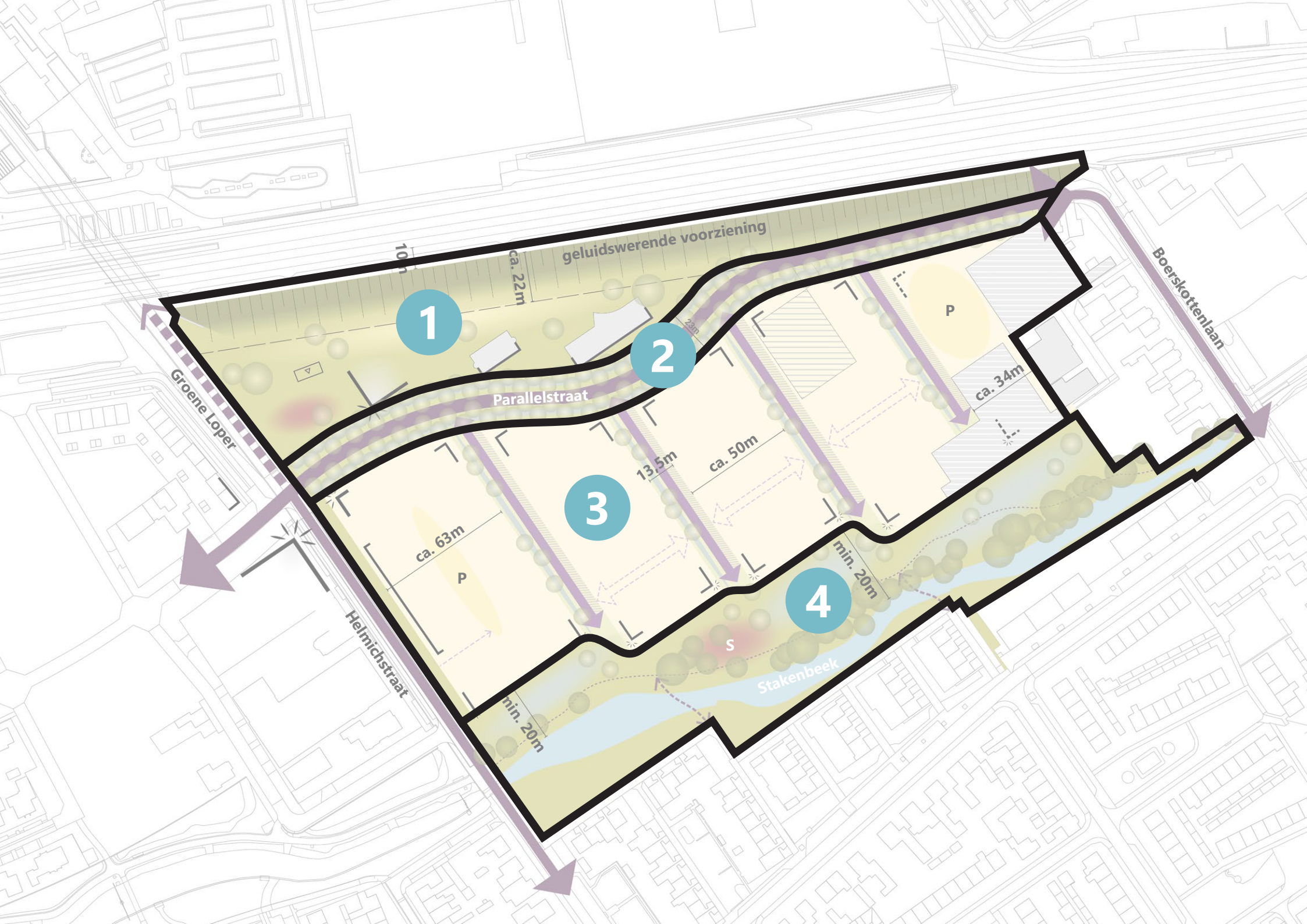
» De privacy op de terrassen wordt gewaarborgd door het hoogteverschil met het park.

» Geen achteruitgangen van de terrassen van de woningen naar het park.

» Kerende voorzieningen aan beekzijde liggen op gemeentegrond.

Lage gebouwde erfafscheiding (minimaal 0,50 meter, maximaal 1,00 meter)

Hoge meeontworpen erfafscheiding (1,80 meter)


geluidswerende voorziening
ca. 22m
1
2
Parallelstraat
23m
P
ca. 34m
Boerskottenlaan
Groene Loper
13,5m
ca. 50m
3
ca. 63m
P
Helmichstraat
min. 20m
4
S
Stakenbeek
min. 20m

4 Beeldkwaliteit openbare ruimte

Net als bij het hoofdstuk beeldkwaliteit bebouwing zijn er voor de openbare ruimte verschillende deelgebieden te onderscheiden. De grenzen tussen deze deelgebieden zijn minder hard, ze vloeien in elkaar over. De openbare ruimte valt in de volgende vier deelgebieden uiteen:

1. Noordelijke groenzone

2. Parallelstraat

3. Woonstraten

4. Parkzone Stakenbeek

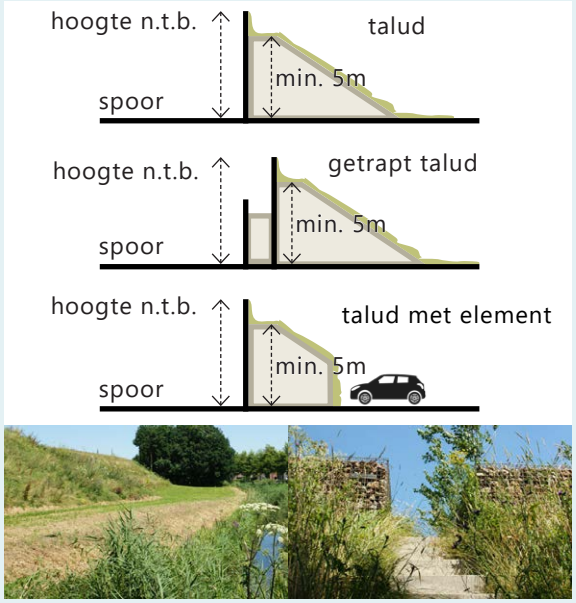


1. Noordelijke groenzone

De noordelijke groenzone krijgt een parkachtige uitstraling. De ambitie is dat de groenzone wordt begrensd door een ‘groene’ geluidswerende voorziening van het spoor aan de noordzijde, waardoor het een besloten karakter krijgt. Het groen in het park heeft een natuurinclusieve uitstraling: beplanting bestaat uit voornamelijk gebiedseigen inheemse soorten. Parkeren wordt landschappelijke ingepast in het groen. Het gebied heeft een semi-openbaar karakter.









Groen

- Het groen heeft een parkachtige uitstraling, bestaande uit bloemrijk grasland en solitaire bomen.
- Geschikte bomen zijn gebiedseigen inheemse soorten, zoals eiken, beuken, fruitbomen of een notenboom.
- Rondom de parkeerkoffers is een haag aanwezig, bijvoorbeeld de landschappelijke haagbeuk (Carpinus betulus).

Geluidswerende voorziening

- Aan de noordzijde bevindt zich een geluidswerende voorziening ter afscherming van het spoor.
- De hoogte van de geluidswerende voorziening aan de spoorzijde volgt uit het akoestisch onderzoek en is geregeld in het bestemmingsplan. Van belang is dat het talud aan de zijde van de Parallelstraat minimaal 5m hoog is en een groene uitstraling krijgt.
- Het talud wordt ingezaaid met een meerjarig bloemrijk grasmengsel voor biodiversiteit en beplant met inheemse heesters.

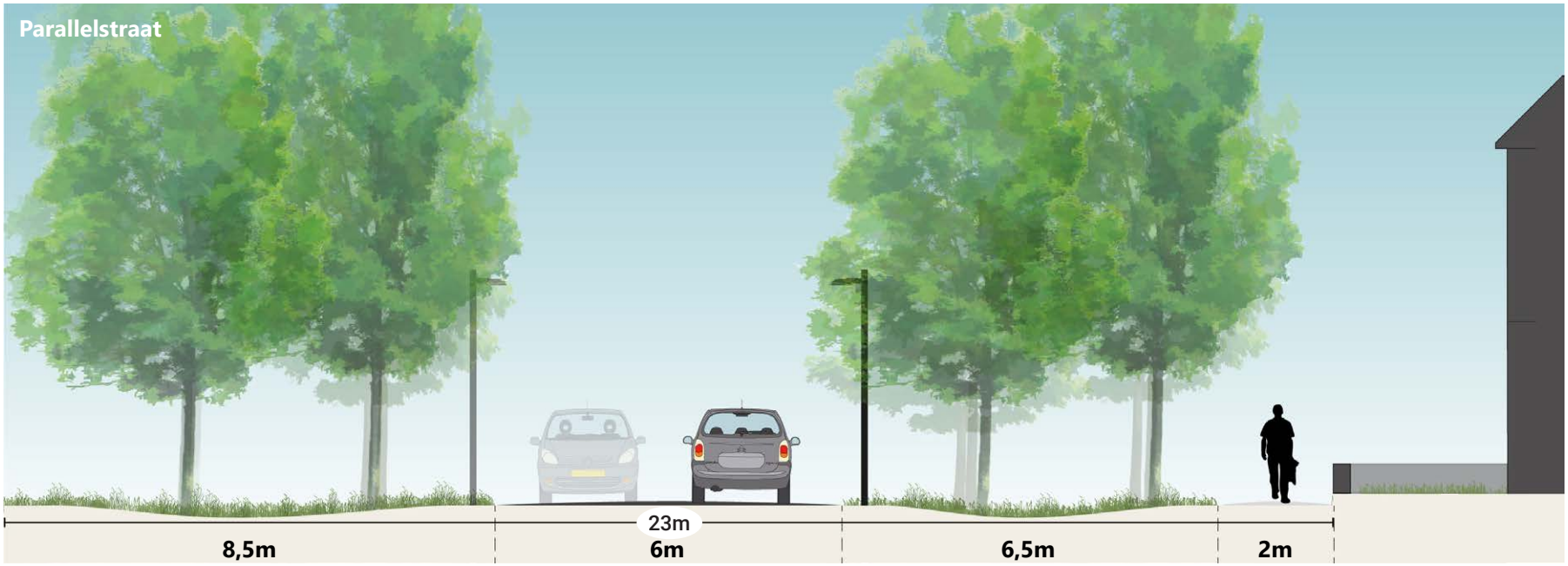
Verharding en parkeren

- Parkeren op maaiveld of (deels) in/onder de geluidswerende voorziening.
- Verharding wordt zoveel mogelijk beperkt.
- Verharding van de rijbaan in de parkeerkoffers bestaat uit betonstraatstenen in een lichte tint.
- Parkeerplaatsen worden verhard met grasstenen ten behoeve van regenwaterinfiltratie, eventueel met een uitstapstrook van een paar strekken klinkers of anderzins.
- Eventuele paden bestaan uit halfverharding, bijvoorbeeld achterhoeks padvast.
- De parkeerplaatsen op het maaiveld worden ingepakt met een (gemengde) haag.

2. Parallelstraat

De Parallelstraat is de hoofdontsluitingsroute van de woonvelden en sluit aan op de Bisschop Balderikstraat. Door het glooiend verloop krijgt de straat de uitstraling van een parkachtige laan. Een dubbele bomenrij aan weerszijden draagt hier aan bij. Daarnaast wordt de rijbaan begeleid door brede groene bermen die tevens een waterbergende functie hebben.







Groen

» Aan weerszijden van de rijbaan is een brede groenstrook aanwezig. De groenstroken functioneren als wadi voor regenwateropvang.
» In de groenstroken is aan weerszijden een dubbele bomenrij aanwezig van minimaal 2e grootte, maar bij voorkeur 1e grootte Aanplant in zelfde ritmiek als in fase 1 zodat een structurerende laanstructuur otnstaat. Geschikte soorten zijn soorten van de eerste orde die tegen tijdelijke overstroming kunnen.
» Wadi's worden ingezaaid met een meerjarig bloemrijk mengsel dat goed tegen tijdelijke overstroming kan.



Verharding

» De rijbaan bestaat uit roodbruine straatbakstenen (vergelijkbaar met fase 1).
» Trottoirs worden gerealiseerd in betontegels.
» Inritten bestaan uit grasstenen.
» Langs de straat zijn geen parkeerplaatsen aanwezig.
» Inritten naar woningen zoveel mogelijk beperken en waar mogelijk twee woningen ontsluiten via één samengevoegde inrit.



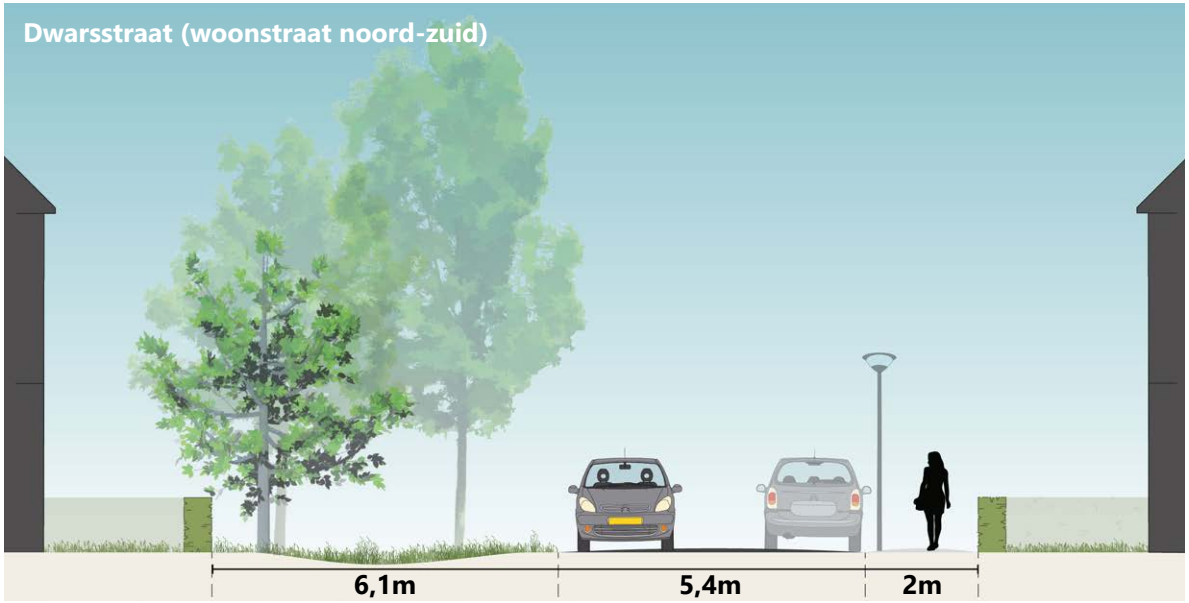
Straatmeubilair

» De verlichting toont verwantschap met de Bisschop Balderikstraat.
» De verlichting wordt uitgevoerd in een metaalkleur.
» Langs de rijbaan worden waar nodig natuurlijk uitziende anti-parkeermiddelen geplaatst.

3. Woonstraten

Het plangebied kent naast de hoofdontsluiting, Parallelstraat, twee soorten ingerichte woonstraten; dwarsstraten en beekstraten.
De woonstraten haaks op de Parallelstraat noemen we dwarsstraten en hebben een vast profiel van 13,5 meter breed. Aan weerszijden van de straat bevinden zich woningen. Het profiel bestaat uit een voetpad, een rijbaan waar tevens op geparkeerd wordt en een bredere groenzone voor waterberging met bomen.
De straten evenwijdig aan de Stakenbeek, de beekstraten, hebben geen vast profiel. Het profiel kent een rijbaan van minimaal 5,4 meter breed en aan één zijde een voetpad. Het profiel kan worden aangevuld met haaksparkeerplaatsen omzoomd met een lage haag en waar mogelijk bomen of langsparkeren op de rijbaan.











Verharding

- De rijbaan bestaat uit roodbruine straatbakstenen.
- Trottoirs worden gerealiseerd in (30x30) betontegels.
- Inritten bestaan uit grasstenen.
- Parkeerplaatsen worden uitgevoerd in grasstenen.

Parkeren

- Zie ook ‘Erfinrichting’ op pagina 21.
- Op de dwarsstraten wordt aan de oostzijde langs geparkeerd.
- In de beekstraten is aan één zijde haaksparkeren óf langsparkeren op straat.
- Het plangebied kent één parkeerhof binnen in een woonveld, ten behoeve van de rijwoningen aan de Helmichstraat. De ontsluiting bevindt zich aan de Helmichstraat.
- Parkeerhofjes, parkeerpleinen en haaksparkeerplaatsen binnen de woonvelden worden waar mogelijk omzoomd door (gemengde) hagen.
- Voldoende elektrische oplaadpunten in openbaar gebied realiseren.







Groen

» De woonstraten hebben een groene uitstraling vanwege de groenzone langs de rijbaan ten behoeve van regenwateropvang.
» De groenzones worden ingezaaid met een meerjarig bloemenmengsel voor biodiversiteit.
» De bomen staan verspreid in de groenzone en bestaan uit verschillende soorten die wisselen van grootte.
» De hagen rondom de parkeerplaatsen (in de beekstraten) bestaan uit een bladverliezende soort, bijvoorbeeld haagbeuk (Carpinus betulus).

Straatmeubilair

» De verlichting binnen de woonvelden heeft een dorps karakter en sluit aan op fase 1.
» De verlichting wordt uitgevoerd in een metaalkleur.
» Langs de rijbaan in de wadi worden waar nodig natuurlijk uitziende anti-parkeermiddelen geplaatst.

4. Parkzone Stakenbeek

De Stakenbeek is de verbinding tussen Oldenzaal centraal en het landschap. De parkzone van de Stakenbeek krijgt een impuls met brede natuurvriendelijke oevers en losse boomgroepen. Het hoogteverschil wordt in deze groenzone deels opgevangen. Daarnaast dient de parkzone voor gedeeltelijke regenwateropvang in de vorm van een wadi. De aanleg van paden langs de beek maakt het gebied toegankelijk voor voetgangers en fietsers.
In het groen wordt een grotere speelplek gecreëerd met natuurlijke speelaanleidingen, zoals boomstammen en stapstenen.

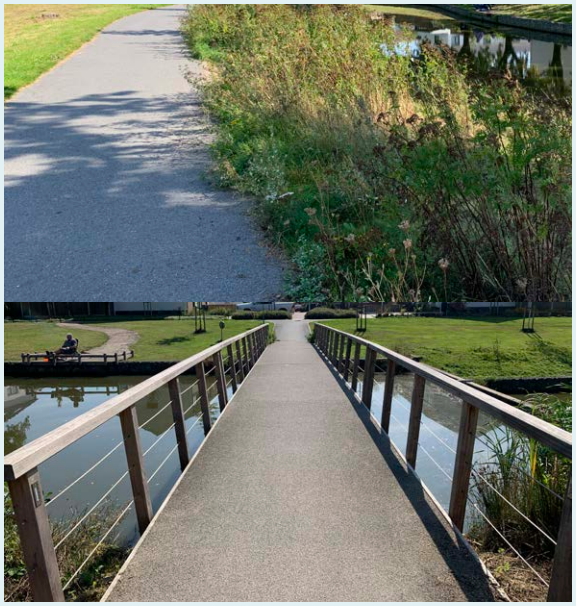






Groen

» De groenzone langs de Stakenbeek heeft een landschappelijke uitstraling. Het talud is licht glooiend en loopt af richting de beek. De Stakenbeek heeft aan de zijde van het plangebied een natuurlijk talud (1:1).
» Bomen bestaan uit een mix van inheemse parkbomen met verschillende grootte. Langs het water zijn waterminnende soorten goed denkbaar, zoals wilg.
» Onderbeplanting bestaat uit verschillende inheemse heesters. Daarnaast worden er meerjarige bloemrijke mengsels ingezaaid in de groenzone.



Verharding en bruggen

» De parkzone is alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers.
» De fiets-/voetpaden worden verhard in asfalt, zodat er een doorlopend geheel ontstaat met fase 1.
» Eventuele informele smalle voetgangersroutes worden uitgevoerd in een halfverharding.
» Bruggen hebben een lichte en transparante uitstraling. Materialen zoals hout en metaal kunnen worden gebruikt.



Wadi's

» In de groenzone van de Stakenbeek komen wadi's voor het bergen van regenwater. De wadi's krijgen flauwe taluds.
» In de wadi's komen vaste planten die goed tegen overstroming kunnen, bijvoorbeeld Kruipend zenegroen, Pluimspirea, Purper Leverkruid, Bosooievaarsbek, Daglelie, Vingergras, Gewone smeerwortel, en Echte valeriaan
» Naast de vaste planten kunnen éénjarige zadenmengels een divers en kleurrijk beeld versterken.









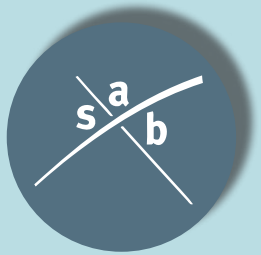


Straatmeubilair

- Om van het park langs de Stakenbeek een geheel te maken, wordt het straatmeubilair uit fase 1 ook toegepast in fase 2.
- De verlichting wordt uitgevoerd in een metaalkleur.
- Afvalbakken zijn metaal met zwart.
- Natuurlijke bankjes.

Spelen

- Centraal gelegen in de groenzone komt een natuurlijke speelplek van 500 m^2, toegankelijk voor kinderen uit fase 1 en 2 van woongebied Stakenbeek.
- Eventueel is aanvullend een speelplek in de noordelijke groenzone nabij de zendmast mogelijk.
- Speeltoestellen zijn van een natuurlijke materiaal, zoals hout, touw en net.
- Geen speeltoestellen in wadi's.
- Er zijn natuurlijke speelaanleidingen aanwezig, zoals een liggende speelboom, speelkeien en stapstenen in wadi's.
- Een hondenspeelveld is mogelijk in de noordelijke groenzone nabij de zendmast.


s
a
b

omgevingsveiligheid
& risicoanalyse

Adviesgroep AVIV BV
Piet Heinstraat 12
7511 JE Enschede

Externe veiligheid / Ontwikkeling woontorens in Oldenzaal

Project 246056
Datum 12 juni 2025

Externe veiligheid / Ontwikkeling woontorens in Oldenzaal

Project	246056
Datum	12 juni 2025
Auteur	R.J.J. Fiering
Review	A.J.H. Schulenberg
Versie nr.	1
Opdrachtgever	Buro Reikwijdte Dijkweg 199a 1619 JA Andijk

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

2 Normstelling externe veiligheid 5
2.1 Plaatsgebonden risico 6
2.2 Aandachtsgebied 6
2.3 Voorschriftengebied 6
2.4 Omgevingsplan 7

3 Situatie 9
3.1 Planbeschrijving 9
3.2 Spoorlijn 9

4 EV beoordeling 10
4.1 Plaatsgebonden risico 10
4.2 Aandachtsgebieden 10

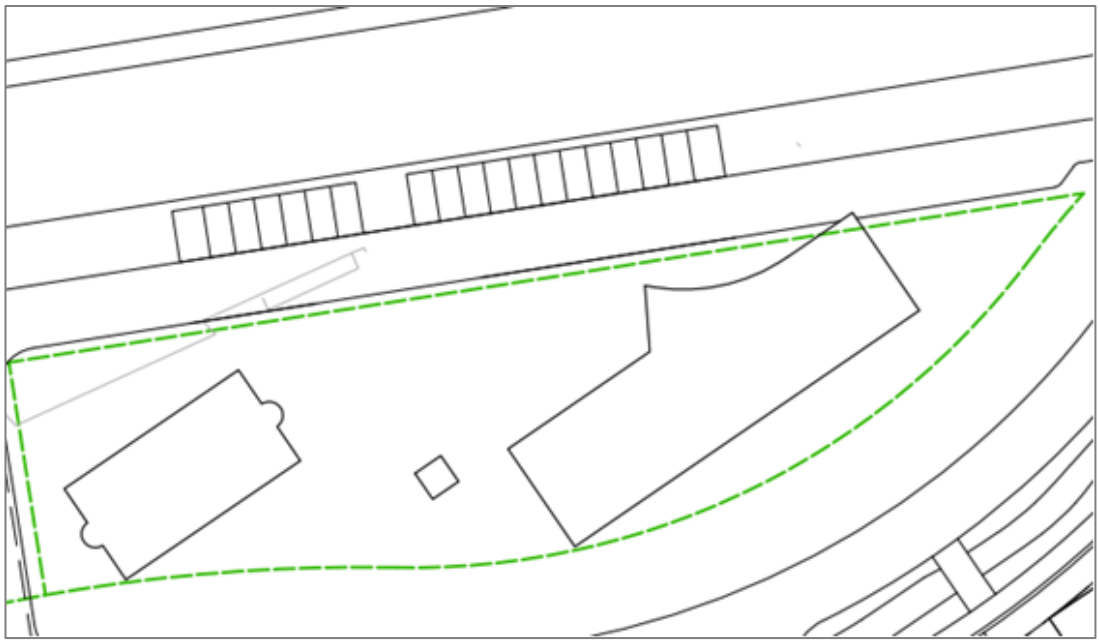
5 Beschouwing groepsrisico 12
5.1 Algemeen 12
5.2 Planontwikkeling 12

6 Conclusies 15

Referenties 16

1 Inleiding

Men is voornemens twee nieuwe woontorens met in totaal ca. 32 appartementen te realiseren aan de Parallelstraat te Oldenzaal. De twee bestaande kantorenpanden worden daartoe gesloopt. De exacte positie van de torens binnen het zoekgebied is niet bekend. Het zoekgebied is in figuur 1 begrensd door de groene lijn.



Figuur 1. Zoekgebied nieuwe woontorens Oldenzaal

Het huidige omgevingsplan staat op deze locatie geen woningen toe waardoor sprake is van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA).

De ontwikkeling ligt nabij de spoorlijn Hengelo Oost - Bad Bentheim (D) waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Een onderzoek externe veiligheid is daarom gewenst. In deze rapportage worden de conclusies van dit onderzoek gepresenteerd.

2 Normstelling externe veiligheid

Milieubelastende activiteiten met gevaarlijke stoffen brengen risico's met zich mee doordat bij een ongeval gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen. Het risico voor personen die verblijven in de omgeving van een risicobron met gevaarlijke stoffen wordt gevat onder het begrip externe veiligheid (EV).

Vanaf 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht. Onder de Omgevingswet worden de externe veiligheidsrisico's beoordeeld op basis van een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR). Het PR is de kans op overlijden van een onbeschermd persoon die continu op één plek aanwezig is als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen. In het kader van het groepsrisico moet binnen aandachtsgebieden rekening gehouden worden met de kans op het overlijden van een groep van tien of meer personen per jaar als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval.

De Omgevingswet rust op drie pijlers:

1. Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) [1]

Beschrijft in Bijlage VII de milieubelastende activiteiten met gevaarlijke stoffen en bijbehorende te berekenen of aan te houden PR-afstanden en aandachtsgebieden.

2. Besluit activiteit leefomgeving (Bal) [2]

Beschrijft de milieubelastende activiteiten met (gevaarlijke) stoffen met een kleinere gevaarzetting dan die genoemd in het Bkl en bijbehorende aan te houden (veiligheids)afstanden.

3. Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) [3]

Beschrijft in hoofdstuk 4 de aanvullende bouweisen die binnen een aandachtsgebied van toepassing kunnen worden verklaard.

Ad. 1) In bijlage VII van het Bkl worden de volgende milieubelastende activiteiten onderscheiden:

A. Activiteiten met vastgestelde afstanden zonder vergunningplicht (verwijzing naar Bal).
B. Activiteiten met vastgestelde afstanden met vergunningplicht (voorheen o.a. categoriale Bevi-inrichtingen).
C. Activiteiten met bij ministeriële regeling vastgestelde afstanden (o.a. basisnet).
D. Activiteiten met te berekenen afstanden zonder vergunningplicht (o.a. buisleidingen).
E. Activiteiten met te berekenen afstanden met vergunningplicht (voorheen o.a. Bevi-inrichtingen).

2.1 Plaatsgebonden risico

Voor zeer kwetsbare gebouwen[1] (bijv. ziekenhuis, penitentiaire inrichting, kinderdagverblijf) en kwetsbare gebouwen en locaties (bijv. woningen, grote kantoren) is de plaatsgebonden risicocontour PR 10^{-6} per jaar een *grenswaarde* (art. 5.7 Bkl) waar niet van afgeweken mag worden. Voor beperkt kwetsbare gebouwen en locaties is dit een *standaardwaarde* (art. 5.11 Bkl) waar gemotiveerd van af geweken mag worden.

2.2 Aandachtsgebied

Een aandachtsgebied is het gebied waarbinnen aanwezigen mogelijk kunnen overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen. Op basis van drie typen effecten die kunnen optreden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen, worden drie verschillende aandachtgebieden bepaald:

- Brandaandachtsgebied (BAG).
- Explosieaandachtsgebied (EAG).
- Gifwolkaandachtsgebied (GAG).

De gemeente moet in het omgevingsplan binnen deze aandachtsgebieden rekening houden met het groepsrisico. Hierbij gaat het om de kans per jaar dat tien of meer personen overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen een aandachtsgebied. De onder de voormalige wetgeving gehanteerde groepsrisicografiek (fN-curve) is in het Bkl vervangen door de beschouwing van de mate van bescherming binnen aandachtsgebieden. Het noemen van het aantal van tien personen betekent dus niet meer dat de kans berekend moet worden. Maar dit mag wel, bijvoorbeeld als onderbouwing voor eventuele aanvullende maatregelen binnen een aandachtsgebied.

Basisnetroute(s)

Voor basisnetroutes (Bkl bijlage VII, C) zijn zowel een BAG als een EAG van toepassing. Een BAG bedraagt 30 m aan weerszijden van een basisnetroute, een EAG bedraagt 200 m aan weerszijden van een basisnetroute. Voor basisnetroutes geldt vooralsnog geen GAG[2]. Toch wordt op het Portaal Atlas Veiligheid hiervoor alvast een afstand van 300 m weergegeven [4].

2.3 Voorschriftengebied

Een gemeente kan binnen een aandachtsgebied voorschriftengebieden aanwijzen (ze is verplicht een besluit te nemen over het wel of niet aanwijzen van voorschriftengebieden binnen een aandachtsgebied (art. 5.14 Bkl)). Dat kan een deel van of het gehele aandachtsgebied zijn. Een voorschriftengebied mag niet groter zijn dan een aandachtsgebied. Een gemeente kan ook besluiten geen voorschriftengebied aan te wijzen.

[1] De definities van (zeer) (beperkt) kwetsbare gebouwen en locaties zijn opgenomen in Bkl Bijlage VI.
[2] Met het aanpassen van het Besluit kwaliteit leefomgeving (waarschijnlijk januari 2026) is men voornemens langs Basisnetroutes een gifwolkaandachtsgebied aan te wijzen.

Locaties binnen aandachtsgebieden waar zeer kwetsbare gebouwen zijn toegelaten moeten *altijd* als voorschriftengebied aangewezen worden (art. 5.14 Bkl). In het aangewezen voorschriftengebied gelden conform Bbl aanvullende bouweisen voor nieuwbouw en vervangende nieuwbouw van beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen. Voor gedeelten van een bouwwerk buiten het voorschriftengebied gelden deze aanvullende bouweisen niet.

Binnen een gifwolkaandachtsgebied (GAG) is het niet mogelijk een voorschriftengebied aan te wijzen waar aanvullende bouweisen gelden. De te treffen bouwkundige maatregel tegen een gifwolk is het handmatig kunnen uitschakelen van een mechanisch ventilatiesysteem. Dit is al een standaard bouwkundige eis in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl art. 4.124, lid 4) en geldt zowel voor (vervangende) nieuwbouw als voor tijdelijke bouwwerken (Bbl art.4.129).

2.3.1 Brandvoorschriftengebied

Binnen een brandvoorschriftengebied gelden voor nieuw te bouwen gebouwen aanvullende bouweisen (art. 4.91 t/m 4.95 van het Bbl) die betrekking hebben op de brandwerendheid, de brandklasse van het buitenoppervlak en het dak, de vluchtroute en de sterkte van het bouwwerk bij brand. Deze eisen hebben tot doel om mensen in een gebouw beter te beschermen tegen de effecten van een brand.

Wettelijk aangewezen brandvoorschriftengebied bij Basisnetroutes

Als onder de voormalige wetgeving voor een route(deel) een plasbrandaandachtsgebied (PAG) gold [5], een zone vergelijkbaar met het huidige brandaandachtsgebied van 30 m, dan is dat omgezet in een wettelijk aangewezen brandvoorschriftengebied. Een gemeente kan hiervoor geen ander besluit nemen in het omgevingsplan via de discretionaire bevoegdheid[3].

2.3.2 Explosievoorschriftengebied

Binnen een aangewezen explosievoorschriftengebied geldt voor nieuw te bouwen gebouwen een aanvullende bouweis (art. 4.96 van het Besluit bouwwerken leefomgeving) die betrekking heeft op het voorkomen van letsel door scherfwerking.

2.4 Omgevingsplan

Het omgevingsplan bevat de gemeentelijke regels voor de fysieke leefomgeving. Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft elke gemeente één omgevingsplan voor haar grondgebied.

[3] Het voornemen is deze bepalingen bij de eerstvolgende aanpassing van het Besluit kwaliteit leefomgeving en de Omgevingsregeling te verwijderen. Gemeenten kunnen dan ook binnen deze brandvoorschriftengebieden (die voorheen waren aangewezen als plasbrandaandachtsgebieden) gebruik maken van hun discretionaire bevoegdheid [www.iplo.nl].

De gemeente Oldenzaal heeft tot op heden in haar omgevingsplan nog geen besluit genomen over de invulling van aandachtsgebieden. Ook is (nog) geen beoordelingskader voorhanden waaraan de planontwikkeling getoetst kan worden.

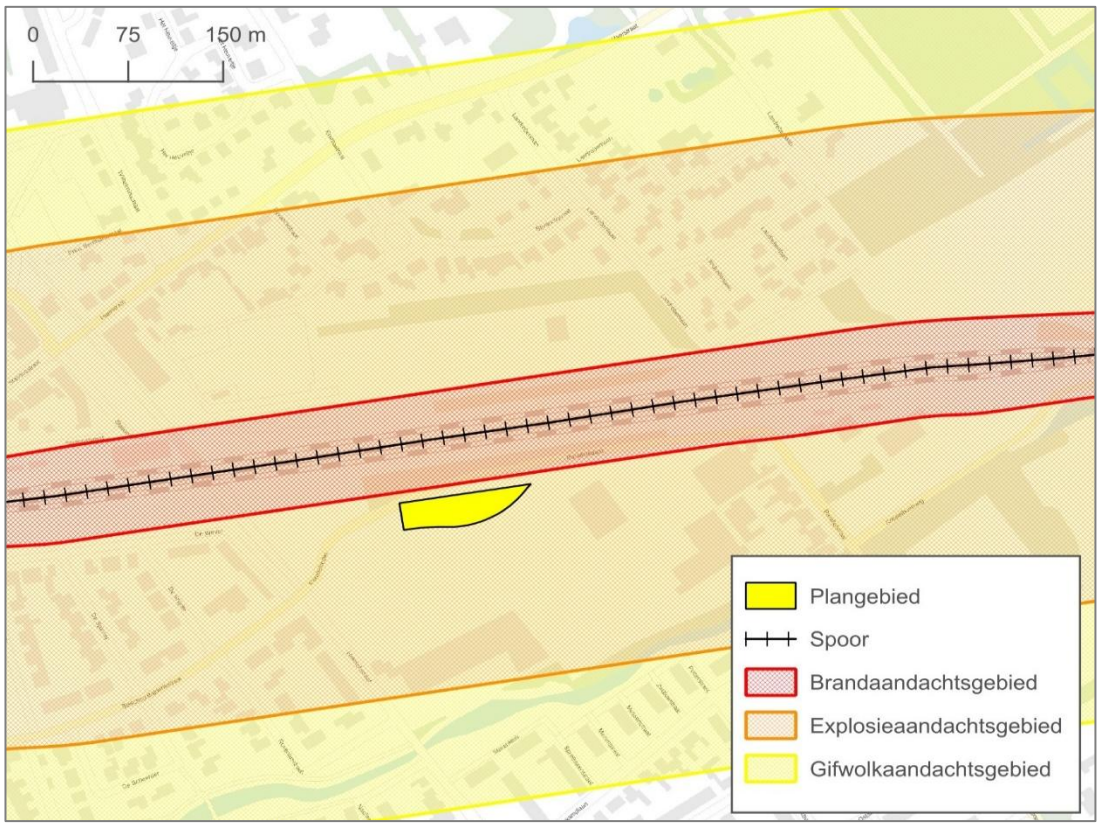
3 Situatie

3.1 Planbeschrijving

In de huidige situatie bevinden zich twee kantoorpanden binnen het zoekgebied (de plangrens) waar zich volgens de BAG-populatieservice 40 personen overdag bevinden [10]. In de toekomstige situatie worden de kantoorpanden gesloopt en vervangen door twee woontorens met in totaal 32 appartementen. De appartementen worden aangemerkt als ‘kwetsbaar gebouw’ (Bkl Bijlage VI). Als uit wordt gegaan van kentallen van de handleiding populatieservice, zijn in de toekomstige situatie ca. 38 personen overdag en ca. 77 personen ’s nachts [6]. Hoewel de exacte locatie en oriëntatie van beide gebouwen nog niet bekend is, is wel de voorwaarde dat de afstand tussen een hoofdgebouw en de westelijke begrenzing van het zoekgebied ten minste 5 m is, en dat de afstand tussen de twee hoofdgebouwen minimaal 20 m is.

3.2 Spoorlijn

Figuur 2 toont de ligging van het zoekgebied op ca. 39 m ten zuiden van de spoorlijn. Uit de figuur blijkt dat de woontorens binnen het EAG en het toekomstige GAG liggen.



Figuur 2. Aandachtsgebieden spoorlijn

4 EV beoordeling

4.1 Plaatsgebonden risico

Bij het Basisnet Spoor gelden de afstanden die in bijlage 2 van de regeling Basisnet zijn opgenomen [7]. Ter hoogte van de beoogde ontwikkeling (trajectdeel 30FZ) geldt een PR-plafond van 0 m. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op het midden van de spoorbundel niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar. Het zoekgebied ligt ca. 39 m van de spoorlijn af.

Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de toekomstige ontwikkeling.

4.2 Aandachtsgebieden

Uit figuur 2 blijkt dat de woontorens buiten het brandaandachtsgebied (BAG) liggen, maar binnen het explosieaandachtsgebied (EAG) en het toekomstige gifwolkaandachtsgebied (GAG)[4]. Conform artikel 5.15 van het Bkl dient daarom rekening te worden gehouden met de kans op het overlijden van tien of meer personen in het geval van een incident (het groepsrisico). Dit wordt nader uitgewerkt in hoofdstuk 5.

4.2.1 Explosieaandachtsgebied

Voor het EAG geldt dat alleen bouwkundige maatregelen geëist kunnen worden als het bevoegd gezag daarbinnen een voorschriftengebied heeft aangewezen of de ontwikkeling een zeer kwetsbaar gebouw betreft.

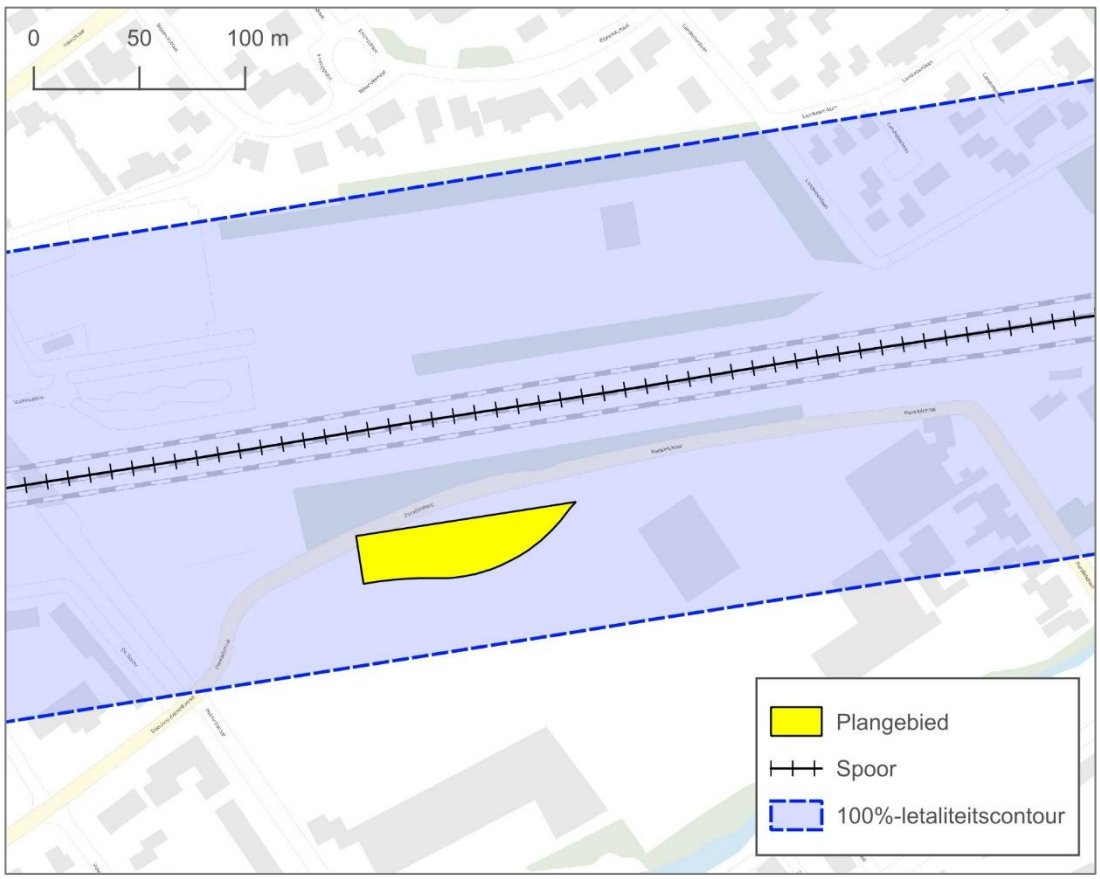
100%-letaliteitscontour

Bij aandachtsgebieden kan het om relatief grote afstanden gaan, zoals ook het geval is bij een spoorlijn met een EAG van 200 m. Voor de eventueel te nemen maatregelen ter bescherming van aanwezige personen maakt het echter verschil of een voorgenomen ontwikkeling dichterbij (bijv. 50 m) of verder weg (bijv. 150 m) ligt van de risicobron. Om hier rekening mee te houden kan een aandachtsgebied verder gezoneerd worden. Een te hanteren maat hiervoor is de 100%-letaliteitscontour. Ontwikkelingen binnen de 100%-letaliteitscontour leveren een grotere bijdrage aan het groepsrisico dan daarbuiten. Gesteld kan worden dat de afstand van de voorgenomen ontwikkeling tot de risicobron (mede) bepalend is voor de te nemen (aanvullende) maatregelen. Daarom wordt in deze rapportage ook de 100%-letaliteitscontour van het maatgevende scenario binnen het EAG van de spoorlijn beschouwd, een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion).

[4] Met het aanpassen van het Besluit kwaliteit leefomgeving (waarschijnlijk januari 2026) is men voornemens langs Basisnetroutes een gifwolkaandachtsgebied aan te wijzen.

Deze contour, die tevens onder de voormalige wetgeving gehanteerd werd, is afkomstig uit het rekenprogramma RBM II voor transportroutes en reikt tot 100 m, gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf [8].

Uit figuur 3 blijkt dat het zoekgebied volledig binnen de 100%-letaliteitscontour ligt. Er zal daardoor sprake zijn van invloed op het groepsrisico. Aangezien de woontorens in de plaats komen voor de kantoorpanden die er nu staan, is de invloed op het groepsrisico mogelijk beperkt.



Figuur 3. 100%-letaliteitscontour van het spoor ten opzichte van het zoekgebied

4.2.2 Gifwolkaandachtsgebied

Binnen een GAG is het niet mogelijk een voorschriftengebied aan te wijzen. De te treffen bouwkundige maatregel tegen een gifwolk is het handmatig uit kunnen schakelen van het mechanisch ventilatiesysteem. Dit is een standaard bouwkundige eis in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl art. 4.124 vierde lid).

5 Beschouwing groepsrisico

5.1 Algemeen

In een omgevingsplan wordt voor beperkt en (zeer) kwetsbare gebouwen en (beperkt) kwetsbare locaties binnen een aandachtsgebied rekening gehouden met het groepsrisico (Bkl, artikel 5.15 lid 2 onder b). Hieraan wordt voldaan als gewaarborgd is dat:

1) maatregelen zijn getroffen ter bescherming van personen in die gebouwen en op die locaties of
2) het aantal doorgaans aanwezige personen of de tijd dat die aanwezig zijn in die gebouwen en op die locaties beperkt is.

Ad 1) Het bevoegd gezag kan diverse maatregelen inzetten om mensen te beschermen binnen de aandachtsgebieden, de zogenaamde gereedschapskist [9]. Deze bestaat uit de volgende maatregelen:

- Afstand houden tot de risicobron binnen het aandachtsgebied.
- Aanvullende risicocommunicatie.
- Beperken van personendichtheden in de omgeving van de risicobron.
- Vlucht- en schuilmogelijkheden.
- Omgevingsmaatregelen.
- Aanvullende bouwmaatregelen in een voorschriftengebied.

5.2 Planontwikkeling

De gemeente Oldenzaal heeft tot op heden in haar omgevingsplan nog geen besluit genomen over de invulling van aandachtsgebieden. Ook is (nog) geen beoordelingskader voorhanden waaraan de planontwikkeling getoetst kan worden. Hieronder wordt een aantal maatregelen uit de gereedschapskist nader uitgewerkt die de gemeente kan gebruiken in de beoordeling.

➢ Afstand houden tot de risicobron binnen het aandachtsgebied

De ontwikkeling ligt buiten het BAG, maar binnen het EAG en binnen het GAG van de spoorlijn. Vanuit de gemeente is deze locatie aangewezen voor de ontwikkeling van de woontorens. Binnen het aangewezen gebied is een grotere afstand houden tot het spoor niet goed mogelijk.

➢ Aanvullende risicocommunicatie

Informatiebrochures omtrent handelingsperspectief en vluchtwegen in geval van een calamiteit op het spoor kunnen aan de nieuwe bewoners worden verstrekt en bijvoorbeeld in de meterkast worden opgehangen.

➢ Beperken van personendichtheden in de omgeving van de risicobron

De twee bestaande kantoorpanden worden gesloopt om plaats te maken voor twee woontorens. De personendichtheid binnen het explosie- en gifwolkaandachtsgebied neemt

daarmee in de avond en nacht toe. Het aantal personen overdag blijft min of meer gelijk. De toename van personen in de avond en nacht is een logisch gevolg van de ontwikkeling.

➢ Vlucht- en schuilmogelijkheden

In het algemeen geldt dat gebouwen binnen de 100% letaliteitscontour in geval van een calamiteit mogelijk onvoldoende bescherming bieden aan personen die zich in de gebouwen bevinden. Indien het maatgevende scenario BLEVE op meer dan 100 m van de gebouwen optreedt, biedt het gebouw waarschijnlijk voldoende bescherming, mits het gebouw niet in brand staat (handelingsperspectief schuilen). Het zoekgebied ligt binnen de 100%-letaliteitscontour.

De indeling van de woontorens is op dit moment niet bekend. Het is raadzaam om de entree van de torens van het spoor af te realiseren. In de omgeving van het plangebied is voldoende gelegenheid om effectief te vluchten van het spoor af, mocht dat noodzakelijk of wenselijk zijn. Afhankelijk van de locatie van de calamiteit op het spoor kunnen personen indien nodig het gebied in tegengestelde richting ontvluchten, zoals weergeven in figuur 4. De woontorens zelf kunnen een afschermende werking bieden aan vluchtende personen. Aangenomen wordt dat de toekomstige bewoners zelfredzaam zijn die in geval van een calamiteit in staat zijn van de bron af te vluchten.



Figuur 4. Vluchtroutes vanaf de twee woontorens

Als een calamiteit met giftige stoffen plaatsvindt, moet de afsluitbare mechanische ventilatie stopgezet worden en ramen en deuren gesloten worden. Personen die zich buiten bevinden

moeten naar binnen gaan. Aangenomen wordt dat de aanwezige personen zelfredzaam zijn en, indien nodig, in staat zijn om te vluchten (haaks op de wind) of te schuilen (ramen en deuren sluiten). De te treffen bouwkundige maatregel tegen een gifwolk is het handmatig kunnen uitschakelen van mechanische ventilatie. Dit is een standaard bouwkundige eis in het Besluit bouwwerken leefomgeving. Het is daarmee niet nodig aanvullende bouwmaatregelen te treffen tegen de effecten van een gifwolk.

- Omgevingsmaatregelen

Gerichte risicocommunicatie in geval van een calamiteit (bijvoorbeeld via NL-Alert) kan ertoe bijdragen dat alarmering van het gebied sneller verloopt. Hierbij dient aan te worden gegeven wat het gewenste handelingsperspectief is (schuilen of vluchten).

- Aanvullende bouwmaatregelen

Aangezien (vooralsnog) geen voorschriftengebied is aangewezen zijn de aanvullende bouwmaatregelen conform Bbl (art. 4.91 t/m 4.95) niet van toepassing. De woningen zullen worden gebouwd conform de standaardeisen uit het Bbl. Of dit, tezamen met de overige maatregelen, voldoende bescherming biedt aan de aanwezige personen is aan het bevoegd gezag om te beslissen.

Daarnaast dient om de gevolgen van ongevallen te beperken in ieder geval rekening gehouden te worden met (art. 5.2 Bkl):
1°. het voorkomen, beperken en bestrijden van die branden, rampen en crises;
2°. de mogelijkheden voor personen om zich daarbij in veiligheid te brengen; en
3°. de geneeskundige hulpverlening aan personen

Het bestuur van de veiligheidsregio kan hierover advies geven (art. 10 Wet veiligheidsregio's). Uiteindelijk moet de gemeente besluiten of aanvullende maatregelen nodig zijn om mensen binnen het aandachtsgebied te beschermen tegen een ongewoon voorval.

6 Conclusies

In verband met de voorgenomen ontwikkeling van twee woontorens aan de Parallelstraat te Oldenzaal zijn de risico's van de spoorlijn ter hoogte van de ontwikkeling beschouwd. De belangrijkste conclusies naar aanleiding van de beoordeling zijn in dit hoofdstuk benoemd.

Algemeen

Het onderwerp Omgevingsveiligheid is nog niet in het omgevingsplan van de gemeente verwerkt.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

Aandachtsgebieden

- De woontorens liggen buiten het brandaandachtsgebied van de spoorlijn.
- De woontorens liggen binnen het explosieaandachtsgebied van de spoorlijn.
- Voor zover bekend heeft het bevoegd gezag geen explosievoorschriftengebied aangewezen.
- De ontwikkeling betreft de realisatie van kwetsbare gebouwen. Het aanwijzen van een voorschriftengebied is daarom niet verplicht.
- De woontorens liggen binnen het (toekomstige) gifwolkaandachtsgebied van de spoorlijn.

Verantwoording groepsrisico

- In hoofdstuk 4 is een aanzet gegeven voor de verantwoording van het groepsrisico. Maatregelen zijn aangedragen die kunnen bijdragen aan het beperken van het groepsrisico.
- Het bevoegd gezag beslist of deze maatregelen in combinatie met de standaard bouweisen uit het Bbl voldoende zijn.
- Het bestuur van de veiligheidsregio kan advies geven over de invulling van artikel 5.2 van het Bkl.

Referenties

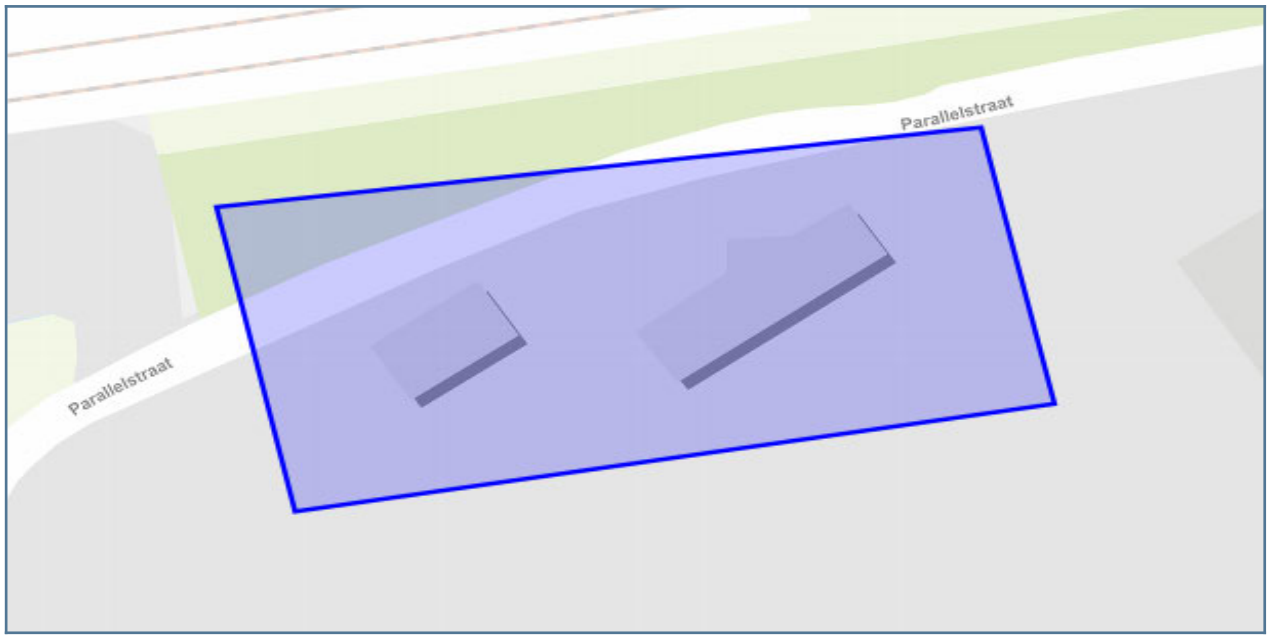
1.	Ministerie BZK	2018	Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) Stb. 2018, 292. Laatst gewijzigd Stb. 2024, 197
2.	Ministerie BZK	2018	Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) Stb. 2018, 293. Laatst gewijzigd Stb. 2024, 167
3.	Ministerie BZK	2018	Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) Stb. 2018, 291. Laatst gewijzigd Stb. 2024, 93
4.	Ministerie I&W	2025	Portaal Atlas Veiligheid, geraadpleegd maart 2025 https://www.registerexterneveiligheid.nl/pav-kaarten
5.	Ministerie I&W	2019	Omgevingsregeling Stb. 2019, 56288. Laatst gewijzigd Stb. 2024, 11143
6.	IPO	2022	Landelijke Populatieservice Gebruikershandleiding bij versie 2.0, april 2022
7.	Ministerie I&M	2014	Regeling Basisnet Stcrt. 2014, 8242. Laatst gewijzigd Stcrt. 2024, 35567 (I&W)
8.	Ministerie I&M	2014	RBM II versie 2.3
9.	Iplo	2023	https://iplo.nl/thema/externe-veiligheid/externe-veiligheid-in-omgevingsplan/aandachtsgebieden-voorschriftengebieden/
10.	IOV	2025	BAG-Populatieservice, versie juli 2024 https://populatieservice.ev-signaleringskaart.nl

Normale procedure in Vechtstromen

Algemene informatie

Aanvraag gestart	19-07-2025 11:17
Aanvraag ingediend	19-07-2025 11:19
Aanvraagnummer	00062989
Bevoegd gezag	Vechtstromen
E-mailadres	[redacted]
Naam aanvraag	Normale procedure

Op basis van onderstaande locatie



Vragen en antwoorden uit de aanvraag

Contactgegevens

Wat is uw naam?	[redacted]
Wat is uw emailadres?	[redacted]
Wat is uw telefoonnummer?	0682946284
Doet u een aanvraag namens uzelf?	Ja
Is er contact geweest met de gemeente?	Ja
Geef hier de naam van de contactpersoon van de gemeente.	[redacted]
Wat is het emailadres van de contactpersoon?	[redacted]

Plangegevens

Wat is de naam van het plan?	Oldenzaal, Parallelstraat 50-52
Geef een korte omschrijving van het plan.	Ontwikkelen twee woongebouwen (max. 32 appartementen) binnen woongebied Stakenbeek. In de bijlage het zoekgebied van de gebouwen, concrete uitwerking is nog niet bekend. Gebouwen mogen max. 550 m2 zijn per gebouw.
Wat is de toename aan verharding (bestrating en bebouwing) binnen het plangebied in m2?	1100
Wat is het adres van het plan?	Oldenzaal, Parallelstraat 50-52
Wilt u een bijlage toevoegen van het plan?	Ja
Voeg een bijlage toe.	bestandsnaam: 06-114-100_wrm_A_begrenzing-woontorens.pdf
Wilt u nog een bijlage toevoegen?	Nee
Hoeveel wooneenheden gaat u realiseren?	32
Is er in of rondom het plangebied sprake van wateroverlast of grondwateroverlast?	Nee
In welk type rioolstelsel ligt het plan?	Anders
Maakt het plan deel uit van een groter plan dat in ontwikkeling is?	Ja
Is dit een	Anders
Welke bedrijfsmatige activiteiten worden er verricht waardoor het verharde oppervlak verontreinigd raakt?	Niet van toepassing.
Hoeveel bedraagt het verschil tussen de hoogte van de weg en de bovenzijde van de begane-grondvloer?	30
Hoeveel bedraagt het verschil tussen de GHG (Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand) en de bovenzijde van de begane-grondvloer?	80
Is het voornemen om kruipruimte vrij te bouwen?	Nee

Op basis van de check is onderstaande nodig

1. Normale procedure

Op basis van uw locatie en gegeven antwoorden blijkt dat u waterschapsbelangen raakt.

Wat moet ik doen?

Gebruik alstublieft de knop ““DIRECT AANVRAGEN”” om een advies aan te vragen bij het waterschap. Hiervoor is een eenmalige registratie benodigd. In een startoverleg kan gezamenlijk bepaald worden welke wateraspecten een rol spelen en tot welk detailniveau deze uitgewerkt dienen te worden. Dit kan ook betekenen dat er een waterhuishoudkundig plan, een geohydrologisch onderzoek of een uitgebreide analyse van het huidige watersysteem noodzakelijk is. Gezamenlijk wordt er invulling gegeven aan de wateraspecten. Als er overeenstemming is over de inhoud van de waterparagraaf kan u de tekst opnemen in de toelichting van het ruimtelijk plan.

U kunt ook contact opnemen via info@vechtstromen.nl of met onze adviseurs:

[redacted]

Algemene informatie

Voor terinzagelegging zien we de concept waterparagraaf en onderbouwing graag tegemoet voor beoordeling en akkoord (vooroverleg).

Watervergunning (of melding) op grond van de Waterschapsverordening

De uitgangspuntennotitie, die wordt afgegeven in het kader van de weging waterbelang, is geen omgevingsvergunning of – melding voor een wateractiviteit.

Gaat u werkzaamheden verrichten in het beperkingengebied van het waterschap (een waterstaatswerk: een dijk of een watergang of een bergingsgebied)? Wordt hemelwater afgevoerd op oppervlaktewater of wordt er grondwater onttrokken? Dan moet u een omgevingsvergunning voor een wateractiviteit aanvragenop de website www.omgevingsloket.nl. Op basis van de door u ingevulde gegevens ziet u hieronder welke omgevingsvergunning u mogelijk nodig heeft. Indien hieronder geen specificatie staat, hoeft u geen omgevingsvergunning aan te vragen. Als de activiteit die u wilt verrichten onder de algemene regels valt en plaatsvindt in het beperkingengebied dan moet u deze, minimaal vier weken voorafgaand aan uw activiteit, melden op de website www.omgevingsloket.nl

Verklaring en disclaimer

U bent akkoord gegaan met de door u ingevulde gegevens en heeft verklaard dat alles naar waarheid is ingevuld.

Het bestand is op basis van de door u ingevulde gegevens op het www.wateradvies.nl samengesteld. Het document mag alleen worden gebruikt ten behoeve van het plan, dat in dit document is omschreven. Dit document is tot 1 jaar na dagtekening geldig. Na verstrijken van de periode zal er een nieuw verzoek tot wateradvies moeten worden aangevraagd.

Copyright Digitale watertoets - http://www.dewatertoets.nl//.

2. Er worden in het plan meer dan 10 wooneenheden gerealiseerd.

Wij streven naar een doelmatige werking van de gehele afvalwaterketen. Wij treden daarom graag in een vroeg stadium in gesprek over nieuwe ontwikkelingen. Hemelwater wordt min mogelijk afgevoerd naar de afvalwaterzuivering, zodat meer water in de bodem wordt vastgehouden, de efficiëntie van de waterzuivering vergroot wordt, en het aantal riooloverstorten op het oppervlaktewater wordt teruggedrongen. Een toename van afvalwater heeft effect op het functioneren van de afvalwaterketen. Het (gemeentelijk) rioolstelsel, de rioolgemalen (overnamepunten) en de rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi) dienen de toename te kunnen verwerken, zonder daarmee het milieu zwaarder te belasten.

Wat moet ik doen?

Neem contact op met uw adviseur van het waterschap.

3. Uw plan maakt deel uit van een groter plan, zoals een masterplan/ stedenbouwkundige visie.

Wanneer het plan onderdeel is van een groter plan, beoordelen we dit plan graag in samenhang met het grotere plan.

Wat moet ik doen?

Neem contact op met uw adviseur van het waterschap.

4. Er zijn kansen voor afkoppelen van bestaand verhard oppervlak.

We willen watersysteem zo inrichten, dat het beter bestand is tegen de effecten van de verwachte klimaatverandering, zoals zwaardere buien en langere droge perioden.

Wij streven naar een doelmatige werking van de gehele afvalwaterketen. Wij treden daarom graag in een vroeg stadium in gesprek over nieuwe ontwikkelingen. Hemelwater wordt min mogelijk afgevoerd naar de afvalwaterzuivering, zodat meer water in de bodem wordt vastgehouden, de efficiëntie van de waterzuivering vergroot wordt, en het aantal riooloverstorten op het oppervlaktewater wordt teruggedrongen. Een toename van afvalwater heeft effect op het functioneren van de afvalwaterketen. Het (gemeentelijk) rioolstelsel, de rioolgemalen (overnamepunten) en de rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi) dienen de toename te kunnen verwerken, zonder daarmee het milieu zwaarder te belasten.

Wat moet ik doen?

Wij vragen u om in een onderbouwing/toelichting te beschrijven hoe binnen het plan wordt omgegaan met hemelwater. Achterliggende gedachte hierbij is dat hemelwater niet meer afgevoerd mag worden op het riool. Uitgangspunt moet zijn: het watersysteem ontlasten en gebiedseigen water daar vast te houden waar het valt. Daarbij vragen wij u om ook het omgevingsplan (o.a. rioleringsprogramma/-plan) van de gemeente te raadplegen en rekening te houden met het hemelwaterbeleid en -eisen van de gemeente.

BJZ.nu
ruimtelijke plannen en advies

Akoestische verkenning geluid door wegen en spoorwegen

Oldenzaal, Stakenbeek

Datum: 30-10-2025

Almelo, Groningen, Utrecht, Zwolle
0546 - 45 44 66 | info@bjz.nu | www.bjz.nu

AKOESTISCHE VERKENNING GELUID DOOR WEGEN EN SPOORWEGEN

OLDENZAAL, STAKENBEEK

Datum: 30-10-2025
Projectnummer: 2025-182

BJZ.nu
ruimtelijke plannen en advies

Almelo, Groningen, Utrecht, Zwolle
0546 - 45 44 66 | info@bjz.nu | www.bjz.nu

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1 Inleiding 4

Hoofdstuk 2 Wettelijk kader 5

2.1 Algemeen 5
2.2 Geluidaandachtsgebied 5
2.3 Waarden geluid door spoorwegen 5
2.4 Gemeentelijk geluidsbeleid 6

Hoofdstuk 3 Uitgangspunten 7

3.1 Situatie projectgebied 7
3.2 Verkeersgegevens 7

Hoofdstuk 4 Resultaten 8

4.1 Berekeningen 8
4.2 Het geluid van wegen 8
4.3 Het geluid van spoorwegen 8
4.3 Overschrijding standaardwaarde 9
4.4 Maatregelen reductie geluid van (spoor)wegen 9
4.4.1 Bronmaatregelen 9
4.4.2 Overdrachtsmaatregelen 9
4.5 Gecumuleerd en gezamenlijk geluid 9
4.5.1 Aanvaardbaarheid gecumuleerd geluid 10
4.5.2 Gezamenlijk geluid 10

Hoofdstuk 5 Conclusie 11

Bijlagen bij het akoestisch onderzoek 12

Bijlage 1 Rekenmodel 12
Bijlage 2 Itemeigenschappen 13

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Voorliggend akoestische verkenning heeft betrekking op het gebied aan de Parallelstraat 50 en 52 in Oldenzaal (hierna: projectgebied). Initiatiefnemer is voornemens om 32 appartementen te realiseren in twee appartementencomplexen.

In afbeelding 1.1 is de ligging van het projectgebied (rode ster) ten opzichte van de directe omgeving (rode omkadering) weergegeven.



Afbeelding 1.1 Ligging van het projectgebied (Bron: Plattekaart.nl, bewerkt)

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling dient een ruimtelijke procedure te worden doorlopen.

In het kader van de voorgenomen woningbouwontwikkeling is het gewenst om inzichtelijk te maken welke effecten het geluid van wegen en spoorwegen heeft op het projectgebied. Op deze manier kan vroegtijdig in het ontwikkelproces worden bepaald of maatregelen benodigd zijn om ter plaatse van het projectgebied te voldoen aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. In dit kader is het benodigd het geluid van (spoor)wegen ter plaatse van het projectgebied te toetsen aan het stelsel van de standaardwaarden en de grenswaarden uit het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (Bkl). In de directe omgeving van het projectgebied bevindt zich de spoorweg Hengelo – Bad Bentheim. Voorliggend akoestische verkenning heeft betrekking op het geluid door wegen en spoorwegen.

De akoestische verkenning is uitgevoerd volgens de rekenregels van de Omgevingswet. In voorliggende rapportage zijn de uitgangspunten, rekenresultaten en conclusies van de akoestische verkenning beschreven.

HOOFDSTUK 2 WETTELIJK KADER

2.1 Algemeen

Het bevoegd gezag houdt bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied altijd rekening met het belang van het beschermen van de gezondheid en het milieu. Hiervoor bevat het Bkl een systematiek met waarden en eisen waarbinnen het bevoegd gezag de aanvaardbaarheid van geluid beoordeelt (artikel 5.78s Bkl)

2.2 Geluidaandachtsgebied

Een geluidaandachtsgebied is het gebied langs een weg, spoorweg of rond industrieterrein waar het geluid hoger kan zijn dan de standaardwaarde (artikel 3.20 Bkl). De geluidaandachtsgebieden van Rijks-, provinciale, gemeente-, waterschaps- en spoorwegen worden opgenomen in de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG). Indien door de wegbeheerder nog geen geluidaandachtsgebieden zijn berekend gelden de volgende afstanden:

- voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken en een maximumsnelheid van 30 km/u of minder geldt: 100 m;
- voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken, waarvoor een onbekende maximumsnelheid van meer dan 30 km/u geldt, en een spoorweg, bestaande uit een of twee sporen: 200 m; en
- voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken, en een spoorweg, bestaande uit drie of meer sporen: 350 m.

2.3 Waarden geluid door spoorwegen

In het Bkl zijn standaard- en grenswaarden voor geluid door een geluidbronsoort op een geluidgevoelig gebouw opgenomen. In tabel 1 zijn deze waarden weergegeven.

Geluidbronsoort	**Standaardwaarde**	**Grenswaarde**
Provinciale wegen Rijkswegen	50 L_{den}	60 L_{den}
Gemeentewegen Waterschapswegen	53 L_{den}	70 L_{den}
Lokale spoorwegen Hoofdspoorwegen	55 L_{den}	65 L_{den}

Tabel 1 Hoogst mogelijke grenswaarden door (spoor)wegen (Bkl tabel 5.78t/5.78u))

Voldoen aan de standaardwaarde is de hoofdregel (artikel 5.78t Bkl). Bij geluid tussen de standaardwaarde en de grenswaarde zal beschouwd dienen te worden welke maatregelen mogelijk zijn om het geluid op een geluidgevoelig gebouw te verlagen tot de standaardwaarde. Het toelaten van een geluidgevoelig gebouw indien niet voldaan wordt aan de standaardwaarde is mogelijk volgens het Bkl (artikel 5.78 Bkl) indien:

- Geluidbeperkende maatregelen niet mogelijk zijn;
- De overschrijding van de standaardwaarde zoveel mogelijk beperkt zijn door het treffen van geluidbeperkende maatregelen;
- Bij voorwaarde 1 en 2 geluidbeperkende maatregelen overwogen zijn die financieel doelmatig zijn en tegen het treffen geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan;

- De grenswaarde niet overschreden wordt.
    - Indien de standaardwaarde wordt overschreden, maar wel wordt voldaan aan de grenswaarde, wordt:
        1. Het belang van het beschermen van de gezondheid door een geluidluwe gevel betrokken;
        2. De aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluid op het geluidgevoelige gebouw beoordeeld;
        3. Het gezamenlijk geluid op de gevel van de geluidgevoelige gebouwen bepaald en in het omgevingsplan vastgesteld.

2.4 Gemeentelijk geluidsbeleid

De gemeente Oldenzaal beschikt niet over een eigen geluidsbeleid voor geluid door spoorwegen. Daarom wordt de Omgevingswet gevolgd.

HOOFDSTUK 3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Situatie projectgebied

Het plan omvat de realisatie van woningen binnen het projectgebied. Een exacte planinvulling is nog niet bekend. Voorliggende akoestische verkenning gaat daarom uit van een ‘open veld benadering’.

3.2 Verkeersgegevens

Het projectgebied ligt binnen het geluidaandachtsgebied van de volgende gemeentewegen:

- Bisschop Balderikstraat
- Bloemenkamplaan
- Boerskottenlaan
- Helmichstraat
- Parallelstraat

De gegevens van de bovenstaande wegen zijn aangeleverd door de gemeente Oldenzaal en betreffen gegevens uit het Regionaal Verkeersmodel Overijssel voor het jaar 2040.

Het projectgebied ligt binnen het geluidaandachtsgebied van de volgende spoorweg:

- Hengelo – Bad Bentheim.

De gegevens van het railverkeerslawaai zijn gedownload via de centrale voorziening geluidgegevens (21-05-2025).

HOOFDSTUK 4 RESULTATEN

4.1 Berekeningen

Harde gebieden, zoals wegen en water, zijn ingevoerd als akoestisch hard (bodemfactor 0,0). Voor de zachte bodemgebieden, grasland of andere begroeiing, is de bodemfactor 1,0 aangehouden. Voor de overige delen, voornamelijk erven, is de bodemfactor 0,3 aangehouden. Verder zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

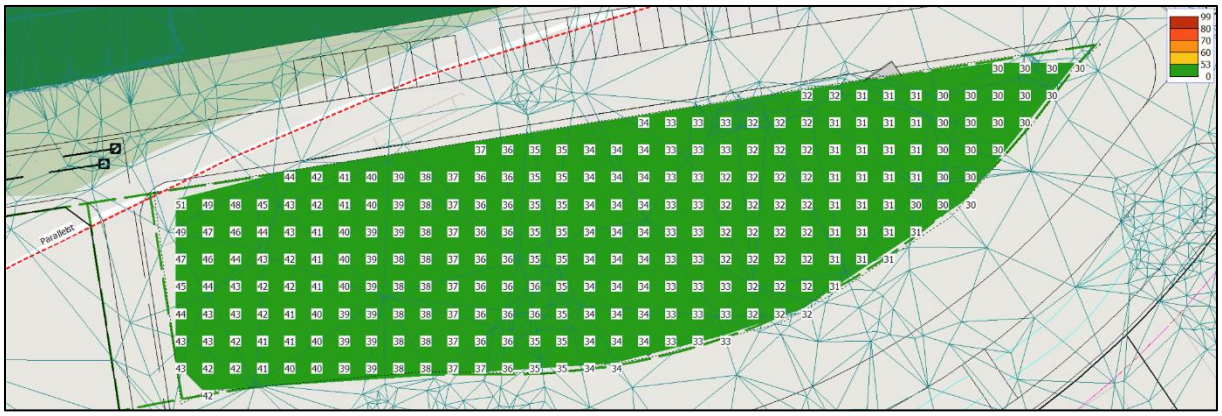
- spoorwegen met intensiteiten;
- gebouwen inclusief hoogte (ingeladen van PDOK 3D geluid);
- bodemgebieden (ingeladen van PDOK BGT kaart);
- hoogtelijnen (ingeladen van PDOK 3D geluid);
- grid met gridpunten op een hoogte van 4 meter.

In bijlage 1 zijn de uitsneden van het rekenmodel weergegeven en in bijlage 2 zijn de itemeigenschappen weergegeven.

4.2 Het geluid van wegen

Om het geluid van wegen te bepalen is een grid geplaatst met rekenpunten op een hoogte van 4 meter.

Het geluid als gevolg van de gemeentewegen bedraagt hoogstens 51 dB L_{den}. In afbeelding 4.1 is het geluid door wegen weergegeven. De standaardwaarde van 53 dB L_{den} uit het Bkl wordt niet overschreden.

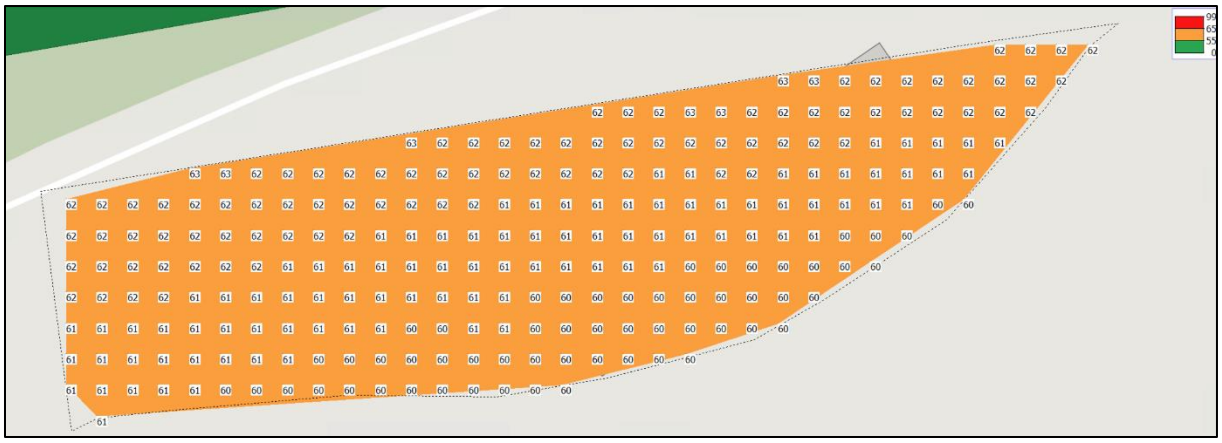


Afbeelding 4.1 Resultaten geluid door wegen (Bron: Geomilieu, BJZ.nu)

4.3 Het geluid van spoorwegen

Om het geluid door spoorwegen te bepalen is een grid geplaatst met rekenpunten op een hoogte van 4 meter.

Het geluid als gevolg van de spoorwegen bedraagt hoogstens 63 dB L_{den}. In afbeelding 4.2 is het geluid door spoorwegen weergegeven. De standaardwaarde van 55 dB L_{den} wordt in het gehele projectgebied overschreden, er wordt wel voldaan aan de grenswaarde van 65 dB L_{den}.



Afbeelding 4.2 Resultaten geluid door spoorwegen (Bron: Geomilieu, BJZ.nu)

4.3 Overschrijding standaardwaarde

Het geluid van de spoorweg voldoet niet aan de standaardwaarde. Afwijken van de standaardwaarde is alleen mogelijk als bron- en overdrachtsmaatregelen kunnen rekenen op bezwaren van financiële, stedenbouwkundige, verkeerskundige of landschappelijke aard en een binnenniveau van 33 dB gerealiseerd kan worden.

In de volgende paragraaf worden mogelijke maatregelen om het geluid van wegen op de woningen te reduceren onderzocht.

4.4 Maatregelen reductie geluid van (spoor)wegen

Er wordt onderscheid gemaakt tussen bron-, overdrachts- en gevelmaatregelen.

4.4.1 Bronmaatregelen

In voorliggend geval wordt er niet voldaan aan de standaardwaarde van 55 Lden uit het Bkl voor het geluid door spoorwegen. In het kader van de Omgevingswet is het sterk afhankelijk van de type bron of er bronmaatregelen mogelijk zijn. En of deze in een specifieke vergunning of een omgevingsplan toepasbaar en afdwingbaar zijn. Zo zijn stille vliegtuigen, stille treinen, raildempers maatregelen die buiten de reikwijdte van een omgevingsplan vallen. In voorliggend geval is het daarom niet mogelijk om bronmaatregelen toe te passen. Daarnaast heeft de initiatiefnemer ook geen invloed op de samenstelling van het verkeer, de verkeersintensiteit en het snelheidsregime. Bronmaatregelen zijn daarom in voorliggend geval niet doeltreffend om de geluidbelasting te verlagen.

4.4.2 Overdrachtsmaatregelen

Een grotere afstand tussen de gevel en de spoorlijn leidt tot een reductie van het geluid van wegen op de gevel. Deze maatregel is in voorliggend geval niet onderzocht. De standaardwaarde wordt over het gehele plangebied overschreden, het verschuiven van de toekomstige bebouwing zal daarom weinig effect hebben. Het plaatsen van geluidschermen langs het spoor kan zorgen voor een reductie van het geluid. Dit zijn echter zeer kostbare maatregelen, daarnaast worden de hogere verdiepingen niet afgeschermd.

4.5 Gecumuleerd en gezamenlijk geluid

Indien sprake is van een overschrijding van de standaardwaarde door een geluidbronsoort, dient het gecumuleerd en gezamenlijk geluid te worden beschouwd.

Bij de toetsing van gecumuleerd en gezamenlijk geluid wordt rekening gehouden met het geluid door wegen, spoorwegen, industrieterreinen, windturbines en schietbanen. Dit betreffen de geluidbronsoorten.

4.5.1 Aanvaardbaarheid gecumuleerd geluid

Het gecumuleerd geluid op de gevel is het geluid van verschillende geluidbronnen tezamen op die gevel. De berekening van het cumuleren van geluid houdt rekening met verschillen in hinderlijkheid tussen verschillende soorten geluid. De Omgevingsregeling regelt het hinderequivalent optellen van geluid.

In voorliggend geval is sprake van twee geluidsbronsoorten (geluid door wegen en spoorwegen). Doordat voor één van de geluidsbronsoorten niet wordt voldaan aan de standaardwaarde, dient het gecumuleerd geluid inzichtelijk te worden gemaakt.

In voorliggend geval bedraagt het gecumuleerd geluid ten hoogste 56 dB.

De gemeente Oldenzaal beschikt (nog) niet over een beoordelingskader voor gecumuleerd geluid. Het gecumuleerde geluid is bepaald volgens artikel 3.25 uit de omgevingsregeling. Hierbij worden alle bronsoorten omgezet naar het geluid door wegen dat evenveel hinder veroorzaakt. Het is aan de gemeente Oldenzaal o te beoordelen of en in welke mate het verantwoord is de afwegingsruimte boven de standaardwaarde te benutten. In de afweging kan worden meegenomen worden in welke mate de toekomstige woningen beschikken over een geluidluwe gevel.

4.5.2 Gezamenlijk geluid

Het gezamenlijk geluid op de gevel is het geluid van de verschillende geluidbronnen tezamen op die gevel. Het geluid van de betrokken geluidbronnen wordt ongewogen bij elkaar opgeteld, zonder correcties voor verschillen in hinderlijkheid.

Het gezamenlijk geluid bedraagt in voorliggend geval 63 dB.

Met het gezamenlijk geluid op een gevel wordt bepaald hoeveel geluidwering een gevel moet hebben om te komen tot een binnenniveau van 33 dB. In voorliggend geval bedraagt het gezamenlijk geluid hoogstens 63 dB, waardoor op de betreffende gevels een gevelwering van minimaal 30 dB nodig is. Aangezien het in voorliggend geval gaat om een TAM-omgevingsplan wordt in de regels behorende bij dit plan opgenomen dat er ten tijde van de toetsing van het voornemen aan het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) wordt aangetoond dat er wordt voldaan aan de binnenwaarde van 33 dB. In de regels behorende bij dit plan wordt ook het gezamenlijk geluid opgenomen.

HOOFDSTUK 5 CONCLUSIE

Voorliggende akoestische verkenning heeft betrekking op het onbebouwde perceel aan de Parallelstraat 50 en 52 in Oldenzaal (hierna: projectgebied). Initiatiefnemer is voornemens om 32 appartementen te realiseren in twee appartementencomplexen.

Het geluid als gevolg van de gemeentewegen bedraagt hoogstens 51 dB L_{den}. In afbeelding 4.1 is het geluid door wegen weergegeven. De standaardwaarde van 53 dB L_{den} uit het Bkl wordt niet overschreden.

Het geluid als gevolg van de spoorwegen bedraagt hoogstens 63 dB L_{den}. In afbeelding 4.2 is het geluid door spoorwegen weergegeven. De standaardwaarde van 55 dB L_{den} wordt in het gehele projectgebied overschreden, er wordt wel voldaan aan de grenswaarde van 65 dB L_{den}.

In voorliggend geval bedraagt het gezamenlijk geluid hoogstens 63 dB, waardoor op de betreffende gevels een gevelwering van minimaal 30 dB nodig is. Aangezien het in voorliggend geval gaat om een TAM-omgevingsplan wordt in de regels behorende bij dit plan opgenomen dat er ten tijde van de toetsing van het voornemen aan het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) wordt aangetoond dat er wordt voldaan aan de binnenwaarde van 33 dB. In de regels behorende bij dit plan wordt ook het gezamenlijk geluid opgenomen.

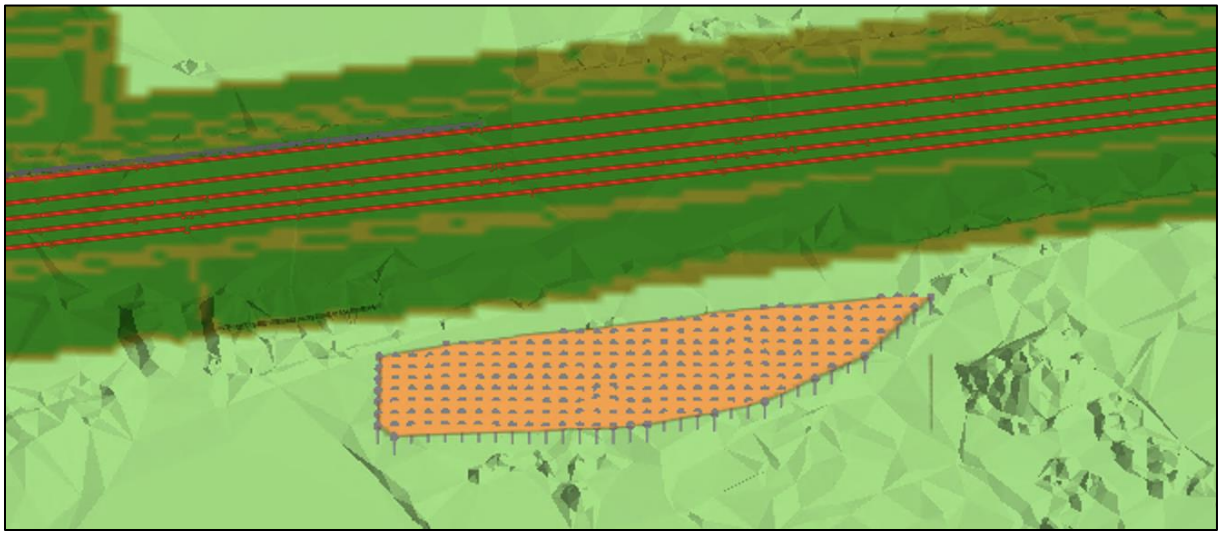
Met het treffen van maatregelen en een optimale verkaveling van het projectgebied, wordt verwacht dat ter plaatse van het projectgebied een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is te creëren.

BIJLAGEN BIJ HET AKOESTISCH ONDERZOEK

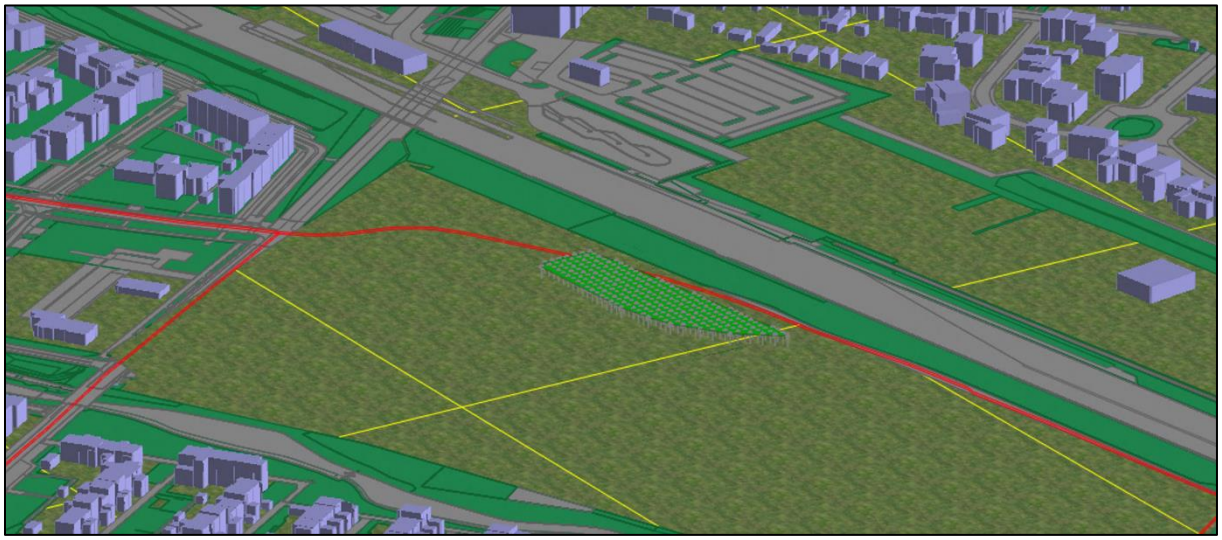
Bijlage 1 Rekenmodel

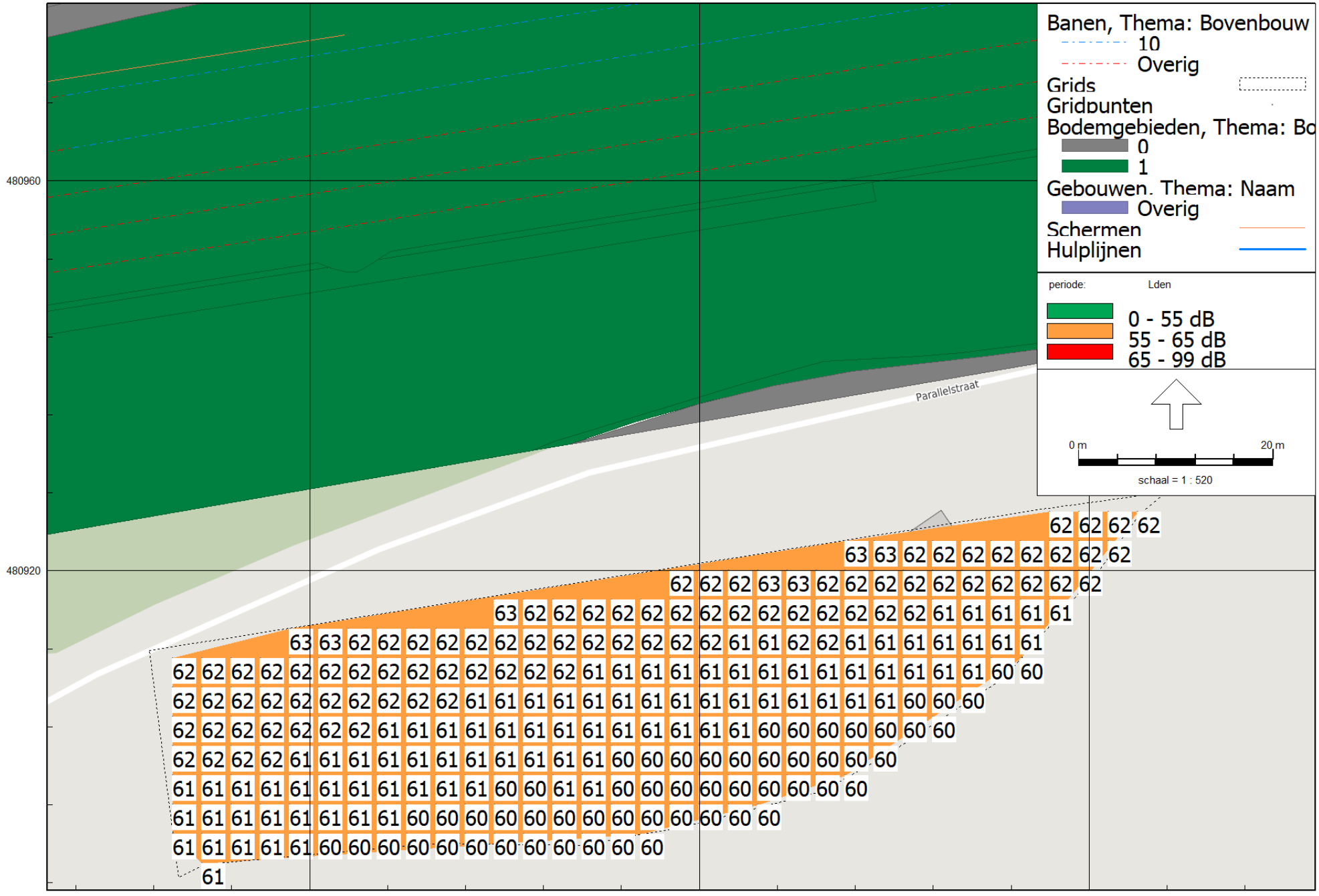
3D weergave

Spoorweg



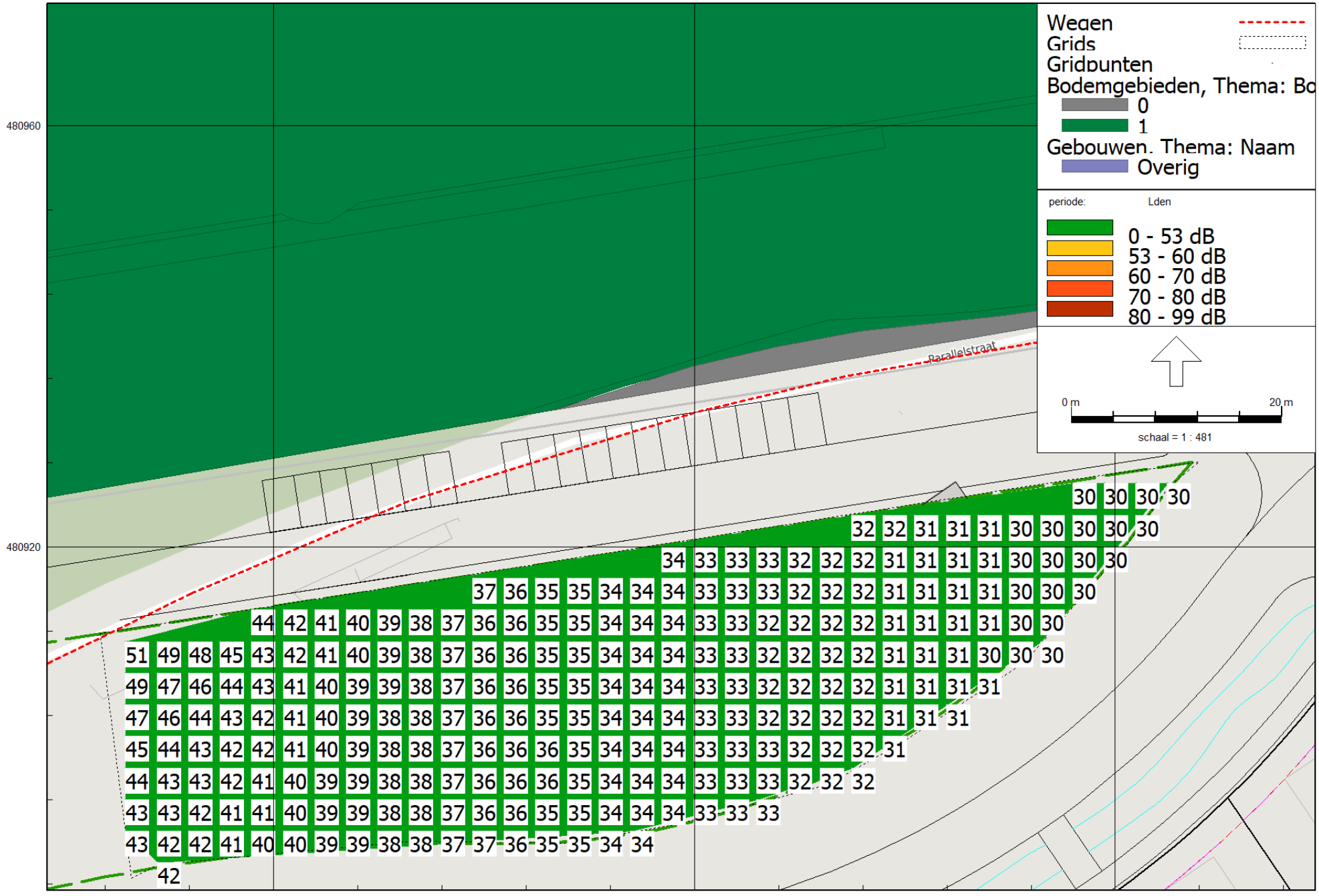
Weg

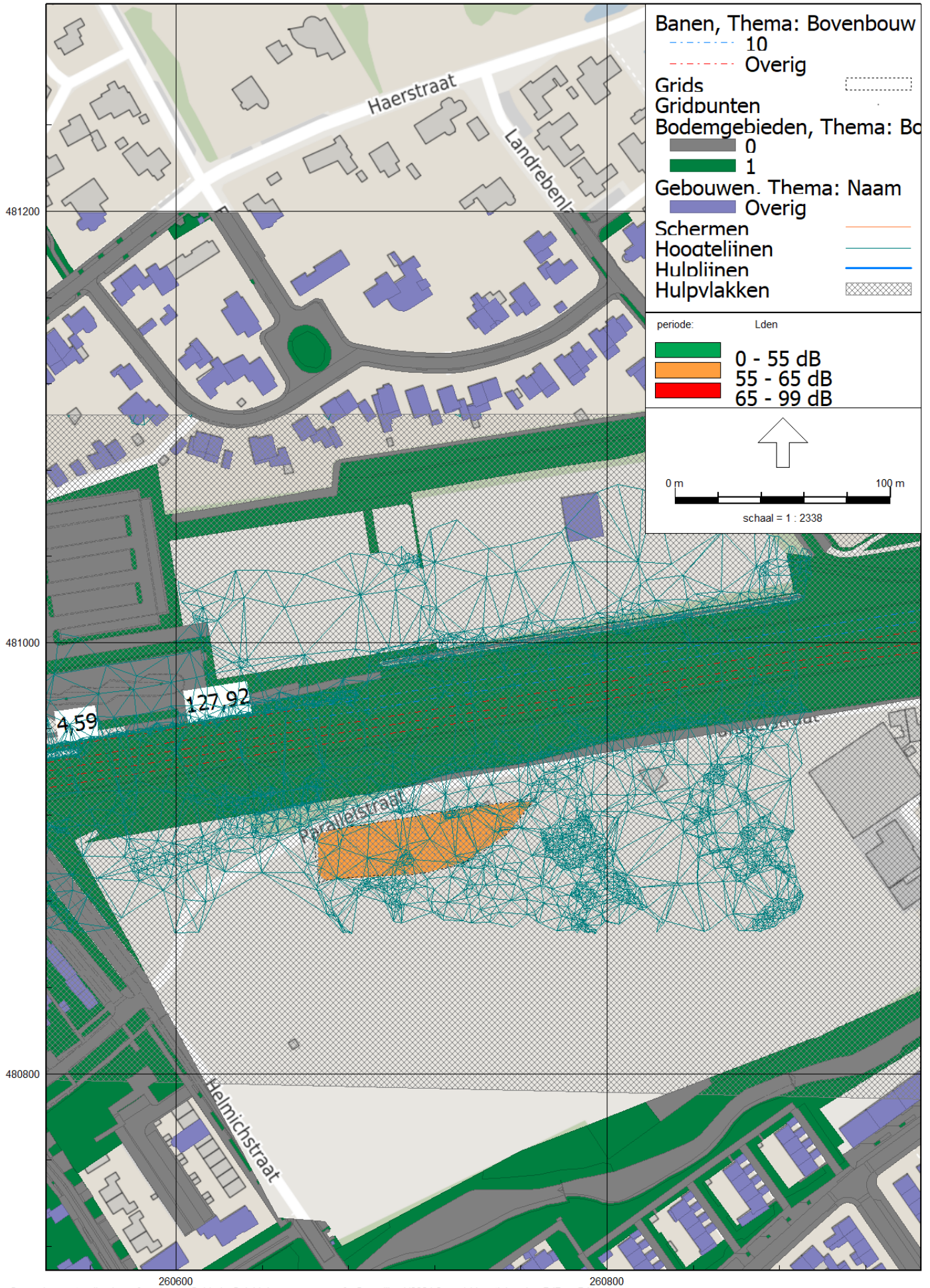


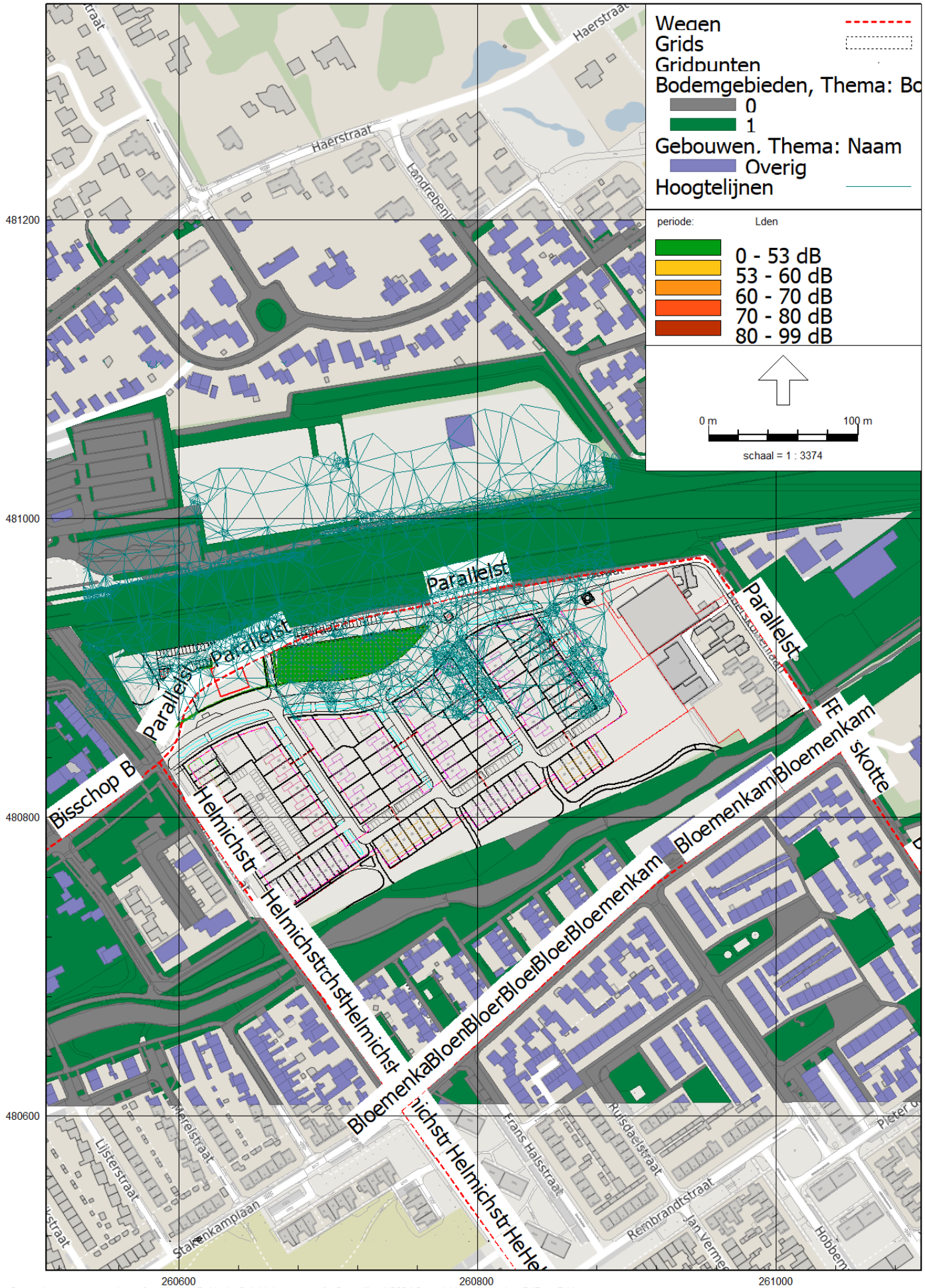


Geluid door spoorwegen
4 jun 2025, 20:44

BJZ.nu B.V.


Wegen
Grids
Gridpunten
Bodemgebieden, Thema: Bo
0
1
Gebouwen, Thema: Naam
Overig
periode: Lden
0 - 53 dB
53 - 60 dB
60 - 70 dB
70 - 80 dB
80 - 99 dB
0 m
20 m
schaal = 1 : 481
Parallelstraat
480960
480920
260680
260720
260760


Haerstraat
Landrebenlaan
Parallelstraat
Helmichstraat
127.92
4.59
Banen, Thema: Bovenbouw
10
Overig
Grids
Gridpunten
Bodemgebieden, Thema: Bo
0
1
Gebouwen, Thema: Naam
Overig
Schermen
Hoogtelijnen
Hulplijnen
Hulpvlakken
periode: Lden
0 - 55 dB
55 - 65 dB
65 - 99 dB
0 m
100 m
schaal = 1 : 2338
481200
481000
480800
260600
260800


Wegen
Grids
Gridpunten
Bodemgebieden, Thema: Bo
0
1
Gebouwen, Thema: Naam
Overig
Hoogtelijnen
periode: Lden
0 - 53 dB
53 - 60 dB
60 - 70 dB
70 - 80 dB
80 - 99 dB
0 m
100 m
schaal = 1 : 3374
481200
481000
480800
480600
260600
260800
261000
Haerstraat
Parallelst
Bisschop B
Helmichstr
BloemenkaBloenBloerBloeiBloemenkam
Bloemenkam
Ruisdaelstraat
Rembrandtstraat
Lijsterstraat
Merelstraat
Stakenkamplaan
Frans Halsstraat

Bijlage 2 Itemeigenschappen

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Namespace
543_b|221B	543_b|221B|V@026__:25.938000 [25.939000->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.061500 [26.068000->26.07	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.797000->26.82	--	--	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.139000->26.16	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.417000->26.5	--	--	Absoluut	NL.img
026__|233A	026__|233A|R@026__:25.985211 [25.998000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.895000->26.91	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|253A	026__|253A|L@026__:26.990000 [26.990000->27.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|L@026__:26.052000 [26.062000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.673000->26.69	--	--	Absoluut	NL.img
026__|253A	026__|253A|L@026__:26.888417 [26.888420->26.8	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.039000->26.06	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.043000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.114000->26.1	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.913000 [26.917000->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|259|	026__|259|L@026__:26.888000 [26.888000->26.89	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.024000 [26.039000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.061500 [26.061500->26.06	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.617000->26.67	--	--	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.175000->26.21	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.068000->26.1	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.114000->26.13	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.873000 [26.873000->26.87	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|233A	026__|233A|R@026__:26.005000 [26.005000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.068000->26.11	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.417000->26.51	--	--	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.795000->26.7	--	--	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.673000->26.69	--	--	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.617000->26.67	--	--	Absoluut	NL.img
026__|261A	026__|261A|L@026__:26.942000 [26.943000->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.911000 [26.911000->26.91	--	0,00	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:23.500000 [25.698000->25.7	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.797000->26.82	--	--	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:23.500000 [25.768000->25.7	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|253A	026__|253A|L@026__:26.905000 [26.982000->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.114000->26.13	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|263A	026__|263A|R@026__:26.982000 [27.004000->27.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.268000->26.31	--	--	Absoluut	NL.img
026__|233A	026__|233A|R@026__:25.985211 [25.985210->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|263A	026__|263A|R@026__:26.982000 [27.366000->27.3	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.317000->26.37	--	--	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.895000->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:23.500000 [25.668000->25.6	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.861000 [26.873000->26.87	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|R@026__:25.965000 [25.968000->25.9	45,25	0,00	Absoluut	NL.img
543_b|221B	543_b|221B|V@026__:23.480000 [25.473000->25.5	--	0,00	Absoluut	NL.img
543_b|221B	543_b|221B|V@026__:25.938000 [25.938000->25.9	45,13	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.673000->26.6	--	--	Absoluut	NL.img
026__|233A	026__|233A|L@026__:26.005000 [26.005000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.417000->26.51	--	--	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.214000->26.26	--	--	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.827000->26.8	--	--	Absoluut	NL.img
026__|233A	026__|233A|L@026__:25.985211 [25.998000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|259|	026__|259|L@026__:26.911000 [26.911000->26.91	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.090000->26.11	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.875000->26.8	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|263A	026__|263A|L@026__:26.990000 [26.990000->27.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.517000->26.61	--	--	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.417000->26.51	--	--	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.861000 [26.861000->26.87	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.695000->26.71	--	--	Absoluut	NL.img
543_b|221B	543_b|221B|V@026__:23.480000 [25.700000->25.7	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|R@026__:25.965000 [25.965000->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LokaalID	Versie	RRgebr	RuwheidID	Brugtype	BrugID	SituatieVan
543_b|221B	30124359.018510dd-d8fc-4fb9-bd3d-c89ddd6409f4	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.01cb22a0-7bdb-48df-afaa-dc13eba0174b	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.020de8aa-b60f-4488-ac61-f93cb98c50b5	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.0414a340-0571-4c85-add6-724057b67245	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.07b5c08f-a0de-4bab-bdc3-769974b60d3d	1	False		Geen		0
026__|233A	30124359.09166ef8-d44d-43f8-b083-cfb645563373	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.0b1f3bda-9431-4fff-8cad-76200f867fc3	1	False		Geen		0
026__|253A	30124359.0b86c566-5711-4252-81e5-8f5d609d6bc2	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.0e622a6e-fc7a-4686-8ad7-7b3807a6ac60	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.10631734-4098-4ef1-985e-07ab4660baff	1	False		Geen		0
026__|253A	30124359.10763135-5c2f-47ba-aeb7-810806dc52a2	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.10d40705-40a6-4b92-a595-b9b6e19f1a7e	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.143c1c34-3333-4700-9120-25673eae2f19	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.1475f3c0-70e4-4e28-b424-2c9d0d7dc9d1	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.14909911-ca44-47e1-99b1-e83294001076	1	False		Geen		0
026__|259|	30124359.161e1b26-493d-41df-9f6a-42767eb6bd26	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.1815891e-0a30-400f-b89c-a69a42cfaa79	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.1920c761-0bb8-4ded-978a-17d42ed558fa	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.1bb17d9e-bb0f-42a3-ad32-d8318f16a7d6	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.1d8d9bd0-27bb-4be7-aad6-edf39d135969	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.1db7c457-6b24-438c-81e3-d09b87d2b0da	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.1dbdbd0b-5662-4681-8ce1-c86ae1de2380	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.1debe83e-a058-43d0-98de-2cb2a612c882	1	False		Geen		0
026__|233A	30124359.1eca25e6-b07c-45cb-ac22-7f36fce5bcc3	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.1efc2f52-cc82-485f-bbd1-6cf538ee5786	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.1f1db135-566f-409c-8365-f1423d9e2097	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.219cfe85-1a16-4e82-92ad-ab3a4295d5c2	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.23d28492-3f4c-4e19-965f-c92be9e9aa02	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.25a8655b-8d85-4e39-83ee-8b3e9aafaeb5	1	False		Geen		0
026__|261A	30124359.25f21988-4fad-4da9-a8ce-bef4ff2876b4	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.26aa5d52-d30d-4ff0-8686-216fb230f348	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.282102e4-e9d4-465e-9f66-32e5223b92b6	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.28fdfdea-bae9-422e-8f5c-ab526502379f	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.29319686-2812-48ed-977e-e2f91e8a2ea9	1	False		Geen		0
026__|253A	30124359.2cf2efd6-6e94-4aa5-88d2-1f9c49307db7	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.2db44e30-6ee2-48ae-8af5-0bc1832c2d0d	1	False		Geen		0
026__|263A	30124359.2de3b7e5-9c88-49f7-a605-f2b73756c195	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.2f04c80b-0b26-4551-baed-4cc1c1dfc744	1	False		Geen		0
026__|233A	30124359.2fd5fb8f-f2b8-46d6-8b33-66cff4ea643a	1	False		Geen		0
026__|263A	30124359.3115d446-a331-430f-b547-192eddbe144c	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.31467116-20a4-4d80-95e6-09803b77f17f	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.320c1412-1a65-4fbf-bbb7-d5bc09e8f483	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.3514e738-ebba-4ff6-92b3-5d8c5da2430f	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.3531fbfd-acc7-4062-ae38-4917b90800fa	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.369bad9b-c1dc-4726-933a-2194e23b27e7	1	False		Geen		0
543_b|221B	30124359.382be215-fd2b-4188-88bc-cc2e4852363d	1	False		Geen		0
543_b|221B	30124359.391d3607-7c14-4027-9a63-09a04e6f6cde	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.3c8f0999-665a-4ba4-9954-629be79ad8ef	1	False		Geen		0
026__|233A	30124359.3c964080-e20d-4176-8f57-95266707f207	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.3d38744f-956a-4f82-badc-f2f5d27bdff9	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.3dc12341-cf40-41fb-8fa5-e104cfaac3c5	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.3f99ff2c-c00a-466f-a67a-951d87269ccf	1	False		Geen		0
026__|233A	30124359.3fbd8a53-9df9-45fb-a1f5-77bf81ff7209	1	False		Geen		0
026__|259|	30124359.4107c3bd-2973-4115-acab-7991d7f79b4a	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.41a565f0-d43a-485b-83f9-406caf7d177d	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.459a8205-83b8-4461-be49-29c131c41129	1	False		Geen		0
026__|263A	30124359.469e3603-a464-4000-860c-70747d015a3a	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.49c2a368-d8de-492b-afe1-ef9cc729cb0c	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.4a04976d-99b3-42a7-bf66-3b1da8ec5694	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.4aa8aa51-5095-4da1-8d4a-8230a4a496c4	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.4d6868c4-ecb0-49aa-82fc-7f976050a30c	1	False		Geen		0
543_b|221B	30124359.4df4456c-1cd6-4ba2-9e7c-644c0e8d851c	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.4edff948-24f4-4ced-ab6b-ef0a45295318	1	False		Geen		0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb
543_b|221B	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	1,5	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|233A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|253A	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|253A	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|259|	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|233A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|261A	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|253A	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|263A	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|233A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|263A	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
543_b|221B	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
543_b|221B	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|233A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|233A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|259|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	1,5	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|263A	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
543_b|221B	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	m		Cspoor	Cspoor	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k
543_b|221B	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	26	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	14	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	2	- Voegenspoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|233A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|253A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	28	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|253A	3	- intern-voegloze wissel	--	--	12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	20	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|259|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	14	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	3	- intern-voegloze wissel	--	--	4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|233A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	32	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|261A	2	- Voegenspoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	4	- niet-voegloze wissel	--	--	12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|253A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|263A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|233A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	28	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|263A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	4	- niet-voegloze wissel	--	--	4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221B	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221B	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|233A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	32	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|233A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|259|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	2	- Voegenspoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|263A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	28	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	4	- niet-voegloze wissel	--	--	24	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221B	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1
543_b|221B	0,0	0,0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,190	0,160	0,260	0,000	70
026__|237|	0,0	0,0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,010	0,000	70
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	-76
026__|251|	0,0	0,0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,020	0,000	78
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000	70
026__|233A	0,0	0,0	LINT	Stoppend	1,440	1,380	0,460	0,000	40
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000	-80
026__|253A	0,0	0,0	VIRM-4	Doorgaand	5,280	5,360	1,760	0,000	80
026__|231A	0,0	0,0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,010	0,000	80
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	-72
026__|253A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000	-77
026__|235|	0,0	0,0	DE-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,030	0,000	70
026__|243A	0,0	0,0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,020	0,010	0,000	70
026__|243A	0,0	0,0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,510	0,000	0,000	80
026__|243A	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000	-79
026__|259|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000	74
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	3,370	1,340	4,510	0,000	70
026__|237|	0,0	0,0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,080	0,100	0,000	70
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	78
026__|237|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	78
026__|243A	0,0	0,0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,510	0,000	0,000	80
026__|237|	0,0	0,0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	15
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	-77
026__|233A	0,0	0,0	LINT	Stoppend	1,440	1,380	0,460	0,000	34
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,690	2,720	3,600	0,000	70
026__|237|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	78
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	78
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	70
026__|237|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	78
026__|261A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	19,420	21,180	6,620	0,000	79
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000	-80
543_b|221A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	0,000	79
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	-77
543_b|221A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	0,000	79
026__|253A	0,0	0,0	VIRM-4	Doorgaand	5,280	5,360	1,760	0,000	80
026__|237|	0,0	0,0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	15
026__|263A	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	3,920	3,440	0,200	0,000	78
026__|237|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	78
026__|233A	0,0	0,0	LINT	Stoppend	1,440	1,380	0,460	0,000	40
026__|263A	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	3,920	3,440	0,200	0,000	82
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	70
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000	79
543_b|221A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	0,000	79
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	74
026__|231A	0,0	0,0	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460	0,000	-63
543_b|221B	0,0	0,0	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,380	0,000	74
543_b|221B	0,0	0,0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,190	0,160	0,260	0,000	70
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000	70
026__|233A	0,0	0,0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,040	0,000	80
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	78
026__|237|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	78
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	79
026__|233A	0,0	0,0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,020	0,040	0,000	79
026__|259|	0,0	0,0	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000	-79
026__|251|	0,0	0,0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,010	0,000	78
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000	79
026__|263A	0,0	0,0	VIRM-4	Doorgaand	5,280	5,360	1,760	0,000	80
026__|237|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	78
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	1,600	1,360	0,040	0,000	48
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	74
026__|237|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	-73
543_b|221B	0,0	0,0	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,380	0,000	63
026__|231A	0,0	0,0	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460	0,000	-68

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2
543_b|221B	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,110	0,100	0,050	0,000
026__|237|	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,020	0,000
026__|237|	-76	69	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000
026__|251|	78	78	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,030	0,000
026__|243A	70	70	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	1,360	0,040	0,000
026__|233A	40	40	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090	0,170	0,000
026__|235|	-80	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960	0,000
026__|253A	80	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	4,860	5,300	3,320	0,000
026__|231A	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000
026__|237|	-72	64	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000
026__|253A	-77	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960	0,000
026__|235|	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,090	0,070	0,120	0,000
026__|243A	78	78	0	GOEDEREN	Doorgaand	3,370	2,060	4,510	0,000
026__|243A	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,020	0,000
026__|243A	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960	0,000
026__|259|	-79	-79	0	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000
026__|243A	70	70	0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340	0,000
026__|237|	70	70	0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000
026__|235|	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000
026__|237|	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
026__|243A	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,020	0,000
026__|237|	15	15	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,070	0,080	0,050	0,000
026__|251|	-77	-77	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000
026__|233A	-50	-50	0	INT-R	Doorgaand	1,520	0,160	0,000	0,000
026__|235|	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,010	0,010	0,000
026__|237|	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	1,600	0,680	0,080	0,000
026__|243A	-77	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
026__|251|	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	12,700	3,970	0,000
026__|237|	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	1,600	0,680	0,080	0,000
026__|261A	79	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	4,860	5,300	1,660	0,000
026__|235|	79	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960	0,000
543_b|221A	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,050	0,000
026__|235|	-77	-77	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000
543_b|221A	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,050	0,000
026__|253A	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	2,640	2,320	0,160	0,000
026__|237|	15	15	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,010	0,020	0,000
026__|263A	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	29,120	31,770	19,860	0,000
026__|237|	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	1,600	0,680	0,080	0,000
026__|233A	40	40	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090	0,170	0,000
026__|263A	82	82	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	29,120	31,770	19,860	0,000
026__|251|	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	12,700	3,970	0,000
026__|243A	-80	-80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960	0,000
543_b|221A	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,050	0,000
026__|237|	74	-79	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000
026__|231A	40	40	0	INT-R	Doorgaand	0,680	0,160	0,000	0,000
543_b|221B	74	74	0	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050	0,000	0,000
543_b|221B	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,110	0,100	0,050	0,000
026__|243A	70	70	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
026__|233A	78	78	0	GOEDEREN	Doorgaand	4,490	4,530	6,010	0,000
026__|235|	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000
026__|237|	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
026__|243A	-77	79	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
026__|233A	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,010	0,040	0,000
026__|259|	80	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000
026__|251|	78	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,030	0,000
026__|243A	-77	-77	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960	0,000
026__|263A	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	2,640	2,320	0,080	0,000
026__|237|	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	1,600	0,680	0,080	0,000
026__|237|	48	48	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000
026__|237|	74	-76	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000
026__|237|	-73	-73	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
543_b|221B	63	63	0	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050	0,000	0,000
026__|231A	40	40	0	INT-R	Doorgaand	0,680	0,160	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3
543_b|221B	73	73	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,000
026__|237|	78	78	78	0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280
026__|237|	80	80	-76	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
026__|251|	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,060	2,720	3,600
026__|243A	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980
026__|233A	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,040
026__|235|	-80	79	-80	0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040
026__|253A	79	79	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	9,710	21,180	6,620
026__|231A	78	78	78	0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280
026__|237|	80	80	-72	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
026__|253A	-77	79	-77	0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040
026__|235|	78	78	78	0	GOEDEREN	Doorgaand	3,370	2,060	4,510
026__|243A	78	78	78	0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340
026__|243A	73	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,630	2,720	1,680
026__|243A	79	79	-80	0	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640
026__|259|	80	-79	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990	1,240
026__|243A	-50	-50	23	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,090	0,110	0,120
026__|237|	23	23	-50	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,630	1,070	1,680
026__|235|	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	1,360	0,040
026__|237|	-29	70	-29	0	VIRM-4	Doorgaand	3,200	3,200	1,040
026__|243A	73	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,630	2,720	1,680
026__|237|	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,510	0,000
026__|251|	79	79	79	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520
026__|233A	80	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,020
026__|235|	80	70	78	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,070	0,080	0,100
026__|237|	70	70	70	0	VIRM-4	Doorgaand	3,200	3,200	1,040
026__|243A	-76	69	-76	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
026__|251|	70	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	0,000	3,970
026__|237|	70	70	70	0	VIRM-4	Doorgaand	3,200	3,200	1,040
026__|261A	80	80	80	0	VIRM-4	Doorgaand	2,640	2,680	0,880
026__|235|	79	79	-80	0	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640
543_b|221A	79	-89	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240
026__|235|	-77	79	-77	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040
543_b|221A	79	-83	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240
026__|253A	80	80	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,430	2,650	3,320
026__|237|	80	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,690	2,720	3,600
026__|263A	79	79	79	0	VIRM-4	Doorgaand	7,960	8,040	2,600
026__|237|	70	70	70	0	VIRM-4	Doorgaand	3,200	3,200	1,040
026__|233A	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,040
026__|263A	79	79	79	0	VIRM-4	Doorgaand	7,960	8,040	2,600
026__|251|	70	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	0,000	3,970
026__|243A	-80	-80	-80	0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040
543_b|221A	79	-89	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240
026__|237|	-79	-79	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970
026__|231A	73	80	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,770	2,750	2,810
543_b|221B	73	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,030
543_b|221B	73	73	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,000
026__|243A	-72	64	-72	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980
026__|233A	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,050	0,080
026__|235|	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	1,360	0,040
026__|237|	-12	70	-12	0	VIRM-4	Doorgaand	3,200	3,200	1,040
026__|243A	-76	74	-76	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
026__|233A	80	80	79	0	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460
026__|259|	79	-80	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960
026__|251|	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,060	2,720	3,600
026__|243A	-77	-77	-77	0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040
026__|263A	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	9,710	21,180	6,620
026__|237|	70	70	70	0	VIRM-4	Doorgaand	3,200	3,200	1,040
026__|237|	80	80	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	1,590	1,980
026__|237|	-76	-76	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970
026__|237|	64	-72	64	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520
543_b|221B	73	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,030
026__|231A	73	80	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,770	2,750	2,810

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4
543_b|221B	0,000	70	70	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030
026__|237|	0,000	23	23	-37	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,060	1,650
026__|237|	0,000	-77	79	-77	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|251|	0,000	78	78	78	0	INT-R	Doorgaand	0,920	0,510
026__|243A	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	3,200
026__|233A	0,000	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand	0,840	0,680
026__|235|	0,000	74	-79	74	0	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000
026__|253A	0,000	79	79	79	0	VIRM-4	Stoppend	2,640	2,320
026__|231A	0,000	23	-50	23	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,050
026__|237|	0,000	70	78	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|253A	0,000	-79	74	-79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940
026__|235|	0,000	78	78	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
026__|243A	0,000	-50	-50	23	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,010
026__|243A	0,000	70	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,020
026__|243A	0,000	80	80	-79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990
026__|259|	0,000	-77	79	-77	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940
026__|243A	0,000	70	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,040	0,010
026__|237|	0,000	70	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010
026__|235|	0,000	64	64	64	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	0,000	6,350
026__|237|	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|243A	0,000	70	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,020
026__|237|	0,000	80	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,030
026__|251|	0,000	-79	-79	-79	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680
026__|233A	0,000	80	80	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	4,490	4,530
026__|235|	0,000	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,510
026__|237|	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|243A	0,000	-77	-77	-77	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680
026__|251|	0,000	78	0	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600
026__|237|	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|261A	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	1,320	2,320
026__|235|	0,000	80	-79	80	0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880
543_b|221A	0,000	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
026__|235|	0,000	69	-76	69	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590
543_b|221A	0,000	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
026__|253A	0,000	79	79	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	9,710	10,590
026__|237|	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,070	0,030
026__|263A	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,280	7,940
026__|237|	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|233A	0,000	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand	0,840	0,680
026__|263A	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,280	7,940
026__|251|	0,000	78	0	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600
026__|243A	0,000	-79	-79	74	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940
543_b|221A	0,000	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
026__|237|	0,000	-77	-77	-77	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590
026__|231A	0,000	79	79	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,110	0,140
543_b|221B	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,190	0,160
543_b|221B	0,000	70	70	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030
026__|243A	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680
026__|233A	0,000	70	70	78	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010
026__|235|	0,000	48	48	48	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	0,000	6,350
026__|237|	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|243A	0,000	-77	-77	-77	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680
026__|233A	0,000	-50	-50	-50	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,110	0,140
026__|259|	0,000	79	-80	79	0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880
026__|251|	0,000	78	78	78	0	INT-R	Doorgaand	0,920	0,510
026__|243A	0,000	-79	-79	74	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940
026__|263A	0,000	79	79	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	4,860	5,300
026__|237|	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|237|	0,000	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|237|	0,000	-77	-77	-77	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590
026__|237|	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
543_b|221B	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,190	0,160
026__|231A	0,000	79	79	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,110	0,140

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5
543_b|221B	0,030	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	8,160
026__|237|	1,920	0,000	78	78	78	0	INT-R	Doorgaand	0,510
026__|237|	3,970	0,000	79	79	79	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|251|	0,000	0,000	80	80	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040
026__|243A	1,040	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|233A	0,000	0,000	80	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,090
026__|235|	0,640	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280
026__|253A	0,080	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,000
026__|231A	0,050	0,000	70	78	78	0	LINT	Stoppend	0,880
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|253A	4,960	0,000	79	-77	79	0	VIRM-4	Doorgaand	2,000
026__|235|	0,010	0,000	80	73	78	0	INT-R	Doorgaand	0,630
026__|243A	0,010	0,000	73	80	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050
026__|243A	0,010	0,000	70	70	70	0	LINT	Stoppend	0,860
026__|243A	1,240	0,000	79	-80	79	0	VIRM-4	Stoppend	1,000
026__|259|	4,960	0,000	79	-77	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820
026__|243A	0,020	0,000	78	78	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,040
026__|237|	0,010	0,000	70	78	70	0	INT-R	Doorgaand	0,410
026__|235|	0,000	0,000	0	70	0	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|243A	0,010	0,000	70	70	70	0	LINT	Stoppend	0,860
026__|237|	0,020	0,000	80	73	78	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030
026__|251|	0,040	0,000	74	74	74	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460
026__|233A	6,010	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060
026__|235|	0,000	0,000	73	73	0	0	LINT	Stoppend	0,880
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,000
026__|243A	0,040	0,000	69	-76	69	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
026__|251|	0,520	0,000	-72	-72	80	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,000
026__|261A	0,080	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Doorgaand	2,640
026__|235|	0,040	0,000	74	74	74	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280
543_b|221A	0,090	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	2,530
026__|235|	0,990	0,000	79	79	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820
543_b|221A	0,090	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	2,530
026__|253A	6,620	0,000	79	79	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,430
026__|237|	0,100	0,000	70	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020
026__|263A	4,970	0,000	79	79	79	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,000
026__|233A	0,000	0,000	80	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,090
026__|263A	4,970	0,000	79	79	79	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,520	0,000	70	70	80	0	VIRM-4	Stoppend	1,600
026__|243A	4,960	0,000	79	79	79	0	VIRM-4	Doorgaand	2,000
543_b|221A	0,090	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	2,530
026__|237|	0,990	0,000	79	79	-77	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|231A	0,090	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,020
543_b|221B	0,260	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,040
543_b|221B	0,030	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	8,160
026__|243A	0,040	0,000	64	-72	64	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
026__|233A	0,030	0,000	78	78	78	0	INT-R	Doorgaand	0,680
026__|235|	0,000	0,000	0	70	0	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|243A	0,040	0,000	74	-76	74	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
026__|233A	0,170	0,000	79	79	79	0	LINT	Stoppend	1,440
026__|259|	0,040	0,000	74	-79	74	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280
026__|251|	0,000	0,000	80	80	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040
026__|243A	4,960	0,000	79	79	79	0	VIRM-4	Doorgaand	2,000
026__|263A	1,660	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	0,000
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,000
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,000
026__|237|	0,990	0,000	79	79	-77	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
543_b|221B	0,260	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,040
026__|231A	0,090	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,020

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Trein 6	Profiel6
543_b|221B	5,340	8,420	0,000	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand
026__|237|	0,100	0,000	0,000	80	80	0	0	E-LOC	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	69	69	-76	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|251|	0,030	0,100	0,000	70	70	70	0	LINT	Stoppend
026__|243A	0,000	0,040	0,000	48	0	48	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|233A	0,020	0,020	0,000	80	79	70	0	DE-LOC	Doorgaand
026__|235|	7,940	4,960	0,000	79	-80	79	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,080	0,000	0	0	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|231A	0,820	0,280	0,000	-50	23	-50	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	64	64	-72	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|253A	2,000	0,640	0,000	80	80	-79	0	VIRM-4	Stoppend
026__|235|	0,630	0,000	0,000	80	80	0	0	LINT	Stoppend
026__|243A	0,070	0,060	0,000	70	78	70	0	DE-LOC	Doorgaand
026__|243A	0,820	0,280	0,000	15	-37	15	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
026__|243A	0,880	0,040	0,000	78	-79	-79	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|259|	1,990	1,240	0,000	79	-77	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|243A	0,030	0,010	0,000	73	73	78	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|237|	0,410	0,000	0,000	73	73	0	0	E-LOC	Doorgaand
026__|235|	3,200	1,040	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend
026__|237|	0,680	0,040	0,000	70	-29	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|243A	0,820	0,280	0,000	23	-37	23	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
026__|237|	0,010	0,010	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|251|	1,590	0,990	0,000	-77	79	79	0	VIRM-4	Stoppend
026__|233A	0,140	0,170	0,000	70	70	70	0	LINT	Stoppend
026__|235|	0,820	0,280	0,000	-37	-37	-37	0	INT-R	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,000	0,000	0	48	0	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|243A	1,600	0,520	0,000	80	-76	-76	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|251|	0,680	0,040	0,000	-72	-72	-72	0	VIRM-4	Stoppend
026__|237|	0,680	0,000	0,000	0	64	0	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|261A	2,680	0,880	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend
026__|235|	7,940	4,960	0,000	-80	-80	79	0	VIRM-4	Doorgaand
543_b|221A	0,480	0,000	0,000	-89	-89	0	0	E-LOC	Doorgaand
026__|235|	6,350	3,970	0,000	79	-77	79	0	VIRM-4	Doorgaand
543_b|221A	0,480	0,000	0,000	-83	-83	0	0	E-LOC	Doorgaand
026__|253A	2,650	0,000	0,000	80	80	0	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|237|	0,020	0,030	0,000	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,000	0,000	0	15	0	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|233A	0,020	0,020	0,000	80	79	70	0	DE-LOC	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	1,360	0,080	0,000	37	37	37	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|243A	2,000	0,640	0,000	80	80	-79	0	GOEDEREN	Doorgaand
543_b|221A	0,480	0,000	0,000	-89	-89	0	0	E-LOC	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	-79	-79	74	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|231A	0,040	0,040	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand
543_b|221B	0,150	0,050	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand
543_b|221B	5,340	8,420	0,000	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand
026__|243A	1,600	0,520	0,000	80	-72	-72	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|233A	0,680	0,000	0,000	73	73	0	0	INT-R	Doorgaand
026__|235|	3,200	1,040	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend
026__|237|	0,680	0,040	0,000	70	-12	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|243A	1,600	0,520	0,000	80	-76	-76	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|233A	1,380	0,460	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|259|	7,940	4,960	0,000	-80	79	-80	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|251|	0,030	0,100	0,000	70	70	70	0	LINT	Stoppend
026__|243A	2,000	0,640	0,000	80	80	-79	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,080	0,000	0	0	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,000	0,000	0	57	0	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,040	0,000	0	0	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	-76	-76	74	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	-72	64	-72	0	GOEDEREN	Doorgaand
543_b|221B	0,150	0,050	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|231A	0,040	0,040	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Trein 7
543_b|221B	2,030	2,050	0,000	0,000	73	73	0	0	LINT
026__|237|	0,040	0,030	0,010	0,000	80	73	78	0	GOEDEREN
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	-77	-77	-77	0	VIRM-4
026__|251|	0,880	0,820	0,280	0,000	-37	-37	70	0	E-LOC
026__|243A	0,000	6,350	0,000	0,000	0	78	0	0	VIRM-4
026__|233A	0,020	0,000	0,000	0,000	79	0	0	0	GOEDEREN
026__|235|	2,000	2,000	0,640	0,000	-79	-79	-79	0	VIRM-4
026__|253A	9,710	0,000	6,620	0,000	80	0	80	0	0
026__|231A	1,060	1,070	1,920	0,000	78	70	78	0	INT-R
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	70	70	70	0	VIRM-4
026__|253A	1,000	0,880	0,040	0,000	74	-79	74	0	GOEDEREN
026__|235|	1,080	1,040	0,340	0,000	23	23	23	0	E-LOC
026__|243A	0,040	0,020	0,030	0,000	70	70	70	0	INT-R
026__|243A	0,030	0,030	0,050	0,000	78	70	70	0	DE-LOC
026__|243A	1,820	1,990	1,240	0,000	-80	79	-80	0	VIRM-4
026__|259|	7,280	7,940	4,960	0,000	-77	79	-77	0	VIRM-4
026__|243A	0,000	2,060	0,000	0,000	0	78	0	0	E-LOC
026__|237|	0,010	0,010	0,020	0,000	70	70	70	0	E-LOC
026__|235|	0,800	0,000	0,040	0,000	70	0	70	0	VIRM-4
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	70	70	70	0	0
026__|243A	0,030	0,030	0,050	0,000	78	70	70	0	DE-LOC
026__|237|	2,690	2,720	3,600	0,000	78	78	78	0	LINT
026__|251|	0,800	0,680	0,040	0,000	-79	-79	-79	0	VIRM-4
026__|233A	1,460	1,380	0,460	0,000	-50	34	34	0	DE-LOC
026__|235|	0,510	0,000	0,000	0,000	80	0	0	0	LINT
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	70	70	70	0	0
026__|243A	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	80	80	0	GOEDEREN-ALT
026__|251|	0,800	0,680	0,040	0,000	64	64	64	0	VIRM-4
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	70	70	70	0	0
026__|261A	1,320	0,000	0,080	0,000	80	0	80	0	GOEDEREN-ALT
026__|235|	2,000	2,000	0,640	0,000	-79	80	-79	0	GOEDEREN
543_b|221A	0,140	0,070	0,000	0,000	-89	79	0	0	LINT
026__|235|	1,600	1,600	0,520	0,000	80	-76	-76	0	VIRM-4
543_b|221A	0,140	0,070	0,000	0,000	-83	79	0	0	LINT
026__|253A	9,710	10,590	6,620	0,000	80	80	79	0	0
026__|237|	0,510	0,100	0,000	0,000	80	80	0	0	DE-LOC
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	70	70	70	0	0
026__|233A	0,020	0,000	0,000	0,000	79	0	0	0	GOEDEREN
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	70	0	0
026__|243A	1,820	1,990	1,240	0,000	-80	79	79	0	VIRM-4
543_b|221A	0,140	0,070	0,000	0,000	-89	79	0	0	LINT
026__|237|	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	-79	0	GOEDEREN-ALT
026__|231A	0,840	0,680	0,000	0,000	80	73	0	0	DE-LOC
543_b|221B	8,160	5,340	8,420	0,000	70	70	70	0	E-LOC
543_b|221B	2,030	2,050	0,000	0,000	73	73	0	0	LINT
026__|243A	1,600	1,600	0,520	0,000	-72	80	80	0	GOEDEREN-ALT
026__|233A	0,840	0,160	0,000	0,000	80	80	0	0	DE-LOC-6400
026__|235|	0,800	0,000	0,040	0,000	70	0	70	0	VIRM-4
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	70	70	70	0	0
026__|243A	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	80	80	0	GOEDEREN-ALT
026__|233A	2,720	1,780	3,200	0,000	70	70	79	0	INT-R
026__|259|	1,820	1,990	1,240	0,000	-80	79	-80	0	VIRM-4
026__|251|	0,880	0,820	0,280	0,000	-37	-37	23	0	E-LOC
026__|243A	1,820	1,990	1,240	0,000	-77	79	79	0	VIRM-4
026__|263A	9,710	0,000	6,620	0,000	80	0	80	0	GOEDEREN
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	70	70	70	0	0
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	70	70	70	0	VIRM-4
026__|237|	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	-76	0	GOEDEREN-ALT
026__|237|	1,460	1,590	0,990	0,000	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT
543_b|221B	8,160	5,340	8,420	0,000	70	70	70	0	E-LOC
026__|231A	0,840	0,680	0,000	0,000	80	73	0	0	DE-LOC

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7
543_b|221B	Stoppend	4,340	4,140	1,380	0,000	40	40	40	0
026__|237|	Doorgaand	1,630	1,070	1,680	0,000	70	70	70	0
026__|237|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	-76	80	0
026__|251|	Doorgaand	0,040	0,010	0,000	0,000	80	70	0	0
026__|243A	Doorgaand	1,600	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	2,720	4,530	6,010	0,000	70	70	70	0
026__|235|	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000	-79	74	-79	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,410	0,410	0,000	0,000	73	73	0	0
026__|237|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-72	-72	80	0
026__|253A	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000	79	79	-77	0
026__|235|	Doorgaand	0,030	0,010	0,010	0,000	73	70	70	0
026__|243A	Doorgaand	1,140	0,630	0,000	0,000	73	73	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,010	0,000	0,020	0,000	78	0	78	0
026__|243A	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000	-79	-79	80	0
026__|259|	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000	-79	74	74	0
026__|243A	Doorgaand	0,040	0,030	0,010	0,000	80	70	70	0
026__|237|	Doorgaand	0,050	0,010	0,000	0,000	80	78	0	0
026__|235|	Doorgaand	1,600	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,010	0,000	0,020	0,000	78	0	78	0
026__|237|	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-37	-37	-37	0
026__|251|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	80	0
026__|233A	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	78	78	70	0
026__|235|	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	23	23	23	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	-77	78	-77	0
026__|251|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	-72	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261A	Doorgaand	0,000	0,000	6,620	0,000	0	0	80	0
026__|235|	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000	79	-80	-80	0
543_b|221A	Stoppend	4,340	4,140	1,360	0,000	-88	-88	-88	0
026__|235|	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	-76	69	-76	0
543_b|221A	Stoppend	4,340	4,140	1,360	0,000	-75	-75	-75	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,010	0,000	0,000	0,000	78	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	2,720	4,530	6,010	0,000	70	70	70	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000	74	74	-79	0
543_b|221A	Stoppend	4,340	4,140	1,360	0,000	-90	-90	-90	0
026__|237|	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	79	79	79	0
026__|231A	Doorgaand	0,020	0,020	0,030	0,000	79	79	79	0
543_b|221B	Doorgaand	0,110	0,000	0,000	0,000	73	0	0	0
543_b|221B	Stoppend	4,340	4,140	1,380	0,000	45	45	45	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	6,350	0,000	0,000	0	78	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,050	0,090	0,090	0,000	78	78	70	0
026__|235|	Doorgaand	1,600	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	-77	79	-77	0
026__|233A	Doorgaand	0,840	0,160	0,000	0,000	80	80	0	0
026__|259|	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000	-79	74	-79	0
026__|251|	Doorgaand	0,040	0,010	0,010	0,000	80	70	78	0
026__|243A	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000	74	74	-79	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	1,660	0,000	0	0	79	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	70	70	80	0
026__|237|	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	79	79	79	0
026__|237|	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	-73	-73	-73	0
543_b|221B	Doorgaand	0,110	0,000	0,000	0,000	73	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,020	0,020	0,030	0,000	79	79	79	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,030	0,050	0,000	78	70	70
026__|237|	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	79	-77	79
026__|251|	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	0	78	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	INT-R	Doorgaand	0,680	0,160	0,000	0,000	73	80	0
026__|235|	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000	79	79	-80
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,010	0,000	70	78	78
026__|237|	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	78	70	78
026__|253A	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000	-79	-79	80
026__|235|	INT-R	Doorgaand	0,510	0,000	0,000	0,000	73	0	0
026__|243A	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,040	0,060	0,000	78	70	78
026__|243A	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,010	0,000	0,000	78	78	0
026__|243A	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960	0,000	-80	-80	79
026__|259|	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000	-79	80	-79
026__|243A	INT-R	Doorgaand	0,510	0,510	0,000	0,000	73	73	0
026__|237|	LINT	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-50	-50	23
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,010	0,000	0,000	78	78	0
026__|237|	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	78	78	0
026__|251|	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	79	-77	-77
026__|233A	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,000	0,000	78	0	0
026__|235|	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,020	0,000	70	70	78
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	78	78	78
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261A	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	1,660	0,000	0	0	79
026__|235|	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000	-79	-79	-79
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	80	80
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	LINT	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-37	-37	-37
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	INT-R	Doorgaand	0,680	0,160	0,000	0,000	73	80	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000	-79	-79	80
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	-77	-77	79
026__|231A	LINT	Stoppend	1,440	1,380	0,460	0,000	40	-63	-63
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,010	0,000	0,000	73	80	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	79	79	79
026__|233A	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,000	0,000	70	70	0
026__|259|	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000	80	-79	-79
026__|251|	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	0	78	0
026__|243A	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000	-79	-79	80
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	1,590	0,000	0,000	0	70	0
026__|237|	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	-77	-77	79
026__|237|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-72	-72	-72
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	LINT	Stoppend	1,440	1,380	0,460	0,000	40	-68	-68

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(P4) 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	LINT	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-37	-37
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,050	0,000	0,000	78	78
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,020	0,000	79	70
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,630	1,650	1,680	0,000	70	78
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,000	0,000	78	80
026__|243A	0	E-LOC	Doorgaand	0,000	0,030	0,000	0,000	0	73
026__|243A	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	0,000	70	78
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|259|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,010	0,000	0	70
026__|237|	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,000	0,000	0,000	78	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	0,000	70	78
026__|237|	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,050	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,030	0,000	70	70
026__|235|	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,010	0,000	78	78
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,050	0,000	0,000	0	78
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,020	0,000	79	70
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,010	0,000	70	70
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	INT-R	Doorgaand	0,680	0,680	0,000	0,000	73	73
026__|259|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,050	0,000	0,000	78	78
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(N) 9	V(P4) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	23	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,410	0,000	0,000	73
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	70
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,770	0,000	0,000	0,000	79
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	70
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340	0,000	-50
026__|243A	0	0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340	0,000	23
026__|243A	78	0	LINT	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-37
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|259|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	70	0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340	0,000	23
026__|237|	0	0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,100	0,000	0,000	80
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	78	0	LINT	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-37
026__|237|	78	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,000	0,000	0,000	73
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,020	0,000	70
026__|235|	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,000	0,000	70
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,410	0,000	0,000	73
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,770	0,000	0,000	0,000	79
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,000	0,000	80
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	70	0	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460	0,000	-50
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,770	2,750	2,810	0,000	79
026__|259|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	23
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,000	0,000	80

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	73	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	70	-37	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	70	70	0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,100	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	-50	-50	0	E-LOC	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000
026__|243A	23	-50	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	1,340	0,000	0,000
026__|243A	15	-37	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,060	0,000	1,920	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	23	-50	0	INT-R	Doorgaand	0,630	0,120	0,000	0,000
026__|237|	80	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	23	-37	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,060	0,000	1,920	0,000
026__|237|	0	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,020	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	70	78	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,680	0,000	0,000
026__|235|	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,010	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	73	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,720	1,780	3,200	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	34	-50	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	79	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	23	-37	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	73	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,720	1,780	3,200	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	70	78	78	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,010
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	70	0	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,630	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	-50	-50	-50	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,050	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	80	80	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,030	0,050
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	78	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	1,340	0,000
026__|243A	0	70	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,000
026__|243A	78	0	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	80	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,000
026__|237|	78	70	78	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,060	1,650	1,920
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	78	0	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,000
026__|237|	0	78	78	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,030	0,000
026__|235|	78	78	70	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	70	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	-63	-63	-63	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,050	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	70	70	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,000	0,010
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	70	73	0	0	LINT	Stoppend	1,440	1,380	0,460
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	73	79	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,000
026__|259|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	73	0	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,630	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	70	70	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,000	0,010

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	70	0	70	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	70	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	70	70	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,040
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	78	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	70	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,040
026__|243A	0,000	0	70	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	70	73	0	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|259|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	78	80	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	78	78	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	70	73	0	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	73	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|261A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	73	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	70	70	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,040
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	70	0	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,010
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	34	-50	34	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	79	73	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|259|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	70	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	70	0	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,010

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,000	0,000	70	73	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	73	0	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	70	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	73	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|259|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	78	73	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	73	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,000	0,000	78	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|261A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,000	0,000	70	73	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	73	80	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|259|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	73	80	0	0	0	Doorgaand	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Trein 15	Profiel15
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	78	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|261A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Trein 16
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|261A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|259|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|259|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|259|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|259|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(P4) 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|259|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|259|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(N) 18	V(P4) 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|259|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|259|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|259|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|261A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|259|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Trein 23	Profiel23	Aantal(D) 23
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|259|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|261A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|259|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Trein 24	Profiel24
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|261A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24	Trein 25
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|261A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Profiel25	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25	V(N) 25	V(P4) 25
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|259|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|259|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|259|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|259|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(P4) 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|259|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|259|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(N) 27	V(P4) 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|259|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|259|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(A) 28	V(N) 28	V(P4) 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	69,38	84,62	101,42	108,93
026__|237|	0,000	0	0	0	0	65,40	80,25	96,97	104,71
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,53	84,66	99,39	102,18
026__|251|	0,000	0	0	0	0	66,48	86,11	101,19	107,34
026__|243A	0,000	0	0	0	0	68,29	83,86	97,98	99,92
026__|233A	0,000	0	0	0	0	67,82	82,53	99,19	107,01
026__|235|	0,000	0	0	0	0	69,60	85,78	100,43	103,23
026__|253A	0,000	0	0	0	0	70,86	87,03	101,68	104,47
026__|231A	0,000	0	0	0	0	65,60	80,31	96,97	104,78
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,37	84,28	99,19	101,99
026__|253A	0,000	0	0	0	0	71,55	95,01	107,62	111,15
026__|235|	0,000	0	0	0	0	65,73	80,29	96,94	100,93
026__|243A	0,000	0	0	0	0	66,63	81,25	97,94	105,90
026__|243A	0,000	0	0	0	0	65,40	80,25	96,97	104,71
026__|243A	0,000	0	0	0	0	70,63	86,78	101,43	108,24
026__|259|	0,000	0	0	0	0	70,58	86,64	101,36	108,18
026__|243A	0,000	0	0	0	0	66,43	81,27	97,94	105,62
026__|237|	0,000	0	0	0	0	65,60	80,32	96,97	104,78
026__|235|	0,000	0	0	0	0	68,38	84,64	99,39	102,13
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,11	84,23	99,19	101,93
026__|243A	0,000	0	0	0	0	65,40	80,25	96,97	104,71
026__|237|	0,000	0	0	0	0	64,59	79,25	95,97	99,89
026__|251|	0,000	0	0	0	0	72,05	98,08	110,17	111,64
026__|233A	0,000	0	0	0	0	67,77	82,54	99,19	106,89
026__|235|	0,000	0	0	0	0	64,28	79,25	95,97	99,58
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,29	84,26	99,19	102,01
026__|243A	0,000	0	0	0	0	68,52	84,61	98,36	100,16
026__|251|	0,000	0	0	0	0	68,33	84,28	98,19	99,92
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,29	84,26	99,19	102,01
026__|261A	0,000	0	0	0	0	72,30	93,66	106,87	111,89
026__|235|	0,000	0	0	0	0	73,03	99,19	111,22	112,66
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	70,36	83,36	99,42	104,12
026__|235|	0,000	0	0	0	0	68,53	84,66	99,39	102,18
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	69,77	83,20	99,42	103,94
026__|253A	0,000	0	0	0	0	71,89	88,03	102,68	109,48
026__|237|	0,000	0	0	0	0	64,28	79,25	95,97	99,58
026__|263A	0,000	0	0	0	0	72,62	88,74	103,41	106,22
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,29	84,26	99,19	102,01
026__|233A	0,000	0	0	0	0	68,08	82,60	99,19	107,10
026__|263A	0,000	0	0	0	0	72,67	88,74	103,41	106,23
026__|251|	0,000	0	0	0	0	67,97	84,22	99,19	101,75
026__|243A	0,000	0	0	0	0	70,60	86,78	101,43	108,23
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	70,43	83,37	99,42	104,14
026__|237|	0,000	0	0	0	0	74,73	102,58	114,43	114,33
026__|231A	0,000	0	0	0	0	68,08	82,59	99,19	107,10
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	69,66	83,94	100,42	104,35
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	69,57	84,68	101,42	109,00
026__|243A	0,000	0	0	0	0	68,42	83,89	97,98	99,98
026__|233A	0,000	0	0	0	0	67,68	82,52	99,19	106,87
026__|235|	0,000	0	0	0	0	68,29	84,62	99,39	102,08
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,11	84,23	99,19	101,93
026__|243A	0,000	0	0	0	0	68,56	84,66	98,39	100,19
026__|233A	0,000	0	0	0	0	67,82	82,53	99,19	107,01
026__|259|	0,000	0	0	0	0	69,60	85,78	100,43	103,23
026__|251|	0,000	0	0	0	0	65,90	85,95	101,19	107,14
026__|243A	0,000	0	0	0	0	70,58	86,64	101,36	108,18
026__|263A	0,000	0	0	0	0	70,87	87,03	101,68	104,48
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,29	84,26	99,19	102,01
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,16	84,24	99,19	101,95
026__|237|	0,000	0	0	0	0	70,94	95,44	107,83	110,57
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,39	84,41	99,26	102,05
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	69,25	83,85	100,42	104,23
026__|231A	0,000	0	0	0	0	68,19	82,61	99,19	107,13

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

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
543_b|221B	105,70	102,52	98,11	85,65	68,33	83,52	100,31	107,49
026__|237|	101,57	98,48	93,83	81,37	63,86	78,89	95,65	103,04
026__|237|	102,36	102,27	96,60	87,24	66,81	84,07	98,65	101,60
026__|251|	103,91	99,79	96,08	84,66	64,47	84,41	99,76	105,51
026__|243A	97,79	98,76	93,67	85,03	66,66	83,13	97,11	98,41
026__|233A	103,93	100,83	96,16	83,69	66,15	81,13	97,87	105,31
026__|235|	103,54	103,42	97,81	88,45	67,84	85,21	99,71	102,67
026__|253A	104,77	104,67	99,05	89,71	69,03	86,41	100,92	102,97
026__|231A	101,66	98,54	93,89	81,44	63,93	78,92	95,65	103,06
026__|237|	101,88	101,86	96,01	86,64	66,66	83,61	98,37	100,46
026__|253A	107,39	105,29	100,61	92,23	69,76	94,37	106,84	109,78
026__|235|	101,15	99,20	94,33	81,72	64,40	79,01	95,69	99,42
026__|243A	103,10	100,13	95,28	82,61	65,19	79,88	96,62	104,30
026__|243A	101,57	98,48	93,83	81,36	63,86	78,89	95,65	103,04
026__|243A	105,55	104,44	98,82	89,46	68,83	86,20	100,70	107,05
026__|259|	105,39	104,29	98,61	89,23	68,80	86,04	100,61	106,96
026__|243A	102,26	99,02	94,54	82,23	64,72	79,88	96,62	103,85
026__|237|	101,66	98,55	93,90	81,46	63,93	78,92	95,66	103,06
026__|235|	102,25	102,20	96,53	87,21	66,70	84,02	98,61	100,65
026__|237|	101,87	101,88	96,02	86,61	66,60	83,59	98,37	100,51
026__|243A	101,57	98,48	93,83	81,36	63,86	78,89	95,65	103,04
026__|237|	100,10	98,16	93,30	80,63	63,32	77,98	94,70	98,41
026__|251|	106,42	104,32	99,64	91,26	70,24	97,45	109,39	110,23
026__|233A	103,55	100,31	95,82	83,50	65,99	81,13	97,87	105,10
026__|235|	99,19	96,97	92,50	80,18	62,87	77,97	94,69	97,95
026__|237|	101,98	101,95	96,09	86,65	66,66	83,60	98,37	100,53
026__|243A	98,31	99,23	94,53	86,17	66,80	84,02	97,64	100,04
026__|251|	97,67	98,68	93,86	85,60	66,59	83,61	97,38	98,37
026__|237|	101,98	101,95	96,09	86,65	66,66	83,60	98,37	100,53
026__|261A	108,81	106,69	102,04	93,65	70,46	93,04	106,10	110,39
026__|235|	107,54	105,42	100,81	92,45	71,24	98,58	110,45	111,28
543_b|221A	104,65	102,73	97,55	85,13	67,39	81,46	97,91	101,93
026__|235|	102,36	102,27	96,60	87,24	66,81	84,07	98,65	101,60
543_b|221A	104,25	102,23	97,18	84,73	67,10	81,38	97,89	101,85
026__|253A	106,82	105,70	100,08	90,72	70,05	87,41	101,92	107,98
026__|237|	99,19	96,96	92,50	80,17	62,87	77,96	94,69	97,95
026__|263A	106,51	106,40	100,76	91,39	70,79	88,12	102,64	104,71
026__|237|	101,98	101,95	96,09	86,65	66,66	83,60	98,37	100,53
026__|233A	104,06	100,95	96,25	83,80	66,26	81,16	97,87	105,34
026__|263A	106,54	106,43	100,78	91,41	70,81	88,12	102,64	104,72
026__|251|	101,41	101,54	95,71	86,52	66,44	83,58	98,37	100,28
026__|243A	105,54	104,42	98,81	89,45	68,82	86,20	100,70	107,05
543_b|221A	104,70	102,79	97,60	85,17	67,43	81,47	97,91	101,94
026__|237|	106,42	104,32	99,64	91,26	72,92	101,95	113,65	112,87
026__|231A	104,06	100,95	96,24	83,76	66,26	81,14	97,86	105,34
543_b|221B	104,35	102,14	97,57	85,18	67,98	82,69	99,34	102,74
543_b|221B	105,78	102,57	98,15	85,72	68,39	83,53	100,31	107,52
026__|243A	97,88	98,82	93,73	85,07	66,73	83,15	97,12	98,46
026__|233A	103,50	100,25	95,78	83,46	65,96	81,12	97,86	105,10
026__|235|	102,19	102,17	96,49	87,19	66,66	84,02	98,61	100,64
026__|237|	101,87	101,88	96,02	86,61	66,60	83,59	98,37	100,51
026__|243A	98,38	99,29	94,61	86,25	66,82	84,07	97,67	100,06
026__|233A	103,93	100,84	96,16	83,71	66,11	81,13	97,87	105,30
026__|259|	103,54	103,42	97,81	88,45	67,84	85,21	99,71	102,67
026__|251|	103,62	99,53	95,87	84,42	64,25	84,35	99,76	105,44
026__|243A	105,39	104,29	98,61	89,23	68,80	86,04	100,61	106,96
026__|263A	104,82	104,71	99,09	89,71	69,05	86,41	100,92	102,99
026__|237|	101,98	101,95	96,09	86,65	66,66	83,60	98,37	100,53
026__|237|	101,90	101,92	96,05	86,62	66,62	83,59	98,37	100,51
026__|237|	106,38	104,29	99,61	91,25	69,18	94,81	107,06	109,21
026__|237|	102,03	101,99	96,20	86,85	66,72	83,80	98,50	101,43
543_b|221B	104,11	101,87	97,39	84,99	67,83	82,66	99,34	102,70
026__|231A	104,11	101,00	96,29	83,81	66,30	81,15	97,86	105,35

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500
543_b|221B	105,07	102,19	97,76	85,06	--	--	--	--
026__|237|	100,81	98,05	93,39	80,60	--	--	--	--
026__|237|	103,70	103,71	101,06	90,09	--	--	--	--
026__|251|	102,90	99,11	95,44	83,62	--	--	--	--
026__|243A	96,85	98,35	93,16	84,70	--	--	--	--
026__|233A	103,12	100,36	95,68	82,88	--	--	--	--
026__|235|	104,96	104,96	102,32	91,28	--	--	--	--
026__|253A	103,80	104,18	98,55	89,41	--	--	--	--
026__|231A	100,83	98,06	93,41	80,63	--	--	--	--
026__|237|	100,89	101,40	95,50	86,33	--	--	--	--
026__|253A	107,45	106,08	103,23	93,45	--	--	--	--
026__|235|	100,46	98,83	93,93	80,99	--	--	--	--
026__|243A	102,41	99,78	94,88	81,89	--	--	--	--
026__|243A	100,81	98,05	93,39	80,60	--	--	--	--
026__|243A	106,22	105,62	102,67	91,80	--	--	--	--
026__|259|	105,96	105,35	102,37	91,57	--	--	--	--
026__|243A	101,36	98,49	94,02	81,39	--	--	--	--
026__|237|	100,84	98,07	93,41	80,64	--	--	--	--
026__|235|	101,37	101,79	96,09	86,94	--	--	--	--
026__|237|	101,07	101,55	95,62	86,35	--	--	--	--
026__|243A	100,81	98,05	93,39	80,60	--	--	--	--
026__|237|	99,45	97,83	92,92	79,95	--	--	--	--
026__|251|	106,48	105,11	102,27	92,49	--	--	--	--
026__|233A	102,62	99,73	95,27	82,63	--	--	--	--
026__|235|	98,37	96,51	92,04	79,42	--	--	--	--
026__|237|	101,10	101,57	95,64	86,36	--	--	--	--
026__|243A	101,78	101,99	100,50	89,60	--	--	--	--
026__|251|	96,63	98,21	93,33	85,29	--	--	--	--
026__|237|	101,10	101,57	95,64	86,36	--	--	--	--
026__|261A	107,83	106,20	101,53	93,35	--	--	--	--
026__|235|	107,68	106,32	103,51	93,68	--	--	--	--
543_b|221A	103,06	101,45	96,41	83,59	--	--	--	--
026__|235|	103,70	103,71	101,06	90,09	--	--	--	--
543_b|221A	102,90	101,28	96,27	83,41	--	--	--	--
026__|253A	105,83	105,21	99,57	90,42	--	--	--	--
026__|237|	98,37	96,51	92,04	79,41	--	--	--	--
026__|263A	105,52	105,91	100,25	91,10	--	--	--	--
026__|237|	101,10	101,57	95,64	86,36	--	--	--	--
026__|233A	103,16	100,39	95,71	82,92	--	--	--	--
026__|263A	105,53	105,92	100,26	91,10	--	--	--	--
026__|251|	100,53	101,16	95,28	86,26	--	--	--	--
026__|243A	106,22	105,62	102,67	91,80	--	--	--	--
543_b|221A	103,08	101,47	96,43	83,60	--	--	--	--
026__|237|	106,48	105,11	102,27	92,49	--	--	--	--
026__|231A	103,15	100,39	95,70	82,89	--	--	--	--
543_b|221B	103,29	101,39	96,90	84,24	--	--	--	--
543_b|221B	105,10	102,20	97,77	85,07	--	--	--	--
026__|243A	96,91	98,37	93,19	84,72	--	--	--	--
026__|233A	102,60	99,71	95,26	82,62	--	--	--	--
026__|235|	101,35	101,79	96,08	86,94	--	--	--	--
026__|237|	101,07	101,55	95,62	86,35	--	--	--	--
026__|243A	101,81	102,02	100,52	89,64	--	--	--	--
026__|233A	103,12	100,37	95,69	82,90	--	--	--	--
026__|259|	104,96	104,96	102,32	91,28	--	--	--	--
026__|251|	102,81	99,03	95,38	83,54	--	--	--	--
026__|243A	105,96	105,35	102,37	91,57	--	--	--	--
026__|263A	103,86	104,23	98,59	89,42	--	--	--	--
026__|237|	101,10	101,57	95,64	86,36	--	--	--	--
026__|237|	101,08	101,56	95,63	86,36	--	--	--	--
026__|237|	106,47	105,10	102,26	92,48	--	--	--	--
026__|237|	103,27	103,29	100,62	89,74	--	--	--	--
543_b|221B	103,22	101,32	96,85	84,19	--	--	--	--
026__|231A	103,17	100,41	95,71	82,91	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k	LE(D)4.0 63	LE(D)4.0 125	LE(D)4.0 250	LE(D)4.0 500
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(D)4.0 1k	LE(D)4.0 2k	LE(D)4.0 4k	LE(D)4.0 8k	LE(D)5.0 63	LE(D)5.0 125	LE(D)5.0 250	LE(D)5.0 500
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500
543_b|221B	--	--	--	--	68,49	83,48	100,22	107,83
026__|237|	--	--	--	--	64,71	79,84	96,66	104,34
026__|237|	--	--	--	--	68,65	84,93	99,64	102,33
026__|251|	--	--	--	--	65,99	85,71	100,88	107,11
026__|243A	--	--	--	--	68,68	84,57	98,43	100,26
026__|233A	--	--	--	--	66,92	82,13	98,89	106,42
026__|235|	--	--	--	--	69,74	86,06	100,70	103,40
026__|253A	--	--	--	--	71,01	87,27	101,92	104,64
026__|231A	--	--	--	--	64,92	79,90	96,66	104,42
026__|237|	--	--	--	--	68,51	84,55	99,43	102,14
026__|253A	--	--	--	--	71,69	95,29	107,88	111,32
026__|235|	--	--	--	--	65,00	79,92	96,65	100,42
026__|243A	--	--	--	--	65,88	80,90	97,65	105,39
026__|243A	--	--	--	--	64,58	79,86	96,66	104,15
026__|243A	--	--	--	--	70,76	87,07	101,70	108,41
026__|259|	--	--	--	--	70,72	86,92	101,62	108,35
026__|243A	--	--	--	--	65,90	80,89	97,65	105,40
026__|237|	--	--	--	--	64,92	79,89	96,66	104,41
026__|235|	--	--	--	--	68,62	84,56	99,43	102,23
026__|237|	--	--	--	--	68,28	84,51	99,43	102,10
026__|243A	--	--	--	--	64,58	79,86	96,66	104,15
026__|237|	--	--	--	--	63,94	78,85	95,66	99,50
026__|251|	--	--	--	--	72,16	98,36	110,42	111,79
026__|233A	--	--	--	--	66,92	82,12	98,88	106,42
026__|235|	--	--	--	--	63,45	78,83	95,66	99,12
026__|237|	--	--	--	--	68,32	84,51	99,43	102,12
026__|243A	--	--	--	--	68,65	84,89	98,61	100,31
026__|251|	--	--	--	--	68,46	84,15	98,22	99,97
026__|237|	--	--	--	--	68,39	84,53	99,43	102,16
026__|261A	--	--	--	--	72,44	93,95	107,14	112,07
026__|235|	--	--	--	--	73,17	99,48	111,48	112,83
543_b|221A	--	--	--	--	69,84	83,62	100,04	104,37
026__|235|	--	--	--	--	68,65	84,93	99,64	102,33
543_b|221A	--	--	--	--	69,32	83,51	100,04	104,23
026__|253A	--	--	--	--	72,04	88,32	102,95	109,67
026__|237|	--	--	--	--	63,48	78,84	95,66	99,12
026__|263A	--	--	--	--	72,76	89,03	103,68	106,40
026__|237|	--	--	--	--	68,28	84,51	99,43	102,10
026__|233A	--	--	--	--	67,23	82,21	98,89	106,51
026__|263A	--	--	--	--	72,81	89,03	103,68	106,41
026__|251|	--	--	--	--	68,16	84,09	99,22	101,83
026__|243A	--	--	--	--	70,74	87,06	101,70	108,40
543_b|221A	--	--	--	--	69,91	83,64	100,04	104,39
026__|237|	--	--	--	--	74,85	102,86	114,68	114,48
026__|231A	--	--	--	--	67,45	82,19	98,88	106,75
543_b|221B	--	--	--	--	68,95	82,87	99,22	103,34
543_b|221B	--	--	--	--	68,71	83,55	100,22	107,91
026__|243A	--	--	--	--	68,56	84,55	98,43	100,21
026__|233A	--	--	--	--	66,92	82,14	98,89	106,42
026__|235|	--	--	--	--	68,47	84,53	99,43	102,16
026__|237|	--	--	--	--	68,28	84,51	99,43	102,10
026__|243A	--	--	--	--	68,68	84,94	98,64	100,34
026__|233A	--	--	--	--	67,17	82,15	98,89	106,66
026__|259|	--	--	--	--	69,74	86,06	100,70	103,40
026__|251|	--	--	--	--	65,36	85,54	100,88	106,91
026__|243A	--	--	--	--	70,72	86,92	101,62	108,35
026__|263A	--	--	--	--	71,02	87,27	101,92	104,66
026__|237|	--	--	--	--	68,36	84,52	99,43	102,14
026__|237|	--	--	--	--	68,29	84,51	99,43	102,04
026__|237|	--	--	--	--	71,06	95,72	108,08	110,72
026__|237|	--	--	--	--	68,53	84,69	99,51	102,20
543_b|221B	--	--	--	--	68,49	82,76	99,22	103,19
026__|231A	--	--	--	--	67,57	82,22	98,88	106,78

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
543_b|221B	104,24	100,93	96,49	84,19	66,40	81,89	98,69	105,90
026__|237|	101,49	98,51	93,82	81,18	63,43	78,71	95,54	102,99
026__|237|	102,59	102,58	96,89	87,57	67,09	84,42	98,99	101,91
026__|251|	104,15	100,24	96,36	84,65	64,26	84,27	99,67	105,65
026__|243A	98,41	99,40	94,51	86,04	67,04	83,96	97,70	98,86
026__|233A	103,17	99,96	95,57	83,19	65,25	80,94	97,76	104,92
026__|235|	103,78	103,73	98,12	88,79	68,12	85,56	100,06	103,00
026__|253A	104,99	104,95	99,31	89,97	69,32	86,71	101,23	103,26
026__|231A	101,57	98,56	93,87	81,24	63,53	78,73	95,54	103,02
026__|237|	102,11	102,16	96,31	86,97	66,94	83,96	98,71	100,76
026__|253A	107,63	105,60	100,91	92,57	70,05	94,73	107,19	110,09
026__|235|	100,59	98,59	93,89	81,31	63,59	78,81	95,58	99,08
026__|243A	102,53	99,53	94,84	82,27	64,43	79,74	96,53	103,99
026__|243A	100,92	97,74	93,33	80,92	63,20	78,72	95,54	102,70
026__|243A	105,79	104,74	99,12	89,79	69,12	86,55	101,05	107,37
026__|259|	105,63	104,60	98,91	89,57	69,08	86,39	100,96	107,28
026__|243A	102,54	99,53	94,84	82,22	64,42	79,71	96,52	103,98
026__|237|	101,56	98,56	93,87	81,21	63,53	78,71	95,53	103,01
026__|235|	102,37	102,37	96,49	87,03	67,02	83,95	98,70	100,85
026__|237|	102,12	102,21	96,34	86,94	66,91	83,94	98,71	100,81
026__|243A	100,92	97,74	93,33	80,92	63,20	78,72	95,54	102,70
026__|237|	99,88	98,01	93,16	80,37	62,81	77,76	94,56	98,25
026__|251|	106,64	104,62	99,93	91,59	70,52	97,80	109,73	110,53
026__|233A	103,17	99,95	95,56	83,15	65,23	80,92	97,74	104,92
026__|235|	98,85	96,66	92,27	79,82	62,29	77,75	94,56	97,77
026__|237|	102,15	102,22	96,35	86,95	66,92	83,94	98,70	100,81
026__|243A	98,53	99,53	94,82	86,50	67,08	84,37	97,98	100,36
026__|251|	97,66	98,76	93,68	85,29	66,87	83,49	97,45	98,54
026__|237|	102,20	102,25	96,38	86,97	66,94	83,94	98,70	100,83
026__|261A	109,05	107,00	102,34	93,98	70,75	93,39	106,45	110,70
026__|235|	107,78	105,73	101,12	92,79	71,52	98,93	110,80	111,59
543_b|221A	105,34	103,56	98,52	85,78	67,79	82,56	99,25	103,12
026__|235|	102,59	102,58	96,89	87,57	67,09	84,42	98,99	101,91
543_b|221A	105,08	103,25	98,30	85,54	67,58	82,52	99,25	103,07
026__|253A	107,06	106,01	100,39	91,05	70,34	87,76	102,26	108,29
026__|237|	98,86	96,68	92,29	79,87	62,33	77,78	94,58	97,78
026__|263A	106,75	106,71	101,06	91,73	71,08	88,47	102,99	105,02
026__|237|	102,12	102,21	96,34	86,94	66,90	83,94	98,70	100,81
026__|233A	103,32	100,10	95,67	83,31	65,37	80,97	97,76	104,96
026__|263A	106,78	106,73	101,08	91,74	71,09	88,47	102,99	105,02
026__|251|	101,43	101,64	95,55	86,22	66,75	83,47	98,45	100,46
026__|243A	105,78	104,73	99,12	89,79	69,11	86,55	101,05	107,36
543_b|221A	105,38	103,61	98,55	85,82	67,82	82,57	99,25	103,12
026__|237|	106,64	104,62	99,93	91,59	73,20	102,29	113,99	113,16
026__|231A	103,98	100,99	96,24	83,61	65,68	80,95	97,75	105,29
543_b|221B	103,08	100,75	96,12	83,87	66,16	81,09	97,72	101,18
543_b|221B	104,34	101,00	96,56	84,27	66,48	81,92	98,69	105,93
026__|243A	98,32	99,33	94,46	86,01	67,02	83,96	97,71	98,87
026__|233A	103,17	99,96	95,57	83,20	65,23	80,94	97,76	104,92
026__|235|	102,27	102,31	96,43	86,99	66,97	83,94	98,70	100,83
026__|237|	102,12	102,21	96,34	86,94	66,91	83,94	98,71	100,81
026__|243A	98,60	99,59	94,91	86,58	67,10	84,42	98,01	100,38
026__|233A	103,86	100,88	96,16	83,56	65,57	80,95	97,76	105,26
026__|259|	103,78	103,73	98,12	88,79	68,12	85,56	100,06	103,00
026__|251|	103,89	100,02	96,17	84,41	64,04	84,21	99,67	105,58
026__|243A	105,63	104,60	98,91	89,57	69,08	86,39	100,96	107,28
026__|263A	105,05	105,00	99,34	89,98	69,34	86,71	101,23	103,29
026__|237|	102,17	102,23	96,36	86,96	66,93	83,94	98,70	100,82
026__|237|	101,95	102,07	96,21	86,92	66,85	83,94	98,70	100,71
026__|237|	106,60	104,59	99,91	91,58	69,46	95,16	107,39	109,51
026__|237|	102,26	102,30	96,50	87,18	67,01	84,15	98,84	101,74
543_b|221B	102,78	100,41	95,88	83,61	65,94	81,05	97,72	101,12
026__|231A	104,04	101,04	96,28	83,65	65,73	80,95	97,75	105,30

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)2.0 63	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250	LE(A)2.0 500
543_b|221B	103,32	100,42	95,98	83,32	--	--	--	--
026__|237|	100,97	98,27	93,54	80,63	--	--	--	--
026__|237|	104,05	104,07	101,43	90,46	--	--	--	--
026__|251|	103,45	99,80	95,92	83,86	--	--	--	--
026__|243A	97,49	98,96	94,03	85,75	--	--	--	--
026__|233A	102,50	99,61	95,21	82,52	--	--	--	--
026__|235|	105,32	105,33	102,70	91,66	--	--	--	--
026__|253A	104,10	104,51	98,85	89,71	--	--	--	--
026__|231A	101,00	98,28	93,56	80,64	--	--	--	--
026__|237|	101,22	101,76	95,85	86,70	--	--	--	--
026__|253A	107,79	106,44	103,60	93,83	--	--	--	--
026__|235|	99,99	98,31	93,56	80,69	--	--	--	--
026__|243A	101,96	99,26	94,53	81,64	--	--	--	--
026__|243A	100,28	97,40	92,99	80,29	--	--	--	--
026__|243A	106,58	105,99	103,04	92,18	--	--	--	--
026__|259|	106,32	105,72	102,75	91,95	--	--	--	--
026__|243A	101,96	99,26	94,52	81,61	--	--	--	--
026__|237|	100,99	98,27	93,55	80,62	--	--	--	--
026__|235|	101,48	101,95	96,02	86,74	--	--	--	--
026__|237|	101,41	101,91	95,98	86,72	--	--	--	--
026__|243A	100,28	97,40	92,99	80,29	--	--	--	--
026__|237|	99,40	97,78	92,88	79,85	--	--	--	--
026__|251|	106,82	105,47	102,63	92,85	--	--	--	--
026__|233A	102,49	99,61	95,19	82,49	--	--	--	--
026__|235|	98,28	96,41	91,98	79,28	--	--	--	--
026__|237|	101,41	101,91	95,98	86,72	--	--	--	--
026__|243A	102,14	102,35	100,86	89,97	--	--	--	--
026__|251|	96,67	98,32	93,16	84,98	--	--	--	--
026__|237|	101,43	101,92	95,99	86,73	--	--	--	--
026__|261A	108,16	106,56	101,89	93,71	--	--	--	--
026__|235|	108,03	106,69	103,89	94,06	--	--	--	--
543_b|221A	104,50	102,92	97,95	84,92	--	--	--	--
026__|235|	104,05	104,07	101,43	90,46	--	--	--	--
543_b|221A	104,42	102,83	97,88	84,84	--	--	--	--
026__|253A	106,17	105,56	99,93	90,79	--	--	--	--
026__|237|	98,28	96,42	91,99	79,31	--	--	--	--
026__|263A	105,86	106,27	100,61	91,47	--	--	--	--
026__|237|	101,41	101,91	95,98	86,72	--	--	--	--
026__|233A	102,54	99,65	95,23	82,56	--	--	--	--
026__|263A	105,87	106,28	100,62	91,47	--	--	--	--
026__|251|	100,58	101,28	95,11	85,95	--	--	--	--
026__|243A	106,57	105,99	103,04	92,18	--	--	--	--
543_b|221A	104,51	102,94	97,96	84,93	--	--	--	--
026__|237|	106,82	105,47	102,63	92,85	--	--	--	--
026__|231A	103,32	100,63	95,86	82,92	--	--	--	--
543_b|221B	101,61	99,71	95,18	82,56	--	--	--	--
543_b|221B	103,35	100,44	96,00	83,34	--	--	--	--
026__|243A	97,49	98,95	94,02	85,74	--	--	--	--
026__|233A	102,50	99,62	95,21	82,53	--	--	--	--
026__|235|	101,45	101,94	96,01	86,73	--	--	--	--
026__|237|	101,41	101,91	95,98	86,72	--	--	--	--
026__|243A	102,16	102,38	100,88	90,00	--	--	--	--
026__|233A	103,29	100,61	95,85	82,93	--	--	--	--
026__|259|	105,32	105,33	102,70	91,66	--	--	--	--
026__|251|	103,38	99,74	95,86	83,79	--	--	--	--
026__|243A	106,32	105,72	102,75	91,95	--	--	--	--
026__|263A	104,16	104,56	98,89	89,71	--	--	--	--
026__|237|	101,42	101,92	95,99	86,72	--	--	--	--
026__|237|	101,16	101,73	95,82	86,68	--	--	--	--
026__|237|	106,81	105,46	102,62	92,85	--	--	--	--
026__|237|	103,61	103,65	100,98	90,11	--	--	--	--
543_b|221B	101,51	99,60	95,10	82,48	--	--	--	--
026__|231A	103,34	100,65	95,87	82,93	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(A)2.0 1k	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)4.0 63	LE(A)4.0 125	LE(A)4.0 250	LE(A)4.0 500
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(A)4.0 1k	LE(A)4.0 2k	LE(A)4.0 4k	LE(A)4.0 8k	LE(A)5.0 63	LE(A)5.0 125	LE(A)5.0 250	LE(A)5.0 500
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(A)5.0 1k	LE(A)5.0 2k	LE(A)5.0 4k	LE(A)5.0 8k	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
543_b|221B	--	--	--	--	67,13	83,29	100,24	107,42
026__|237|	--	--	--	--	63,77	79,60	96,54	104,00
026__|237|	--	--	--	--	65,37	82,45	97,04	99,22
026__|251|	--	--	--	--	64,73	85,33	100,76	106,71
026__|243A	--	--	--	--	65,39	81,59	95,56	97,02
026__|233A	--	--	--	--	65,75	81,86	98,76	105,97
026__|235|	--	--	--	--	66,37	83,57	98,09	100,26
026__|253A	--	--	--	--	67,68	84,84	99,37	101,55
026__|231A	--	--	--	--	63,86	79,62	96,54	104,03
026__|237|	--	--	--	--	65,27	82,03	96,81	99,01
026__|253A	--	--	--	--	68,31	92,78	105,26	108,15
026__|235|	--	--	--	--	64,08	79,59	96,50	100,21
026__|243A	--	--	--	--	65,08	80,57	97,50	105,21
026__|243A	--	--	--	--	63,77	79,59	96,54	104,00
026__|243A	--	--	--	--	67,37	84,57	99,09	105,26
026__|259|	--	--	--	--	67,34	84,41	99,00	105,18
026__|243A	--	--	--	--	64,47	80,56	97,50	104,71
026__|237|	--	--	--	--	63,86	79,60	96,54	104,03
026__|235|	--	--	--	--	65,40	82,45	97,04	99,23
026__|237|	--	--	--	--	65,21	82,02	96,81	99,06
026__|243A	--	--	--	--	63,77	79,59	96,54	104,00
026__|237|	--	--	--	--	63,04	78,60	95,54	99,23
026__|251|	--	--	--	--	68,83	95,86	107,82	108,66
026__|233A	--	--	--	--	65,74	81,83	98,75	105,97
026__|235|	--	--	--	--	62,43	78,58	95,54	98,72
026__|237|	--	--	--	--	65,23	82,02	96,81	99,07
026__|243A	--	--	--	--	65,36	82,39	96,01	97,20
026__|251|	--	--	--	--	65,20	82,03	95,81	96,91
026__|237|	--	--	--	--	65,23	82,02	96,81	99,07
026__|261A	--	--	--	--	69,11	91,52	104,59	108,98
026__|235|	--	--	--	--	69,80	96,98	108,87	109,69
543_b|221A	--	--	--	--	68,14	83,00	99,76	103,71
026__|235|	--	--	--	--	65,37	82,45	97,04	99,22
543_b|221A	--	--	--	--	67,91	82,96	99,76	103,66
026__|253A	--	--	--	--	68,68	85,84	100,37	106,55
026__|237|	--	--	--	--	62,43	78,58	95,54	98,72
026__|263A	--	--	--	--	69,41	86,54	101,09	103,27
026__|237|	--	--	--	--	65,23	82,02	96,81	99,07
026__|233A	--	--	--	--	65,88	81,88	98,76	106,00
026__|263A	--	--	--	--	69,42	86,54	101,09	103,28
026__|251|	--	--	--	--	65,15	82,02	96,81	98,89
026__|243A	--	--	--	--	67,37	84,57	99,09	105,26
543_b|221A	--	--	--	--	68,18	83,00	99,76	103,72
026__|237|	--	--	--	--	71,52	100,36	112,08	111,35
026__|231A	--	--	--	--	66,24	81,87	98,76	106,31
543_b|221B	--	--	--	--	66,86	82,43	99,24	102,61
543_b|221B	--	--	--	--	67,23	83,31	100,24	107,45
026__|243A	--	--	--	--	65,33	81,58	95,56	97,00
026__|233A	--	--	--	--	65,75	81,84	98,76	105,97
026__|235|	--	--	--	--	65,39	82,45	97,04	99,23
026__|237|	--	--	--	--	65,21	82,02	96,81	99,06
026__|243A	--	--	--	--	65,37	82,45	96,04	97,23
026__|233A	--	--	--	--	66,12	81,86	98,76	106,28
026__|259|	--	--	--	--	66,37	83,57	98,09	100,26
026__|251|	--	--	--	--	64,45	85,26	100,76	106,64
026__|243A	--	--	--	--	67,34	84,41	99,00	105,18
026__|263A	--	--	--	--	67,69	84,84	99,37	101,56
026__|237|	--	--	--	--	65,23	82,02	96,81	99,07
026__|237|	--	--	--	--	65,30	82,03	96,81	99,09
026__|237|	--	--	--	--	67,76	93,23	105,48	107,61
026__|237|	--	--	--	--	65,29	82,18	96,90	99,09
543_b|221B	--	--	--	--	66,61	82,39	99,24	102,56
026__|231A	--	--	--	--	66,29	81,88	98,76	106,32

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500
543_b|221B	105,06	102,10	97,78	85,12	67,06	83,09	100,00	107,07
026__|237|	102,02	99,25	94,62	81,78	64,07	79,46	96,33	103,70
026__|237|	99,87	100,22	94,51	85,33	64,63	82,25	96,79	99,58
026__|251|	104,59	100,91	97,07	85,07	64,78	84,98	100,47	106,36
026__|243A	95,41	96,80	91,62	83,12	64,59	81,29	95,22	96,34
026__|233A	103,64	100,68	96,35	83,76	65,90	81,70	98,56	105,63
026__|235|	101,03	101,34	95,71	86,54	65,63	83,39	97,85	100,66
026__|253A	102,29	102,59	96,97	87,80	66,85	84,60	99,07	100,90
026__|231A	102,05	99,27	94,63	81,80	64,09	79,47	96,33	103,71
026__|237|	99,37	99,81	93,91	84,71	64,50	81,78	96,50	98,35
026__|253A	104,85	103,19	98,49	90,30	67,55	92,55	104,98	107,70
026__|235|	101,51	99,83	95,01	82,03	64,36	79,49	96,33	99,99
026__|243A	103,50	100,83	96,00	83,00	65,22	80,41	97,29	104,92
026__|243A	102,02	99,25	94,62	81,77	64,07	79,46	96,33	103,70
026__|243A	103,03	102,34	96,71	87,54	66,62	84,38	98,84	104,99
026__|259|	102,85	102,19	96,49	87,30	66,59	84,21	98,75	104,90
026__|243A	102,37	99,42	95,09	82,41	64,61	80,39	97,28	104,37
026__|237|	102,04	99,26	94,63	81,76	64,09	79,45	96,32	103,71
026__|235|	99,89	100,23	94,52	85,33	64,59	82,21	96,75	98,59
026__|237|	99,54	99,94	94,02	84,73	64,53	81,77	96,49	98,45
026__|243A	102,02	99,25	94,62	81,77	64,07	79,46	96,33	103,70
026__|237|	100,51	98,85	94,02	81,04	63,48	78,53	95,37	99,02
026__|251|	103,89	102,23	97,52	89,34	68,04	95,63	107,53	108,15
026__|233A	103,63	100,68	96,34	83,69	65,86	81,66	98,54	105,63
026__|235|	99,38	97,44	93,10	80,44	62,94	78,50	95,35	98,49
026__|237|	99,55	99,94	94,03	84,73	64,54	81,77	96,49	98,45
026__|243A	95,81	97,17	92,43	84,25	64,62	82,20	95,77	98,06
026__|251|	95,11	96,61	91,74	83,67	64,42	81,78	95,50	96,24
026__|237|	99,55	99,94	94,03	84,73	64,54	81,77	96,49	98,45
026__|261A	106,32	104,62	99,99	91,80	68,27	91,28	104,29	108,33
026__|235|	105,03	103,34	98,71	90,54	69,03	96,76	108,59	109,20
543_b|221A	105,15	103,52	98,58	85,60	68,04	82,83	99,62	103,39
026__|235|	99,87	100,22	94,51	85,33	64,63	82,25	96,79	99,58
543_b|221A	105,07	103,42	98,51	85,53	67,98	82,82	99,62	103,38
026__|253A	104,29	103,59	97,97	88,80	67,85	85,60	100,07	105,90
026__|237|	99,38	97,43	93,10	80,42	62,99	78,51	95,35	98,49
026__|263A	104,01	104,32	98,66	89,48	68,60	86,31	100,80	102,64
026__|237|	99,55	99,94	94,03	84,73	64,54	81,77	96,49	98,45
026__|233A	103,68	100,72	96,38	83,80	65,93	81,71	98,56	105,64
026__|263A	104,01	104,32	98,66	89,48	68,60	86,31	100,80	102,64
026__|251|	99,08	99,60	93,72	84,66	64,39	81,77	96,49	98,23
026__|243A	103,03	102,34	96,71	87,54	66,62	84,38	98,84	104,99
543_b|221A	105,17	103,53	98,59	85,62	68,05	82,83	99,62	103,39
026__|237|	103,89	102,23	97,52	89,34	70,72	100,13	111,79	110,78
026__|231A	104,39	101,62	96,95	84,11	66,25	81,69	98,55	105,97
543_b|221B	103,31	101,33	96,94	84,31	66,36	82,18	99,02	102,18
543_b|221B	105,09	102,12	97,79	85,14	67,09	83,10	100,00	107,08
026__|243A	95,37	96,77	91,59	83,10	64,57	81,30	95,23	96,34
026__|233A	103,63	100,68	96,35	83,73	65,86	81,68	98,55	105,63
026__|235|	99,88	100,23	94,52	85,33	64,59	82,21	96,75	98,59
026__|237|	99,54	99,94	94,02	84,73	64,53	81,77	96,49	98,45
026__|243A	95,87	97,22	92,51	84,33	64,63	82,25	95,80	98,08
026__|233A	104,35	101,60	96,93	84,12	66,20	81,70	98,56	105,96
026__|259|	101,03	101,34	95,71	86,54	65,63	83,39	97,85	100,66
026__|251|	104,51	100,84	97,01	84,99	64,71	84,96	100,47	106,34
026__|243A	102,85	102,19	96,49	87,30	66,59	84,21	98,75	104,90
026__|263A	102,32	102,62	96,99	87,80	66,86	84,60	99,07	100,91
026__|237|	99,55	99,94	94,03	84,73	64,54	81,77	96,49	98,45
026__|237|	99,60	99,98	94,06	84,75	64,56	81,77	96,49	98,46
026__|237|	103,87	102,22	97,51	89,33	66,99	93,00	105,19	107,13
026__|237|	99,55	99,95	94,12	84,93	64,56	81,98	96,63	99,41
543_b|221B	103,22	101,23	96,88	84,24	66,29	82,16	99,02	102,16
026__|231A	104,40	101,64	96,96	84,12	66,26	81,69	98,55	105,97

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)2.0 63	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250	LE(N)2.0 500
543_b|221B	104,95	102,11	97,74	84,94	--	--	--	--
026__|237|	101,94	99,26	94,59	81,62	--	--	--	--
026__|237|	101,88	101,96	99,34	88,38	--	--	--	--
026__|251|	104,45	100,85	96,99	84,84	--	--	--	--
026__|243A	94,97	96,60	91,39	82,97	--	--	--	--
026__|233A	103,52	100,69	96,31	83,56	--	--	--	--
026__|235|	103,15	103,22	100,62	89,58	--	--	--	--
026__|253A	101,89	102,41	96,78	87,69	--	--	--	--
026__|231A	101,95	99,27	94,59	81,63	--	--	--	--
026__|237|	98,96	99,63	93,71	84,60	--	--	--	--
026__|253A	105,58	104,32	101,50	91,74	--	--	--	--
026__|235|	101,43	99,85	94,98	81,89	--	--	--	--
026__|243A	103,42	100,82	95,97	82,84	--	--	--	--
026__|243A	101,94	99,26	94,59	81,62	--	--	--	--
026__|243A	104,38	103,87	100,96	90,10	--	--	--	--
026__|259|	104,12	103,60	100,66	89,87	--	--	--	--
026__|243A	102,26	99,42	95,04	82,24	--	--	--	--
026__|237|	101,95	99,26	94,58	81,60	--	--	--	--
026__|235|	99,49	100,04	94,33	85,22	--	--	--	--
026__|237|	99,21	99,81	93,86	84,63	--	--	--	--
026__|243A	101,94	99,26	94,59	81,62	--	--	--	--
026__|237|	100,46	98,88	94,01	80,91	--	--	--	--
026__|251|	104,61	103,35	100,53	90,77	--	--	--	--
026__|233A	103,51	100,68	96,29	83,51	--	--	--	--
026__|235|	99,30	97,48	93,08	80,30	--	--	--	--
026__|237|	99,21	99,81	93,86	84,63	--	--	--	--
026__|243A	100,01	100,26	98,79	87,89	--	--	--	--
026__|251|	94,68	96,43	91,53	83,55	--	--	--	--
026__|237|	99,21	99,81	93,86	84,63	--	--	--	--
026__|261A	105,93	104,43	99,80	91,69	--	--	--	--
026__|235|	105,82	104,57	101,79	91,97	--	--	--	--
543_b|221A	104,92	103,37	98,43	85,32	--	--	--	--
026__|235|	101,88	101,96	99,34	88,38	--	--	--	--
543_b|221A	104,90	103,35	98,41	85,30	--	--	--	--
026__|253A	103,89	103,41	97,78	88,69	--	--	--	--
026__|237|	99,30	97,47	93,07	80,29	--	--	--	--
026__|263A	103,61	104,14	98,47	89,37	--	--	--	--
026__|237|	99,21	99,81	93,86	84,63	--	--	--	--
026__|233A	103,53	100,70	96,32	83,57	--	--	--	--
026__|263A	103,61	104,14	98,47	89,37	--	--	--	--
026__|251|	98,66	99,42	93,53	84,55	--	--	--	--
026__|243A	104,38	103,87	100,96	90,10	--	--	--	--
543_b|221A	104,93	103,38	98,44	85,33	--	--	--	--
026__|237|	104,61	103,35	100,53	90,77	--	--	--	--
026__|231A	104,26	101,60	96,89	83,90	--	--	--	--
543_b|221B	103,03	101,20	96,79	84,01	--	--	--	--
543_b|221B	104,96	102,12	97,74	84,94	--	--	--	--
026__|243A	94,97	96,59	91,38	82,97	--	--	--	--
026__|233A	103,52	100,69	96,30	83,53	--	--	--	--
026__|235|	99,49	100,04	94,33	85,22	--	--	--	--
026__|237|	99,21	99,81	93,86	84,63	--	--	--	--
026__|243A	100,03	100,28	98,81	87,93	--	--	--	--
026__|233A	104,25	101,60	96,89	83,92	--	--	--	--
026__|259|	103,15	103,22	100,62	89,58	--	--	--	--
026__|251|	104,43	100,84	96,97	84,82	--	--	--	--
026__|243A	104,12	103,60	100,66	89,87	--	--	--	--
026__|263A	101,93	102,43	96,80	87,69	--	--	--	--
026__|237|	99,21	99,81	93,86	84,63	--	--	--	--
026__|237|	99,22	99,82	93,87	84,64	--	--	--	--
026__|237|	104,60	103,35	100,53	90,77	--	--	--	--
026__|237|	101,44	101,54	98,90	88,03	--	--	--	--
543_b|221B	103,01	101,17	96,77	83,99	--	--	--	--
026__|231A	104,27	101,60	96,89	83,91	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k	LE(N)4.0 63	LE(N)4.0 125	LE(N)4.0 250	LE(N)4.0 500
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(N)4.0 1k	LE(N)4.0 2k	LE(N)4.0 4k	LE(N)4.0 8k	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

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
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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	LE(P4)0.0 500
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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	LE(P4)2.0 63	LE(P4)2.0 125
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(P4)2.0 250	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)4.0 63
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(P4)4.0 125	LE(P4)4.0 250	LE(P4)4.0 500	LE(P4)4.0 1k	LE(P4)4.0 2k	LE(P4)4.0 4k	LE(P4)4.0 8k
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(P4)5.0 8k	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(P4)Br 8k
543_b|221B	--
026__|237|	--
026__|237|	--
026__|251|	--
026__|243A	--
026__|233A	--
026__|235|	--
026__|253A	--
026__|231A	--
026__|237|	--
026__|253A	--
026__|235|	--
026__|243A	--
026__|243A	--
026__|243A	--
026__|259|	--
026__|243A	--
026__|237|	--
026__|235|	--
026__|237|	--
026__|243A	--
026__|237|	--
026__|251|	--
026__|233A	--
026__|235|	--
026__|237|	--
026__|243A	--
026__|251|	--
026__|237|	--
026__|261A	--
026__|235|	--
543_b|221A	--
026__|235|	--
543_b|221A	--
026__|253A	--
026__|237|	--
026__|263A	--
026__|237|	--
026__|233A	--
026__|263A	--
026__|251|	--
026__|243A	--
543_b|221A	--
026__|237|	--
026__|231A	--
543_b|221B	--
543_b|221B	--
026__|243A	--
026__|233A	--
026__|235|	--
026__|237|	--
026__|243A	--
026__|233A	--
026__|259|	--
026__|251|	--
026__|243A	--
026__|263A	--
026__|237|	--
026__|237|	--
026__|237|	--
026__|237|	--
543_b|221B	--
026__|231A	--

Bijlage 2 Itemeigenschappen rail

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Namespace
026__|231A	026__|231A|R@026__:25.969000 [25.969000->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|R@026__:25.969000 [25.969000->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|L@026__:26.052000 [26.068000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.617000->26.67	--	--	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.795000->26.79	--	--	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:23.500000 [25.597000->25.6	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.695000->26.71	--	--	Absoluut	NL.img
026__|233A	026__|233A|R@026__:26.000000 [26.000000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.673000->26.69	--	--	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:23.500000 [25.748000->25.7	--	0,00	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:23.500000 [25.897000->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|R@026__:25.951500 [25.951500->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|R@026__:25.951500 [25.951500->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.717000->26.7	--	--	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:23.500000 [25.700000->25.7	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.827000->26.83	--	--	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:23.500000 [25.868000->25.8	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.517000->26.61	--	--	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.795000->26.79	--	--	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.062000->26.06	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.168000->26.17	45,67	0,00	Absoluut	NL.img
543_b|221B	543_b|221B|V@026__:23.480000 [25.839000->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.830000->26.8	--	--	Absoluut	NL.img
543_b|221B	543_b|221B|V@026__:23.480000 [25.567000->25.6	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.310000->26.3	45,81	--	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.139000->26.16	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.168000->26.1	45,72	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.071000 [26.071000->26.09	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.717000->26.77	--	--	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:25.969000 [25.969000->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:25.969000 [25.969000->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.268000->26.31	--	--	Absoluut	NL.img
026__|261B	026__|261B|R@026__:26.940000 [26.943000->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.875000->26.89	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|253A	026__|253A|L@026__:26.905000 [26.967000->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.214000->26.2	--	--	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.139000->26.16	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.827000->26.87	--	--	Absoluut	NL.img
026__|261A	026__|261A|L@026__:26.942000 [26.942000->26.9	47,42	0,00	Absoluut	NL.img
026__|253A	026__|253A|L@026__:26.905000 [26.905000->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|L@026__:25.965000 [25.968000->25.9	45,25	0,00	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:23.500000 [25.497000->25.5	--	0,00	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:23.500000 [25.952000->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:23.500000 [25.952000->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.175000->26.2	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.139000->26.16	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.214000->26.26	--	--	Absoluut	NL.img
026__|253A	026__|253A|L@026__:26.905000 [26.943000->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|L@026__:26.052000 [26.052000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|263A	026__|263A|R@026__:26.982000 [26.982000->27.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.168000->26.17	45,72	0,00	Absoluut	NL.img
026__|253A	026__|253A|L@026__:26.888417 [26.895000->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.717000->26.77	--	--	Absoluut	NL.img
026__|263B	026__|263B|V@026__:27.017000 [27.017000->27.3	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|L@026__:25.965000 [25.965000->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.717000->26.77	--	--	Absoluut	NL.img
026__|233A	026__|233A|L@026__:26.005000 [26.021000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|L@026__:25.965000 [25.969000->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|L@026__:25.965000 [25.969000->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.061500 [26.061500->26.06	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|263B	026__|263B|V@026__:27.017000 [27.373000->27.4	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.175000->26.21	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.168000->26.17	45,72	0,00	Absoluut	NL.img

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LokaalID	Versie	RRgebr	RuwheidID	Brugtype	BrugID	SituatieVan
026__|231A	30124359.507d2a0c-ef94-4cc8-b8e6-8e8035dd3ad5	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.507d2a0c-ef94-4cc8-b8e6-8e8035dd3ad5_1	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.525eed2c-7f69-41c6-8663-8216b065938e	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.5409ccb4-00c4-4a55-8aba-d4aa853c7a7c	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.5420f522-b50d-41cb-95eb-6dc17c03a64c	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.549c6883-58a0-4e0c-8a6b-935e8609f44e	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.54e9b6cf-6626-49c5-b0a0-b074588490ed	1	False		Geen		0
026__|233A	30124359.55818edd-8939-4a35-9e04-abf12dd246b5	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.57965656-01a0-4f70-81c7-53f278c4a78e	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.5891fc04-2673-4a61-b0b3-f0d1734fe251	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.58bd4ae6-0ddd-414b-b272-84ed547b77fa	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.5a83dfaa-af63-4418-a0a8-9fc053e25daf	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.5a83dfaa-af63-4418-a0a8-9fc053e25daf_1	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.5b2ef02d-2aca-43a3-aee3-69bf24c97167	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.5b53794e-5f9f-491d-84ce-9ae84f885db9	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.5b85f58f-b27e-46a8-85e9-c3978326993c	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.5d874479-e80c-40b0-aaec-916d6cb77cf5	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.5e5b73e0-8c9c-470a-baa0-b989c93b45ff	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.5e7f16c8-f66b-4c5e-a640-5362dc9d7538	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.6012a62b-7eea-4148-9298-c560f72fb0a7	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.619c1dc9-906b-414c-b029-1c25cc13f7bd	1	False		Geen		0
543_b|221B	30124359.628945a8-7364-47e1-a153-213fd0b797d1	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.64a6afc7-7301-46cc-b055-5ae858a6ec00	1	False		Geen		0
543_b|221B	30124359.65417b61-b141-4b6d-b057-682eab72acfb	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.66a2b646-81dc-4b26-a833-dea28eb9fc5c	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.66f08c97-5f0b-477a-8ded-c3d4d9f4bebb	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.6796efc8-1fcf-4509-bf09-072af1bb6f92	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.67f77054-af9f-44cc-8b43-1bf95bc3286b	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.6a7660da-5985-413d-8245-4cf3bc360924	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.6b11831e-f099-4e04-929c-93529f0dc68d	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.6b11831e-f099-4e04-929c-93529f0dc68d_1	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.6c7bf6c1-51e5-49a4-87c5-8d5fa794bc1b	1	False		Geen		0
026__|261B	30124359.6e19acb9-d8c4-4daf-8746-e2d802ca8a64	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.70b221ae-f868-44a6-a86e-079849de0f2f	1	False		Geen		0
026__|253A	30124359.7238222f-02b0-4e69-ba86-8a7400f22b07	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.729715fe-2b57-40b8-8f1a-76a21dd48557	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.7374e53f-f58b-4e38-9367-3d3a2820e3f9	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.7440c5c3-e735-4eb6-b068-dfd0cb6d540a	1	False		Geen		0
026__|261A	30124359.74a0f952-c56b-4a2c-8b6b-fcc193671414	1	False		Geen		0
026__|253A	30124359.74a588ce-644d-413d-a713-9b9cc48abda0	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.763057d7-e59a-4208-9db6-52eeee2061db	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.7687ab98-b4e6-4010-a946-e5033a924e43	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.771a85d9-cdd8-4f91-b118-970212c693ce	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.771a85d9-cdd8-4f91-b118-970212c693ce_1	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.77866f40-d96d-4807-bb6b-283ffd07e296	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.77d57af5-8039-45e1-9647-244549b80933	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.78f207e3-4f1e-41fe-b77b-7ae49c2aee69	1	False		Geen		0
026__|253A	30124359.7925401e-1bd4-4171-9412-3d363b76013a	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.7a7b155e-0561-40c7-8fc0-e691335032c1	1	False		Geen		0
026__|263A	30124359.7a9504ca-6c03-4965-9654-fee1602f4383	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.7d9e06ad-9e21-4f0b-aa2a-9abbee903b0f	1	False		Geen		0
026__|253A	30124359.7ea24e90-7e91-4015-9aa7-73684d9d6f20	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.807afb51-4a90-49e1-ac65-67a18840a377	1	False		Geen		0
026__|263B	30124359.8133533b-a542-459c-9044-8f09fe1b6d42	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.826ed244-0fff-4c56-8591-ac54254a8b70	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.829fd152-5113-49ef-a43e-3fb1185b87d0	1	False		Geen		0
026__|233A	30124359.82b30866-b78b-4323-94a3-3cf73a7826a7	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.830d2383-a4df-4def-8dfc-f160ccaa76a0	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.830d2383-a4df-4def-8dfc-f160ccaa76a0_1	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.833b97a8-9537-4591-b643-82df618c351a	1	False		Geen		0
026__|263B	30124359.83711d4b-5b91-46d4-823b-eb1fa2327189	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.83919fea-5e79-42f6-9885-ddb89829ad29	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.83e23708-bc62-40d7-a071-a12adb5c7303	1	False		Geen		0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|233A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	1,5	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
543_b|221B	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
543_b|221B	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|261B	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|253A	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|261A	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|253A	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|253A	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|263A	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|253A	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|263B	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|233A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|263B	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	m		Cspoor	Cspoor	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	32	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	32	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|233A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	28	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	28	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	2	- Voegenspoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221B	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221B	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	38	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	32	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	32	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|261B	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|253A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|261A	2	- Voegenspoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|253A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	2	- Voegenspoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|253A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	20	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|263A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|253A	3	- intern-voegloze wissel	--	--	20	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|263B	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|233A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	14	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|263B	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	2	- Voegenspoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1
026__|231A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	5,850	2,750	7,410	0,000	79
026__|231A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	5,850	2,750	7,410	0,000	79
026__|231A	0,0	0,0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,010	0,000	80
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	1,600	1,360	0,040	0,000	64
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	-76
543_b|221A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	0,000	79
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	78
026__|233A	0,0	0,0	INT-R	Doorgaand	0,840	0,840	0,000	0,000	80
026__|237|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	78
543_b|221A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	0,000	79
543_b|221A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	0,000	79
026__|231A	0,0	0,0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,020	0,040	0,000	70
026__|231A	0,0	0,0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,020	0,040	0,000	70
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	78
543_b|221A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	0,000	79
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	79
543_b|221A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	0,000	79
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	1,600	1,360	0,040	0,000	57
026__|237|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	-77
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,690	2,720	3,600	0,000	70
026__|251|	0,0	0,0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,020	0,000	78
543_b|221B	0,0	0,0	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,380	0,000	50
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	79
543_b|221B	0,0	0,0	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,380	0,000	69
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000	70
026__|237|	0,0	0,0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	70
026__|243A	0,0	0,0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,510	0,000	0,000	80
026__|251|	0,0	0,0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	23
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	-72
543_b|221A	0,0	0,0	E-LOC	Doorgaand	0,060	0,030	0,020	0,000	80
543_b|221A	0,0	0,0	E-LOC	Doorgaand	0,060	0,030	0,020	0,000	80
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	1,600	1,360	0,040	0,000	15
026__|261B	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	4,860	5,300	3,320	0,000	80
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000	-77
026__|253A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	6,070	2,650	1,660	0,000	79
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000	70
026__|237|	0,0	0,0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	70
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	-77
026__|261A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	9,710	10,590	6,620	0,000	-80
026__|253A	0,0	0,0	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000	-79
026__|231A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,720	4,530	2,810	0,000	70
543_b|221A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	0,000	79
543_b|221A	0,0	0,0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,140	0,170	0,000	79
543_b|221A	0,0	0,0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,140	0,170	0,000	79
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000	70
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,690	2,720	3,600	0,000	70
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	70
026__|253A	0,0	0,0	VIRM-4	Doorgaand	5,280	5,360	1,760	0,000	80
026__|231A	0,0	0,0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,010	0,020	0,000	80
026__|263A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	4,860	5,300	3,320	0,000	79
026__|237|	0,0	0,0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	70
026__|253A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000	-80
026__|237|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	-73
026__|263B	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	7,280	7,940	4,970	0,000	80
026__|231A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,720	4,530	2,810	0,000	70
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	-73
026__|233A	0,0	0,0	INT-R	Doorgaand	0,630	0,630	0,000	0,000	80
026__|231A	0,0	0,0	E-LOC	Doorgaand	0,070	0,050	0,020	0,000	80
026__|231A	0,0	0,0	E-LOC	Doorgaand	0,070	0,050	0,020	0,000	80
026__|237|	0,0	0,0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,010	0,000	70
026__|263B	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	7,280	7,940	4,970	0,000	80
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	70
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,690	2,720	3,600	0,000	70

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2
026__|231A	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,070	0,020	0,040	0,000
026__|231A	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,070	0,020	0,040	0,000
026__|231A	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000
026__|237|	64	64	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000
026__|237|	-76	69	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000
543_b|221A	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,050	0,000
026__|251|	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000
026__|233A	80	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,110	0,090	0,080	0,000
026__|237|	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
543_b|221A	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,050	0,000
543_b|221A	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,170	0,020	0,050	0,000
026__|231A	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,010	0,040	0,000
026__|231A	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,010	0,040	0,000
026__|243A	-73	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
543_b|221A	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,050	0,000
026__|251|	79	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000
543_b|221A	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,050	0,000
026__|237|	57	57	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000
026__|237|	-77	-77	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
026__|235|	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,010	0,010	0,000
026__|251|	78	78	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,030	0,000
543_b|221B	50	50	0	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050	0,000	0,000
026__|243A	-77	79	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
543_b|221B	69	69	0	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050	0,000	0,000
026__|243A	70	70	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	1,360	0,040	0,000
026__|237|	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,010	0,020	0,000
026__|243A	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,020	0,000
026__|251|	23	-37	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,070	0,050	0,100	0,000
026__|237|	-72	69	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000
543_b|221A	80	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090	0,080	0,000
543_b|221A	80	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090	0,080	0,000
026__|237|	15	15	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000
026__|261B	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	19,420	21,180	6,620	0,000
026__|235|	-77	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960	0,000
026__|253A	79	79	0	VIRM-4	Doorgaand	2,640	4,040	0,880	0,000
026__|243A	70	70	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
026__|237|	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,070	0,080	0,050	0,000
026__|235|	-77	-77	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000
026__|261A	-80	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,430	2,650	1,660	0,000
026__|253A	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000
026__|231A	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,040	0,020	0,000
543_b|221A	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,050	0,000
543_b|221A	79	79	0	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460	0,000
543_b|221A	79	79	0	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460	0,000
026__|243A	70	70	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
026__|235|	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,020	0,010	0,000
026__|251|	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	12,700	3,970	0,000
026__|253A	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	9,710	21,180	6,620	0,000
026__|231A	80	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,000	0,000
026__|263A	79	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	19,420	21,180	13,240	0,000
026__|237|	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,010	0,020	0,000
026__|253A	-80	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960	0,000
026__|237|	-73	-73	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
026__|263B	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	29,120	31,770	19,860	0,000
026__|231A	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,040	0,020	0,000
026__|235|	-73	-73	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000
026__|233A	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000
026__|231A	73	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,070	0,010	0,040	0,000
026__|231A	73	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,070	0,010	0,040	0,000
026__|237|	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,020	0,000
026__|263B	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	29,120	31,770	19,860	0,000
026__|251|	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	12,700	3,970	0,000
026__|235|	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,020	0,010	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3
026__|231A	79	79	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,140	0,080	0,130
026__|231A	79	79	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,140	0,080	0,130
026__|231A	78	78	78	0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280
026__|237|	80	80	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	1,590	1,980
026__|237|	80	80	-76	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
543_b|221A	79	-89	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240
026__|251|	-73	78	-73	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970
026__|233A	78	78	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,040	0,040
026__|237|	64	-72	64	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520
543_b|221A	79	-86	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240
543_b|221A	80	80	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240
026__|231A	80	80	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,720	2,750	3,200
026__|231A	80	80	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,720	2,750	3,200
026__|243A	-72	69	-72	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
543_b|221A	79	-86	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240
026__|251|	-77	79	-77	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970
543_b|221A	79	-80	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240
026__|237|	80	80	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	1,590	1,980
026__|237|	69	-76	69	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520
026__|235|	80	70	78	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,070	0,080	0,100
026__|251|	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,060	2,720	3,600
543_b|221B	73	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,030
026__|243A	-76	74	-76	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
543_b|221B	73	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,030
026__|243A	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980
026__|237|	80	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,690	2,720	3,600
026__|243A	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,630	2,720	1,680
026__|251|	78	78	78	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,410	0,000
026__|237|	80	80	-72	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
543_b|221A	79	79	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,770	2,750	3,200
543_b|221A	79	79	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,770	2,750	3,200
026__|237|	80	80	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	1,590	1,980
026__|261B	79	79	79	0	VIRM-4	Doorgaand	2,640	2,680	0,880
026__|235|	-77	79	-77	0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040
026__|253A	80	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	24,270	26,480	16,550
026__|243A	70	-12	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980
026__|237|	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,510	0,000
026__|235|	-77	79	-77	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040
026__|261A	79	79	-80	0	VIRM-4	Doorgaand	2,640	2,680	0,880
026__|253A	-79	-79	74	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960
026__|231A	70	80	70	0	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460
543_b|221A	79	-93	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240
543_b|221A	-68	40	40	0	INT-R	Doorgaand	0,680	0,840	0,000
543_b|221A	-68	40	40	0	INT-R	Doorgaand	0,680	0,840	0,000
026__|243A	70	-29	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980
026__|235|	80	78	78	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,070	0,080	0,100
026__|251|	70	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	0,000	3,970
026__|253A	79	79	79	0	VIRM-4	Stoppend	1,320	2,320	0,080
026__|231A	78	78	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,070	0,060
026__|263A	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	2,640	1,160	0,080
026__|237|	80	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,690	2,720	3,600
026__|253A	-80	79	-80	0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040
026__|237|	69	-72	69	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520
026__|263B	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	3,920	3,440	0,200
026__|231A	70	80	70	0	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460
026__|235|	-73	78	-73	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040
026__|233A	73	80	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,040	2,060	2,400
026__|231A	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	1,850	1,190	0,000
026__|231A	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	1,850	1,190	0,000
026__|237|	78	78	78	0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280
026__|263B	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	3,920	3,440	0,200
026__|251|	70	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	0,000	3,970
026__|235|	80	78	78	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,070	0,080	0,100

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4
026__|231A	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,060	0,050
026__|231A	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,060	0,050
026__|231A	0,000	23	-37	23	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,050
026__|237|	0,000	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|237|	0,000	-77	78	-77	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
543_b|221A	0,000	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
026__|251|	0,000	78	-73	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600
026__|233A	0,000	73	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	4,490	4,530
026__|237|	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
543_b|221A	0,000	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
543_b|221A	0,000	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
026__|231A	0,000	70	79	79	0	INT-R	Doorgaand	0,680	0,160
026__|231A	0,000	70	79	79	0	INT-R	Doorgaand	0,680	0,160
026__|243A	0,000	-73	-73	-73	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680
543_b|221A	0,000	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
026__|251|	0,000	79	-77	79	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600
543_b|221A	0,000	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
026__|237|	0,000	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|237|	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|235|	0,000	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,510
026__|251|	0,000	78	78	78	0	INT-R	Doorgaand	0,920	0,510
543_b|221B	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,190	0,160
026__|243A	0,000	-77	-77	-77	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680
543_b|221B	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,190	0,160
026__|243A	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	3,200
026__|237|	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,070	0,030
026__|243A	0,000	70	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,020
026__|251|	0,000	73	73	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,060	1,070
026__|237|	0,000	-73	78	-73	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
543_b|221A	0,000	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010
543_b|221A	0,000	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010
026__|237|	0,000	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|261B	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	1,320	2,320
026__|235|	0,000	74	-79	74	0	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000
026__|253A	0,000	79	79	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	3,970
026__|243A	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680
026__|237|	0,000	80	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,040
026__|235|	0,000	74	-76	74	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590
026__|261A	0,000	-79	80	-79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	9,710	10,590
026__|253A	0,000	-80	-80	-80	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990
026__|231A	0,000	-63	40	40	0	INT-R	Doorgaand	1,520	0,840
543_b|221A	0,000	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
543_b|221A	0,000	73	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,020
543_b|221A	0,000	73	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,020
026__|243A	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680
026__|235|	0,000	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,510
026__|251|	0,000	78	0	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600
026__|253A	0,000	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	9,710	0,000
026__|231A	0,000	78	78	70	0	LINT	Stoppend	1,080	1,040
026__|263A	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Doorgaand	5,280	5,360
026__|237|	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,070	0,030
026__|253A	0,000	-79	74	-79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940
026__|237|	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|263B	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Doorgaand	7,960	8,040
026__|231A	0,000	-68	40	40	0	INT-R	Doorgaand	1,520	0,840
026__|235|	0,000	69	-72	69	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590
026__|233A	0,000	70	78	78	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,020
026__|231A	0,000	73	73	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090
026__|231A	0,000	73	73	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090
026__|237|	0,000	23	23	-50	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,060	1,650
026__|263B	0,000	-82	-82	-82	0	VIRM-4	Doorgaand	7,960	8,040
026__|251|	0,000	78	0	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600
026__|235|	0,000	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,510

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5
026__|231A	0,020	0,000	73	73	79	0	LINT	Stoppend	2,180
026__|231A	0,020	0,000	73	73	79	0	LINT	Stoppend	2,180
026__|231A	0,050	0,000	70	78	78	0	LINT	Stoppend	0,880
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,000
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
543_b|221A	0,090	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	2,530
026__|251|	0,520	0,000	-72	-72	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460
026__|233A	6,010	0,000	78	78	78	0	LINT	Stoppend	1,440
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
543_b|221A	0,090	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	2,530
543_b|221A	0,090	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	2,530
026__|231A	0,000	0,000	73	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010
026__|231A	0,000	0,000	73	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010
026__|243A	0,040	0,000	69	-72	69	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
543_b|221A	0,090	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	2,530
026__|251|	0,520	0,000	-76	-76	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460
543_b|221A	0,090	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	2,530
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,000
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|235|	0,000	0,000	73	73	0	0	LINT	Stoppend	0,880
026__|251|	0,000	0,000	80	80	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040
543_b|221B	0,260	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,040
026__|243A	0,040	0,000	74	-76	74	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
543_b|221B	0,260	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,040
026__|243A	1,040	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|237|	0,100	0,000	70	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020
026__|243A	0,010	0,000	70	70	70	0	LINT	Stoppend	0,860
026__|251|	1,920	0,000	78	70	78	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
543_b|221A	0,030	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	0,840
543_b|221A	0,030	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	0,840
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,000
026__|261B	0,160	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	1,320
026__|235|	0,640	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280
026__|253A	2,480	0,000	0	80	80	0	VIRM-4	Doorgaand	4,000
026__|243A	0,040	0,000	-12	70	-12	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
026__|237|	0,020	0,000	80	78	78	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030
026__|235|	0,990	0,000	79	79	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820
026__|261A	6,620	0,000	79	79	-80	0	VIRM-4	Stoppend	1,320
026__|253A	1,240	0,000	-80	79	-80	0	VIRM-4	Stoppend	1,000
026__|231A	0,000	0,000	73	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050
543_b|221A	0,090	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	2,530
543_b|221A	0,010	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,010
543_b|221A	0,010	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,010
026__|243A	0,040	0,000	-29	70	-29	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
026__|235|	0,000	0,000	70	70	0	0	LINT	Stoppend	0,880
026__|251|	0,520	0,000	70	70	80	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|253A	6,620	0,000	80	0	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,430
026__|231A	0,340	0,000	23	23	-50	0	DE-LOC	Doorgaand	0,040
026__|263A	1,760	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	0,000
026__|237|	0,100	0,000	70	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020
026__|253A	4,960	0,000	79	-80	79	0	VIRM-4	Doorgaand	2,000
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|263B	2,600	0,000	80	80	80	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	73	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050
026__|235|	0,990	0,000	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820
026__|233A	0,010	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050
026__|231A	0,210	0,000	79	79	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	5,850
026__|231A	0,210	0,000	79	79	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	5,850
026__|237|	1,920	0,000	78	78	78	0	INT-R	Doorgaand	0,510
026__|263B	2,600	0,000	-82	-82	-82	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,520	0,000	70	70	80	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|235|	0,000	0,000	70	70	0	0	LINT	Stoppend	0,880

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Trein 6	Profiel6
026__|231A	1,380	0,460	0,000	40	-63	-63	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
026__|231A	1,380	0,460	0,000	40	-63	-63	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
026__|231A	0,820	0,280	0,000	-37	23	-37	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,040	0,000	0	0	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	69	69	-76	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
543_b|221A	0,480	0,000	0,000	-89	-89	0	0	E-LOC	Doorgaand
026__|251|	1,590	0,990	0,000	-73	-73	-73	0	VIRM-4	Stoppend
026__|233A	1,380	0,460	0,000	34	-50	34	0	DE-LOC	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	-72	64	-72	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
543_b|221A	0,480	0,000	0,000	-86	-86	0	0	E-LOC	Doorgaand
543_b|221A	0,480	0,000	0,000	80	80	0	0	LINT	Stoppend
026__|231A	0,020	0,000	0,000	79	79	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
026__|231A	0,020	0,000	0,000	79	79	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
026__|243A	1,600	0,520	0,000	80	-72	-72	0	VIRM-4	Doorgaand
543_b|221A	0,480	0,000	0,000	-86	-86	0	0	E-LOC	Doorgaand
026__|251|	1,590	0,990	0,000	-77	-77	-77	0	VIRM-4	Stoppend
543_b|221A	0,480	0,000	0,000	-80	-80	0	0	E-LOC	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,040	0,000	0	0	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	-76	69	-76	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|235|	0,820	0,280	0,000	-50	-50	-50	0	INT-R	Doorgaand
026__|251|	0,030	0,100	0,000	70	70	70	0	LINT	Stoppend
543_b|221B	0,150	0,050	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|243A	1,600	0,520	0,000	80	-76	-76	0	VIRM-4	Doorgaand
543_b|221B	0,150	0,050	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,040	0,000	15	0	15	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|237|	0,020	0,030	0,000	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand
026__|243A	0,820	0,280	0,000	70	-29	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
026__|251|	0,020	0,010	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	69	69	-72	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
543_b|221A	0,160	0,000	0,000	80	80	0	0	LINT	Stoppend
543_b|221A	0,160	0,000	0,000	80	80	0	0	LINT	Stoppend
026__|237|	0,000	0,040	0,000	0	0	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|261B	0,000	0,000	0,000	80	0	0	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|235|	7,940	4,960	0,000	79	-77	79	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|253A	2,680	1,320	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend
026__|243A	3,200	1,040	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|237|	0,010	0,010	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|235|	6,350	3,970	0,000	79	-77	79	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|261A	1,160	0,080	0,000	78	-79	78	0	VIRM-4	Stoppend
026__|253A	0,880	0,040	0,000	74	74	-79	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|231A	0,010	0,010	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
543_b|221A	0,480	0,000	0,000	-93	-93	0	0	E-LOC	Doorgaand
543_b|221A	0,020	0,020	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
543_b|221A	0,020	0,020	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
026__|243A	3,200	1,040	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|235|	0,820	0,280	0,000	-37	-37	-37	0	INT-R	Doorgaand
026__|251|	0,680	0,040	0,000	70	70	70	0	VIRM-4	Stoppend
026__|253A	2,650	1,660	0,000	79	80	80	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|231A	0,020	0,030	0,000	78	78	78	0	E-LOC	Doorgaand
026__|263A	1,160	0,080	0,000	0	80	80	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,020	0,030	0,000	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand
026__|253A	2,000	0,640	0,000	80	80	-79	0	VIRM-4	Stoppend
026__|237|	0,680	0,040	0,000	-72	69	-72	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,010	0,010	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
026__|235|	6,350	3,970	0,000	78	-73	78	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|233A	0,070	0,060	0,000	70	78	70	0	E-LOC	Doorgaand
026__|231A	5,420	7,410	0,000	79	79	79	0	LINT	Stoppend
026__|231A	5,420	7,410	0,000	79	79	79	0	LINT	Stoppend
026__|237|	0,100	0,000	0,000	80	80	0	0	E-LOC	Doorgaand
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,680	0,040	0,000	70	70	70	0	VIRM-4	Stoppend
026__|235|	0,820	0,280	0,000	-29	-29	-29	0	INT-R	Doorgaand

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Trein 7
026__|231A	0,000	0,090	0,080	0,000	0	79	79	0	E-LOC
026__|231A	0,000	0,090	0,080	0,000	0	79	79	0	E-LOC
026__|231A	1,060	1,070	1,920	0,000	78	70	78	0	INT-R
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	70	70	70	0	VIRM-4
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	-77	-77	-77	0	VIRM-4
543_b|221A	0,140	0,070	0,000	0,000	-89	79	0	0	LINT
026__|251|	0,800	0,680	0,040	0,000	-72	-72	-72	0	VIRM-4
026__|233A	0,050	0,020	0,040	0,000	78	78	78	0	DE-LOC-6400
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	70	70	70	0	VIRM-4
543_b|221A	0,140	0,070	0,000	0,000	-86	79	0	0	LINT
543_b|221A	4,340	4,140	1,360	0,000	-70	-70	-70	0	E-LOC
026__|231A	0,060	0,090	0,090	0,000	70	79	70	0	GOEDEREN
026__|231A	0,060	0,090	0,090	0,000	70	79	70	0	GOEDEREN
026__|243A	1,600	1,600	0,520	0,000	-72	80	80	0	GOEDEREN-ALT
543_b|221A	0,140	0,070	0,000	0,000	-86	79	0	0	LINT
026__|251|	0,800	0,680	0,040	0,000	-76	-76	-76	0	VIRM-4
543_b|221A	0,140	0,070	0,000	0,000	-80	79	0	0	LINT
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	70	70	70	0	VIRM-4
026__|237|	1,460	1,590	0,990	0,000	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT
026__|235|	0,510	0,000	0,000	0,000	80	0	0	0	LINT
026__|251|	0,880	0,820	0,280	0,000	-29	-29	70	0	E-LOC
543_b|221B	8,160	5,340	8,420	0,000	70	70	70	0	E-LOC
026__|243A	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	80	80	0	GOEDEREN-ALT
543_b|221B	8,160	5,340	8,420	0,000	70	70	70	0	E-LOC
026__|243A	0,000	6,350	0,000	0,000	0	78	0	0	VIRM-4
026__|237|	0,510	0,100	0,000	0,000	80	80	0	0	DE-LOC
026__|243A	0,030	0,080	0,100	0,000	78	78	78	0	DE-LOC
026__|251|	0,020	0,020	0,010	0,000	73	73	70	0	E-LOC
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	-73	-73	-73	0	VIRM-4
543_b|221A	1,460	1,380	0,460	0,000	-63	-63	-63	0	0
543_b|221A	1,460	1,380	0,460	0,000	-63	-63	-63	0	0
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	70	70	70	0	VIRM-4
026__|261B	2,640	2,680	0,880	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN-ALT
026__|235|	2,000	2,000	0,640	0,000	-79	-79	-79	0	VIRM-4
026__|253A	1,960	1,720	0,080	0,000	80	80	78	0	VIRM-4
026__|243A	0,000	6,350	0,000	0,000	0	78	0	0	VIRM-4
026__|237|	2,690	2,720	3,600	0,000	78	78	78	0	LINT
026__|235|	1,600	1,600	0,520	0,000	80	-76	-76	0	VIRM-4
026__|261A	1,320	1,160	0,080	0,000	-79	78	-79	0	GOEDEREN
026__|253A	2,000	2,000	0,640	0,000	80	-79	-79	0	GOEDEREN-ALT
026__|231A	0,050	0,090	0,090	0,000	79	79	70	0	E-LOC
543_b|221A	0,140	0,070	0,000	0,000	-93	79	0	0	LINT
543_b|221A	0,060	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0	LINT
543_b|221A	0,060	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0	LINT
026__|243A	0,000	6,350	0,000	0,000	0	78	0	0	VIRM-4
026__|235|	0,510	0,000	0,000	0,000	80	0	0	0	LINT
026__|251|	0,800	0,680	0,040	0,000	-12	-12	-12	0	VIRM-4
026__|253A	2,430	2,650	1,660	0,000	80	79	79	0	VIRM-4
026__|231A	0,030	0,010	0,000	0,000	73	70	0	0	E-LOC
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,510	0,100	0,000	0,000	80	80	0	0	DE-LOC
026__|253A	1,000	0,880	0,040	0,000	74	-79	74	0	GOEDEREN
026__|237|	1,460	1,590	0,990	0,000	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,050	0,090	0,090	0,000	79	79	70	0	E-LOC
026__|235|	1,600	1,600	0,520	0,000	80	-72	-72	0	VIRM-4
026__|233A	0,010	0,030	0,000	0,000	70	73	0	0	LINT
026__|231A	2,180	1,380	0,680	0,000	40	-63	40	0	E-LOC
026__|231A	2,180	1,380	0,680	0,000	40	-63	40	0	E-LOC
026__|237|	0,040	0,030	0,010	0,000	80	73	78	0	GOEDEREN
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,800	0,680	0,040	0,000	-29	-29	-29	0	VIRM-4
026__|235|	0,510	0,000	0,000	0,000	80	0	0	0	LINT

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7
026__|231A	Doorgaand	0,050	0,020	0,020	0,000	80	70	70	0
026__|231A	Doorgaand	0,050	0,020	0,020	0,000	80	70	70	0
026__|231A	Doorgaand	0,410	0,410	0,000	0,000	73	73	0	0
026__|237|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	70	70	80	0
026__|237|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	-76	80	0
543_b|221A	Stoppend	4,340	4,140	1,360	0,000	-92	-92	-92	0
026__|251|	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	64	64	64	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,050	0,090	0,000	0	70	70	0
026__|237|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-72	-72	-72	0
543_b|221A	Stoppend	4,340	4,140	1,360	0,000	-83	-83	-83	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,070	0,000	0,000	0	79	0	0
026__|231A	Doorgaand	1,770	1,780	2,810	0,000	79	70	70	0
026__|231A	Doorgaand	1,770	1,780	2,810	0,000	79	70	70	0
026__|243A	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	-73	78	-73	0
543_b|221A	Stoppend	4,340	4,140	1,360	0,000	-88	-88	-88	0
026__|251|	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	74	74	74	0
543_b|221A	Stoppend	4,340	4,140	1,360	0,000	-70	-70	-70	0
026__|237|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	70	70	80	0
026__|237|	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	-77	-77	-77	0
026__|235|	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	23	23	23	0
026__|251|	Doorgaand	0,040	0,010	0,000	0,000	80	70	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,110	0,000	0,000	0,000	73	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	-77	79	-77	0
543_b|221B	Doorgaand	0,110	0,000	0,000	0,000	73	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	1,600	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,010	0,000	0,000	0,000	78	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,010	0,000	0,020	0,000	78	0	78	0
026__|251|	Doorgaand	0,010	0,010	0,010	0,000	78	78	78	0
026__|237|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-72	-72	80	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	70	70	80	0
026__|261B	Doorgaand	0,000	0,000	6,620	0,000	0	0	80	0
026__|235|	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000	-79	74	-79	0
026__|253A	Stoppend	1,320	1,160	0,120	0,000	78	78	80	0
026__|243A	Doorgaand	1,600	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0
026__|237|	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-37	-37	-37	0
026__|235|	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	-76	74	-76	0
026__|261A	Doorgaand	2,430	2,650	1,660	0,000	-80	-80	79	0
026__|253A	Doorgaand	7,280	7,940	4,960	0,000	79	79	79	0
026__|231A	Doorgaand	0,050	0,020	0,020	0,000	73	70	79	0
543_b|221A	Stoppend	4,340	4,140	1,360	0,000	-95	-95	-95	0
543_b|221A	Stoppend	1,440	1,380	0,460	0,000	40	-68	-68	0
543_b|221A	Stoppend	1,440	1,380	0,460	0,000	40	-68	-68	0
026__|243A	Doorgaand	1,600	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0
026__|235|	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	70	70	70	0
026__|251|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	70	0
026__|253A	Stoppend	1,320	0,000	0,080	0,000	80	0	80	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,030	0,000	0,000	0	73	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,010	0,000	0,000	0,000	78	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000	79	79	-80	0
026__|237|	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	-73	-73	-73	0
026__|263B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,050	0,020	0,020	0,000	73	70	79	0
026__|235|	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	-72	69	-72	0
026__|233A	Stoppend	1,080	1,040	0,340	0,000	34	-50	-50	0
026__|231A	Doorgaand	0,070	0,020	0,020	0,000	79	79	70	0
026__|231A	Doorgaand	0,070	0,020	0,020	0,000	79	79	70	0
026__|237|	Doorgaand	1,630	1,070	1,680	0,000	70	70	70	0
026__|263B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	70	0
026__|235|	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	70	70	70	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8
026__|231A	LINT	Stoppend	1,460	2,060	0,680	0,000	-63	40	40
026__|231A	LINT	Stoppend	1,460	2,060	0,680	0,000	-63	40	40
026__|231A	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,010	0,000	70	78	78
026__|237|	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	1,590	0,000	0,000	0	70	0
026__|237|	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	78	-77	78
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	-72
026__|233A	E-LOC	Doorgaand	0,060	0,030	0,000	0,000	70	73	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460	0,000	-68	-68	-68
026__|231A	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460	0,000	-68	-68	-68
026__|243A	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	78	78	78
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	-76
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	1,590	0,000	0,000	0	70	0
026__|237|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	-76	-76
026__|235|	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,020	0,000	70	70	78
026__|251|	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	0	78	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	79	79	79
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	LINT	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-37	-37	-37
026__|243A	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,010	0,000	0,000	78	78	0
026__|251|	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	80	70	0
026__|237|	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	78	-73	78
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	1,590	0,000	0,000	0	70	0
026__|261B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000	79	79	-77
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,000	0,000	0,000	78	0	0
026__|235|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	80	80
026__|261A	VIRM-4	Doorgaand	2,640	2,680	0,880	0,000	80	-79	80
026__|253A	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000	79	-80	79
026__|231A	LINT	Stoppend	1,440	1,380	0,460	0,000	40	-63	-63
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	79	80	79
543_b|221A	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	79	80	79
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,020	0,000	78	78	78
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	INT-R	Doorgaand	0,630	0,510	0,000	0,000	80	73	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	LINT	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-29	-29	-29
026__|253A	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000	-79	-79	80
026__|237|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-72	-72	-72
026__|263B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	LINT	Stoppend	1,440	1,380	0,460	0,000	40	-68	-68
026__|235|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-72	80	80
026__|233A	GOEDEREN	Doorgaand	1,330	1,340	2,110	0,000	78	70	70
026__|231A	E-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	0	80	0
026__|231A	E-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	0	80	0
026__|237|	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,030	0,050	0,000	78	70	70
026__|263B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,020	0,000	78	78	78

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(P4) 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9
026__|231A	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	2,670	0,000	0,000	0	70
026__|231A	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	2,670	0,000	0,000	0	70
026__|231A	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,630	1,650	1,680	0,000	70	78
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,000	0,000	78	80
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,050	0,080	0,000	79	70
026__|231A	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,050	0,080	0,000	79	70
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,010	0,000	78	78
026__|251|	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,050	0,000	0,000	78	78
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,050	0,000	0,000	0	78
026__|243A	0	LINT	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-29	70
026__|251|	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,050	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,020	0,000	0,000	80	79
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,720	1,780	2,810	0,000	70	70
543_b|221A	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,720	1,780	2,810	0,000	70	70
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,010	0,000	78	70
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,040	0,060	0,000	70	70
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,050	0,000	0,000	0	78
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,020	0,000	0,000	80	79
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,010	0,000	0,000	80	70
026__|231A	0	LINT	Stoppend	1,460	2,060	0,460	0,000	-63	40
026__|231A	0	LINT	Stoppend	1,460	2,060	0,460	0,000	-63	40
026__|237|	0	LINT	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-50	-50
026__|263B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,010	0,000	78	70

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(N) 9	V(P4) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10
026__|231A	0	0	INT-R	Doorgaand	0,840	1,030	0,000	0,000	80
026__|231A	0	0	INT-R	Doorgaand	0,840	1,030	0,000	0,000	80
026__|231A	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,010	0,000	70
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460	0,000	-50
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	79	0	LINT	Stoppend	1,440	1,380	0,460	0,000	40
026__|231A	79	0	LINT	Stoppend	1,440	1,380	0,460	0,000	40
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,000	0,000	70
026__|251|	0	0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	70
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,410	0,000	0,000	70
026__|243A	-29	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,060	0,000	1,920	0,000	78
026__|251|	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,000	0,000	70
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	78	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,000	0,000	0,000	70
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,030	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	79
543_b|221A	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	79
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	78	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,330	2,060	2,400	0,000	78
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,410	0,000	0,000	70
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,030	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,040	0,060	0,000	78
026__|231A	-63	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	0
026__|231A	-63	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	0
026__|237|	23	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,410	0,000	0,000	73
026__|263B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11
026__|231A	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000
026__|231A	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000
026__|231A	70	70	0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,100	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	34	-50	0	INT-R	Doorgaand	0,680	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	40	40	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,000	0,000
026__|231A	40	40	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,010	0,000
026__|251|	70	-29	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	70	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000
026__|243A	0	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,100	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,020	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	79	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,050	0,080	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,000	0,000
543_b|221A	0	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	78	78	0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,120	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	70	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	79	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,050	0,080	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	70	78	0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,000	0,000	0,000
026__|231A	70	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000
026__|231A	70	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000
026__|237|	73	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	0,000
026__|263B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12
026__|231A	70	80	0	0	INT-R	Doorgaand	1,010	0,160	0,000
026__|231A	70	80	0	0	INT-R	Doorgaand	1,010	0,160	0,000
026__|231A	80	80	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,030	0,050
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	73	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	73	73	0	0	INT-R	Doorgaand	0,840	0,680	0,000
026__|231A	73	73	0	0	INT-R	Doorgaand	0,840	0,680	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	78	78	70	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	70	0	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,630	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	70	70	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,000
026__|243A	70	70	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,000	0,000
026__|251|	80	80	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,030	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	78	78	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	70	70	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,770	0,000	3,200
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	80	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,000
543_b|221A	80	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	70	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	73	80	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,040	1,340	2,110
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	70	70	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	70	70	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,770	0,000	3,200
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	73	0	0	0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340
026__|231A	0	70	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,090	0,080	0,000
026__|231A	0	70	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,090	0,080	0,000
026__|237|	70	78	78	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,010
026__|263B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	70	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13
026__|231A	0,000	73	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,000	0,020
026__|231A	0,000	73	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,000	0,020
026__|231A	0,000	78	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	80	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000
026__|231A	0,000	80	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	70	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	70	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	70	0	0	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,000
026__|251|	0,000	0	70	0	0	LINT	Stoppend	0,880	0,820
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|261B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|261A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	79	0	79	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	73	79	0	0	INT-R	Doorgaand	0,840	0,000
543_b|221A	0,000	73	79	0	0	INT-R	Doorgaand	0,840	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	70	70	70	0	LINT	Stoppend	1,080	1,040
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	70	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	79	0	79	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	-50	34	34	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000
026__|231A	0,000	70	70	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	70	70	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	70	0	70	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14
026__|231A	0,000	0,000	0	79	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	79	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	73	0	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	70	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	70	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	70	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,280	0,000	-37	-37	23	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,630
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|261B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|261A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	80	0	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,770
543_b|221A	0,000	0,000	80	0	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,770
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,340	0,000	-50	-50	23	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,000	0,000	78	0	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,010
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Trein 15	Profiel15
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	78	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	1,650	1,680	0,000	70	78	70	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|261B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|261A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	2,750	3,200	0,000	79	79	79	0	0	Doorgaand
543_b|221A	2,750	3,200	0,000	79	79	79	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,020	0,000	78	0	78	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Trein 16
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|261B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|261A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(P4) 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(N) 18	V(P4) 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|261B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|261A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Trein 23	Profiel23	Aantal(D) 23
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|261B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|261A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Trein 24	Profiel24
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|261B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|261A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24	Trein 25
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|261B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|261A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Profiel25	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25	V(N) 25	V(P4) 25
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(P4) 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(N) 27	V(P4) 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(A) 28	V(N) 28	V(P4) 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500
026__|231A	0,000	0	0	0	0	69,19	83,61	100,26	108,33
026__|231A	0,000	0	0	0	0	69,19	83,61	100,26	108,33
026__|231A	0,000	0	0	0	0	65,41	80,25	96,97	104,71
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,35	84,27	99,19	102,03
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,52	84,61	99,36	102,16
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	70,50	83,39	99,42	104,16
026__|251|	0,000	0	0	0	0	68,39	84,41	98,26	100,05
026__|233A	0,000	0	0	0	0	67,98	82,52	99,19	107,18
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,42	84,28	99,19	102,06
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	70,12	83,29	99,42	104,05
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	69,51	83,13	99,42	103,87
026__|231A	0,000	0	0	0	0	68,19	82,62	99,19	107,13
026__|231A	0,000	0	0	0	0	68,19	82,62	99,19	107,13
026__|243A	0,000	0	0	0	0	68,42	84,42	98,26	100,06
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	70,30	83,34	99,42	104,10
026__|251|	0,000	0	0	0	0	68,56	84,66	98,39	100,19
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	69,51	83,13	99,42	103,87
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,26	84,26	99,19	102,00
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,52	84,61	99,36	102,16
026__|235|	0,000	0	0	0	0	64,48	79,31	95,97	99,66
026__|251|	0,000	0	0	0	0	66,48	86,11	101,19	107,34
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	68,76	83,73	100,42	104,07
026__|243A	0,000	0	0	0	0	69,56	85,66	100,39	107,19
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	69,47	83,90	100,42	104,29
026__|243A	0,000	0	0	0	0	68,25	83,85	98,98	101,90
026__|237|	0,000	0	0	0	0	64,86	79,40	95,97	99,78
026__|243A	0,000	0	0	0	0	65,97	80,40	96,97	104,90
026__|251|	0,000	0	0	0	0	65,41	80,26	96,98	104,71
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,42	84,42	99,26	102,06
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	65,49	79,30	95,66	104,02
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	65,49	79,30	95,66	104,02
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,07	84,22	99,19	101,90
026__|261B	0,000	0	0	0	0	71,88	87,98	102,65	109,48
026__|235|	0,000	0	0	0	0	69,58	85,64	100,36	103,18
026__|253A	0,000	0	0	0	0	72,85	88,95	103,62	110,43
026__|243A	0,000	0	0	0	0	69,25	84,85	99,98	106,90
026__|237|	0,000	0	0	0	0	65,13	79,40	95,97	100,08
026__|235|	0,000	0	0	0	0	68,56	84,66	99,39	102,19
026__|261A	0,000	0	0	0	0	72,27	93,70	106,89	111,89
026__|253A	0,000	0	0	0	0	70,60	86,78	101,43	108,23
026__|231A	0,000	0	0	0	0	67,99	82,57	99,19	107,07
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	70,68	83,44	99,42	104,22
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	67,19	81,62	98,19	102,13
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	67,19	81,62	98,19	102,13
026__|243A	0,000	0	0	0	0	69,25	84,85	99,98	106,90
026__|235|	0,000	0	0	0	0	64,86	79,40	95,97	99,78
026__|251|	0,000	0	0	0	0	69,57	90,93	104,41	109,25
026__|253A	0,000	0	0	0	0	71,88	88,03	102,68	109,48
026__|231A	0,000	0	0	0	0	66,56	81,28	97,94	105,74
026__|263A	0,000	0	0	0	0	70,86	87,07	101,70	104,48
026__|237|	0,000	0	0	0	0	64,86	79,40	95,97	99,78
026__|253A	0,000	0	0	0	0	71,21	93,55	106,44	110,84
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,42	84,42	99,26	102,06
026__|263B	0,000	0	0	0	0	72,65	88,83	103,46	106,26
026__|231A	0,000	0	0	0	0	68,09	82,60	99,19	107,10
026__|235|	0,000	0	0	0	0	68,42	84,42	99,26	102,06
026__|233A	0,000	0	0	0	0	66,55	81,28	97,94	105,74
026__|231A	0,000	0	0	0	0	69,12	83,61	100,26	108,31
026__|231A	0,000	0	0	0	0	69,12	83,61	100,26	108,31
026__|237|	0,000	0	0	0	0	65,60	80,31	96,97	104,78
026__|263B	0,000	0	0	0	0	72,73	88,84	103,46	106,29
026__|251|	0,000	0	0	0	0	69,57	90,93	104,41	109,25
026__|235|	0,000	0	0	0	0	64,86	79,40	95,97	99,78

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

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
026__|231A	105,67	102,77	97,83	85,11	67,61	82,23	98,98	106,74
026__|231A	105,67	102,77	97,83	85,11	67,61	82,23	98,98	106,74
026__|231A	101,58	98,48	93,84	81,37	63,86	78,89	95,65	103,04
026__|237|	102,03	101,99	96,12	86,66	66,68	83,60	98,37	100,54
026__|237|	102,31	102,23	96,53	87,17	66,80	84,02	98,62	101,58
543_b|221A	104,75	102,86	97,64	85,22	67,46	81,48	97,91	101,95
026__|251|	98,03	98,99	94,20	85,85	66,72	83,80	97,51	99,88
026__|233A	104,40	101,45	96,57	83,91	66,36	81,12	97,86	105,55
026__|237|	102,09	102,02	96,16	86,68	66,73	83,61	98,37	100,56
543_b|221A	104,48	102,52	97,39	84,96	67,27	81,43	97,90	101,90
543_b|221A	104,08	102,05	97,04	84,57	66,95	81,33	97,88	101,80
026__|231A	104,11	101,00	96,29	83,83	66,33	81,16	97,87	105,35
026__|231A	104,11	101,00	96,29	83,83	66,33	81,16	97,87	105,35
026__|243A	98,05	99,00	94,22	85,86	66,73	83,80	97,51	99,88
543_b|221A	104,60	102,67	97,51	85,07	67,36	81,45	97,90	101,92
026__|251|	98,38	99,29	94,61	86,25	66,82	84,07	97,67	100,06
543_b|221A	104,08	102,05	97,04	84,57	66,98	81,34	97,89	101,82
026__|237|	101,97	101,95	96,08	86,64	66,65	83,60	98,37	100,52
026__|237|	102,31	102,23	96,53	87,17	66,80	84,02	98,62	101,58
026__|235|	99,29	97,04	92,56	80,25	62,95	77,99	94,69	97,98
026__|251|	103,91	99,79	96,08	84,66	64,47	84,41	99,76	105,51
543_b|221B	103,87	101,64	97,21	84,78	67,67	82,62	99,34	102,64
026__|243A	104,38	103,29	97,61	88,25	67,81	85,07	99,65	105,99
543_b|221B	104,24	102,01	97,48	85,09	67,91	82,68	99,34	102,72
026__|243A	101,76	101,75	95,65	86,02	66,65	83,13	98,11	100,41
026__|237|	99,50	97,24	92,72	80,41	63,08	78,01	94,69	98,03
026__|243A	101,85	98,73	94,03	81,59	64,07	78,94	95,65	103,11
026__|251|	101,58	98,48	93,84	81,40	63,88	78,91	95,66	103,04
026__|237|	102,05	102,00	96,22	86,86	66,73	83,80	98,50	101,43
543_b|221A	101,17	98,13	93,15	80,68	63,01	77,46	94,06	101,90
543_b|221A	101,17	98,13	93,15	80,68	63,01	77,46	94,06	101,90
026__|237|	101,85	101,89	96,02	86,60	66,59	83,58	98,37	100,49
026__|261B	106,81	105,69	100,04	90,65	70,05	87,36	101,89	107,98
026__|235|	103,39	103,29	97,61	88,23	67,81	85,05	99,62	102,57
026__|253A	107,73	106,62	100,98	91,61	71,00	88,33	102,85	108,92
026__|243A	103,76	102,75	96,65	87,02	67,65	84,13	99,11	105,41
026__|237|	100,35	98,38	93,48	80,85	63,51	78,03	94,70	98,48
026__|235|	102,38	102,29	96,61	87,25	66,82	84,07	98,65	101,60
026__|261A	108,79	106,68	102,07	93,71	70,49	93,10	106,15	110,58
026__|253A	105,54	104,42	98,81	89,45	68,82	86,20	100,70	107,05
026__|231A	104,00	100,88	96,20	83,73	66,25	81,15	97,87	105,33
543_b|221A	104,88	103,04	97,77	85,36	67,56	81,51	97,92	101,98
543_b|221A	102,12	100,01	95,29	82,83	65,48	80,23	96,91	100,45
543_b|221A	102,12	100,01	95,29	82,83	65,48	80,23	96,91	100,45
026__|243A	103,76	102,75	96,65	87,02	67,65	84,13	99,11	105,41
026__|235|	99,50	97,25	92,72	80,43	63,03	78,01	94,69	98,02
026__|251|	105,54	103,61	98,78	90,56	67,92	90,27	103,59	107,73
026__|253A	106,81	105,69	100,08	90,71	70,04	87,41	101,92	107,98
026__|231A	102,64	99,53	94,88	82,44	64,90	79,90	96,63	104,04
026__|263A	104,80	104,69	99,10	89,77	69,03	86,46	100,95	102,98
026__|237|	99,50	97,24	92,72	80,41	63,08	78,01	94,69	98,03
026__|253A	107,54	105,42	100,81	92,45	69,43	92,94	105,69	109,51
026__|237|	102,05	102,00	96,22	86,86	66,73	83,80	98,50	101,43
026__|263B	106,62	106,50	100,91	91,55	70,81	88,22	102,70	104,76
026__|231A	104,06	100,94	96,25	83,78	66,29	81,16	97,87	105,34
026__|235|	102,05	102,00	96,22	86,86	66,73	83,80	98,50	101,43
026__|233A	102,63	99,52	94,87	82,42	64,95	79,90	96,63	104,04
026__|231A	105,64	102,73	97,81	85,12	67,58	82,25	98,99	106,74
026__|231A	105,64	102,73	97,81	85,12	67,58	82,25	98,99	106,74
026__|237|	101,66	98,54	93,89	81,44	63,93	78,91	95,65	103,06
026__|263B	106,68	106,55	100,94	91,57	70,88	88,24	102,72	104,80
026__|251|	105,54	103,61	98,78	90,56	67,92	90,27	103,59	107,73
026__|235|	99,50	97,25	92,72	80,43	63,03	78,01	94,69	98,02

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500
026__|231A	104,96	102,35	97,39	84,36	--	--	--	--
026__|231A	104,96	102,35	97,39	84,36	--	--	--	--
026__|231A	100,81	98,05	93,39	80,60	--	--	--	--
026__|237|	101,12	101,58	95,65	86,37	--	--	--	--
026__|237|	103,67	103,67	101,04	90,05	--	--	--	--
543_b|221A	103,10	101,50	96,45	83,62	--	--	--	--
026__|251|	101,31	101,52	100,07	89,29	--	--	--	--
026__|233A	103,67	101,04	96,14	83,16	--	--	--	--
026__|237|	101,14	101,59	95,66	86,38	--	--	--	--
543_b|221A	102,99	101,37	96,35	83,51	--	--	--	--
543_b|221A	102,83	101,21	96,21	83,33	--	--	--	--
026__|231A	103,17	100,40	95,71	82,92	--	--	--	--
026__|231A	103,17	100,40	95,71	82,92	--	--	--	--
026__|243A	101,32	101,52	100,07	89,29	--	--	--	--
543_b|221A	103,04	101,43	96,39	83,55	--	--	--	--
026__|251|	101,81	102,02	100,52	89,64	--	--	--	--
543_b|221A	102,84	101,21	96,22	83,34	--	--	--	--
026__|237|	101,10	101,57	95,64	86,36	--	--	--	--
026__|237|	103,67	103,67	101,04	90,05	--	--	--	--
026__|235|	98,40	96,53	92,06	79,44	--	--	--	--
026__|251|	102,90	99,11	95,44	83,62	--	--	--	--
543_b|221B	103,14	101,25	96,80	84,12	--	--	--	--
026__|243A	104,99	104,38	101,41	90,61	--	--	--	--
543_b|221B	103,26	101,36	96,88	84,22	--	--	--	--
026__|243A	100,85	101,34	95,16	85,70	--	--	--	--
026__|237|	98,47	96,59	92,10	79,48	--	--	--	--
026__|243A	100,89	98,11	93,44	80,67	--	--	--	--
026__|251|	100,81	98,05	93,40	80,62	--	--	--	--
026__|237|	103,27	103,29	100,62	89,74	--	--	--	--
543_b|221A	99,99	97,36	92,39	79,48	--	--	--	--
543_b|221A	99,99	97,36	92,39	79,48	--	--	--	--
026__|237|	101,06	101,55	95,62	86,35	--	--	--	--
026__|261B	105,83	105,20	99,53	90,35	--	--	--	--
026__|235|	104,68	104,68	102,02	91,06	--	--	--	--
026__|253A	106,74	106,12	100,46	91,31	--	--	--	--
026__|243A	102,85	102,34	96,16	86,70	--	--	--	--
026__|237|	99,52	97,88	92,97	80,02	--	--	--	--
026__|235|	103,71	103,71	101,06	90,09	--	--	--	--
026__|261A	108,94	107,58	104,77	94,94	--	--	--	--
026__|253A	106,22	105,62	102,67	91,80	--	--	--	--
026__|231A	103,14	100,37	95,69	82,88	--	--	--	--
543_b|221A	103,15	101,57	96,50	83,70	--	--	--	--
543_b|221A	101,20	99,44	94,74	81,96	--	--	--	--
543_b|221A	101,20	99,44	94,74	81,96	--	--	--	--
026__|243A	102,85	102,34	96,16	86,70	--	--	--	--
026__|235|	98,47	96,60	92,11	79,50	--	--	--	--
026__|251|	104,57	103,18	98,30	90,27	--	--	--	--
026__|253A	105,83	105,21	99,57	90,42	--	--	--	--
026__|231A	101,82	99,06	94,40	81,63	--	--	--	--
026__|263A	103,83	104,20	98,61	89,49	--	--	--	--
026__|237|	98,47	96,59	92,10	79,48	--	--	--	--
026__|253A	107,68	106,32	103,51	93,68	--	--	--	--
026__|237|	103,27	103,29	100,62	89,74	--	--	--	--
026__|263B	105,65	106,01	100,41	91,26	--	--	--	--
026__|231A	103,16	100,39	95,70	82,90	--	--	--	--
026__|235|	103,27	103,29	100,62	89,74	--	--	--	--
026__|233A	101,82	99,05	94,39	81,61	--	--	--	--
026__|231A	104,95	102,35	97,40	84,39	--	--	--	--
026__|231A	104,95	102,35	97,40	84,39	--	--	--	--
026__|237|	100,83	98,06	93,41	80,63	--	--	--	--
026__|263B	105,69	106,04	100,43	91,27	--	--	--	--
026__|251|	104,57	103,18	98,30	90,27	--	--	--	--
026__|235|	98,47	96,60	92,11	79,50	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k	LE(D)4.0 63	LE(D)4.0 125	LE(D)4.0 250	LE(D)4.0 500
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(D)4.0 1k	LE(D)4.0 2k	LE(D)4.0 4k	LE(D)4.0 8k	LE(D)5.0 63	LE(D)5.0 125	LE(D)5.0 250	LE(D)5.0 500
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500
026__|231A	--	--	--	--	68,29	83,08	99,77	107,59
026__|231A	--	--	--	--	68,29	83,08	99,77	107,59
026__|231A	--	--	--	--	64,71	79,84	96,66	104,34
026__|237|	--	--	--	--	68,44	84,54	99,43	102,11
026__|237|	--	--	--	--	68,65	84,89	99,61	102,31
543_b|221A	--	--	--	--	69,99	83,65	100,04	104,40
026__|251|	--	--	--	--	68,53	84,69	98,51	100,20
026__|233A	--	--	--	--	67,36	82,15	98,89	106,79
026__|237|	--	--	--	--	68,56	84,55	99,43	102,21
543_b|221A	--	--	--	--	69,64	83,58	100,04	104,32
543_b|221A	--	--	--	--	69,11	83,47	100,04	104,18
026__|231A	--	--	--	--	67,57	82,23	98,89	106,78
026__|231A	--	--	--	--	67,57	82,23	98,89	106,78
026__|243A	--	--	--	--	68,55	84,69	98,51	100,21
543_b|221A	--	--	--	--	69,83	83,62	100,04	104,36
026__|251|	--	--	--	--	68,68	84,94	98,64	100,34
543_b|221A	--	--	--	--	69,11	83,47	100,04	104,18
026__|237|	--	--	--	--	68,37	84,53	99,43	102,08
026__|237|	--	--	--	--	68,65	84,89	99,61	102,31
026__|235|	--	--	--	--	63,68	78,89	95,66	99,20
026__|251|	--	--	--	--	65,99	85,71	100,88	107,11
543_b|221B	--	--	--	--	67,93	82,61	99,22	103,00
026__|243A	--	--	--	--	69,68	85,94	100,64	107,34
543_b|221B	--	--	--	--	68,74	82,82	99,22	103,27
026__|243A	--	--	--	--	68,68	84,57	99,43	102,26
026__|237|	--	--	--	--	64,13	79,00	95,66	99,33
026__|243A	--	--	--	--	65,26	80,03	96,66	104,36
026__|251|	--	--	--	--	64,71	79,84	96,66	104,34
026__|237|	--	--	--	--	68,55	84,69	99,51	102,21
543_b|221A	--	--	--	--	65,07	79,64	96,27	104,34
543_b|221A	--	--	--	--	65,07	79,64	96,27	104,34
026__|237|	--	--	--	--	68,22	84,50	99,43	102,00
026__|261B	--	--	--	--	72,02	88,27	102,92	109,66
026__|235|	--	--	--	--	69,72	85,92	100,62	103,35
026__|253A	--	--	--	--	73,00	89,24	103,89	110,63
026__|243A	--	--	--	--	69,54	85,54	100,43	107,19
026__|237|	--	--	--	--	64,57	79,02	95,66	99,70
026__|235|	--	--	--	--	68,68	84,94	99,64	102,34
026__|261A	--	--	--	--	72,42	94,00	107,17	112,07
026__|253A	--	--	--	--	70,74	87,06	101,70	108,40
026__|231A	--	--	--	--	67,21	82,21	98,89	106,51
543_b|221A	--	--	--	--	70,11	83,68	100,04	104,44
543_b|221A	--	--	--	--	66,55	81,24	97,89	101,78
543_b|221A	--	--	--	--	66,55	81,24	97,89	101,78
026__|243A	--	--	--	--	69,54	85,54	100,43	107,19
026__|235|	--	--	--	--	64,10	78,98	95,66	99,32
026__|251|	--	--	--	--	69,72	90,80	104,44	109,32
026__|253A	--	--	--	--	72,02	88,27	102,92	109,65
026__|231A	--	--	--	--	65,91	80,91	97,65	105,40
026__|263A	--	--	--	--	71,02	87,36	101,97	104,67
026__|237|	--	--	--	--	64,13	79,00	95,66	99,33
026__|253A	--	--	--	--	71,35	93,83	106,71	111,01
026__|237|	--	--	--	--	68,55	84,69	99,51	102,21
026__|263B	--	--	--	--	72,80	89,12	103,73	106,44
026__|231A	--	--	--	--	67,33	82,23	98,89	106,54
026__|235|	--	--	--	--	68,55	84,69	99,51	102,21
026__|233A	--	--	--	--	66,00	80,92	97,65	105,42
026__|231A	--	--	--	--	68,45	83,08	99,77	107,76
026__|231A	--	--	--	--	68,45	83,08	99,77	107,76
026__|237|	--	--	--	--	64,92	79,90	96,66	104,42
026__|263B	--	--	--	--	72,87	89,13	103,73	106,46
026__|251|	--	--	--	--	69,72	90,80	104,44	109,32
026__|235|	--	--	--	--	64,10	78,98	95,66	99,32

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
026__|231A	104,69	101,65	96,95	84,39	66,39	81,77	98,57	106,05
026__|231A	104,69	101,65	96,95	84,39	66,39	81,77	98,57	106,05
026__|231A	101,49	98,50	93,82	81,17	63,45	78,71	95,54	102,99
026__|237|	102,06	102,13	96,27	86,95	66,91	83,95	98,70	100,73
026__|237|	102,53	102,53	96,82	87,50	67,08	84,37	98,96	101,89
543_b|221A	105,42	103,66	98,59	85,85	67,85	82,57	99,25	103,13
026__|251|	98,26	99,30	94,50	86,18	67,01	84,15	97,85	100,20
026__|233A	104,18	101,28	96,43	83,70	65,76	80,94	97,75	105,41
026__|237|	102,32	102,33	96,46	87,01	67,02	83,96	98,71	100,86
543_b|221A	105,24	103,43	98,43	85,68	67,70	82,55	99,25	103,10
543_b|221A	104,98	103,15	98,22	85,45	67,49	82,51	99,25	103,05
026__|231A	104,04	101,04	96,29	83,69	65,76	80,98	97,76	105,30
026__|231A	104,04	101,04	96,29	83,69	65,76	80,98	97,76	105,30
026__|243A	98,28	99,31	94,52	86,19	67,02	84,15	97,85	100,20
543_b|221A	105,34	103,55	98,51	85,77	67,78	82,56	99,25	103,11
026__|251|	98,60	99,59	94,91	86,58	67,10	84,42	98,01	100,38
543_b|221A	104,98	103,15	98,22	85,45	67,50	82,51	99,25	103,05
026__|237|	102,01	102,10	96,25	86,94	66,88	83,94	98,70	100,72
026__|237|	102,53	102,53	96,82	87,50	67,08	84,37	98,96	101,89
026__|235|	98,94	96,73	92,33	79,90	62,37	77,77	94,56	97,80
026__|251|	104,15	100,24	96,36	84,65	64,26	84,27	99,67	105,65
543_b|221B	102,45	100,09	95,63	83,35	65,70	81,00	97,72	101,04
026__|243A	104,60	103,59	97,91	88,58	68,09	85,41	99,98	106,29
543_b|221B	102,94	100,59	96,01	83,75	66,06	81,08	97,72	101,15
026__|243A	102,41	102,40	96,51	87,04	67,04	83,96	98,70	100,86
026__|237|	99,17	96,96	92,50	80,11	62,55	77,83	94,57	97,85
026__|243A	101,25	98,05	93,57	81,20	63,45	78,79	95,55	102,78
026__|251|	101,48	98,50	93,82	81,18	63,48	78,72	95,54	102,99
026__|237|	102,28	102,31	96,52	87,19	67,02	84,15	98,84	101,74
543_b|221A	102,10	99,26	94,36	81,59	63,54	78,66	95,45	103,19
543_b|221A	102,10	99,26	94,36	81,59	63,54	78,66	95,45	103,19
026__|237|	101,91	102,05	96,19	86,90	66,83	83,93	98,70	100,70
026__|261B	107,05	106,00	100,34	90,98	70,34	87,71	102,23	108,29
026__|235|	103,63	103,60	97,91	88,57	68,10	85,40	99,97	102,89
026__|253A	108,00	106,95	101,30	91,95	71,30	88,68	103,20	109,25
026__|243A	104,32	103,35	97,46	88,01	68,00	84,95	99,71	105,84
026__|237|	100,15	98,24	93,35	80,62	63,02	77,82	94,57	98,32
026__|235|	102,60	102,59	96,91	87,58	67,10	84,42	98,99	101,91
026__|261A	109,04	106,99	102,37	94,04	70,78	93,45	106,49	110,89
026__|253A	105,78	104,73	99,12	89,79	69,11	86,55	101,05	107,36
026__|231A	103,31	100,09	95,67	83,32	65,34	80,97	97,76	104,95
543_b|221A	105,49	103,76	98,66	85,92	67,91	82,58	99,25	103,14
543_b|221A	102,03	100,03	95,28	82,70	64,85	80,06	96,81	100,37
543_b|221A	102,03	100,03	95,28	82,70	64,85	80,06	96,81	100,37
026__|243A	104,32	103,35	97,46	88,01	68,00	84,95	99,71	105,84
026__|235|	99,16	96,94	92,49	80,08	62,48	77,80	94,56	97,84
026__|251|	105,54	103,70	98,62	90,26	68,22	90,15	103,66	107,90
026__|253A	107,02	105,97	100,32	90,97	70,33	87,71	102,23	108,27
026__|231A	102,55	99,54	94,86	82,28	64,40	79,73	96,53	103,99
026__|263A	105,05	105,00	99,42	90,11	69,32	86,82	101,29	103,29
026__|237|	99,17	96,96	92,50	80,11	62,55	77,83	94,57	97,85
026__|253A	107,78	105,73	101,12	92,79	69,71	93,29	106,03	109,83
026__|237|	102,28	102,31	96,52	87,19	67,02	84,15	98,84	101,74
026__|263B	106,87	106,81	101,21	91,88	71,10	88,58	103,05	105,07
026__|231A	103,38	100,16	95,72	83,37	65,39	80,98	97,76	104,97
026__|235|	102,28	102,31	96,52	87,19	67,02	84,15	98,84	101,74
026__|233A	102,59	99,59	94,89	82,32	64,47	79,74	96,53	103,99
026__|231A	105,16	102,26	97,37	84,63	66,67	81,77	98,57	106,30
026__|231A	105,16	102,26	97,37	84,63	66,67	81,77	98,57	106,30
026__|237|	101,57	98,57	93,88	81,25	63,50	78,73	95,54	103,02
026__|263B	106,92	106,85	101,24	91,90	71,16	88,59	103,06	105,11
026__|251|	105,54	103,70	98,62	90,26	68,22	90,15	103,66	107,90
026__|235|	99,16	96,94	92,49	80,08	62,48	77,80	94,56	97,84

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)2.0 63	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250	LE(A)2.0 500
026__|231A	103,99	101,27	96,55	83,66	--	--	--	--
026__|231A	103,99	101,27	96,55	83,66	--	--	--	--
026__|231A	100,97	98,26	93,54	80,62	--	--	--	--
026__|237|	101,19	101,75	95,84	86,69	--	--	--	--
026__|237|	104,01	104,03	101,40	90,42	--	--	--	--
543_b|221A	104,53	102,95	97,97	84,95	--	--	--	--
026__|251|	101,67	101,88	100,43	89,66	--	--	--	--
026__|233A	103,61	100,99	96,11	83,08	--	--	--	--
026__|237|	101,47	101,95	96,02	86,74	--	--	--	--
543_b|221A	104,47	102,88	97,92	84,89	--	--	--	--
543_b|221A	104,39	102,80	97,86	84,81	--	--	--	--
026__|231A	103,34	100,65	95,88	82,96	--	--	--	--
026__|231A	103,34	100,65	95,88	82,96	--	--	--	--
026__|243A	101,67	101,89	100,43	89,66	--	--	--	--
543_b|221A	104,50	102,92	97,95	84,92	--	--	--	--
026__|251|	102,16	102,38	100,88	90,00	--	--	--	--
543_b|221A	104,39	102,80	97,86	84,81	--	--	--	--
026__|237|	101,18	101,74	95,83	86,69	--	--	--	--
026__|237|	104,01	104,03	101,40	90,42	--	--	--	--
026__|235|	98,30	96,43	91,99	79,30	--	--	--	--
026__|251|	103,45	99,80	95,92	83,86	--	--	--	--
543_b|221B	101,40	99,51	95,03	82,39	--	--	--	--
026__|243A	105,33	104,74	101,77	90,97	--	--	--	--
543_b|221B	101,57	99,66	95,14	82,52	--	--	--	--
026__|243A	101,49	101,96	96,03	86,75	--	--	--	--
026__|237|	98,37	96,49	92,04	79,37	--	--	--	--
026__|243A	100,38	97,49	93,05	80,38	--	--	--	--
026__|251|	100,97	98,26	93,54	80,62	--	--	--	--
026__|237|	103,62	103,65	100,98	90,11	--	--	--	--
543_b|221A	101,57	98,98	94,05	80,99	--	--	--	--
543_b|221A	101,57	98,98	94,05	80,99	--	--	--	--
026__|237|	101,15	101,73	95,82	86,68	--	--	--	--
026__|261B	106,16	105,56	99,89	90,71	--	--	--	--
026__|235|	105,03	105,05	102,40	91,43	--	--	--	--
026__|253A	107,11	106,51	100,84	91,68	--	--	--	--
026__|243A	103,47	102,95	97,02	87,74	--	--	--	--
026__|237|	99,47	97,84	92,94	79,93	--	--	--	--
026__|235|	104,05	104,07	101,43	90,46	--	--	--	--
026__|261A	109,28	107,94	105,13	95,31	--	--	--	--
026__|253A	106,57	105,99	103,04	92,18	--	--	--	--
026__|231A	102,54	99,66	95,24	82,57	--	--	--	--
543_b|221A	104,55	102,98	97,99	84,97	--	--	--	--
543_b|221A	101,36	99,68	94,90	82,01	--	--	--	--
543_b|221A	101,36	99,68	94,90	82,01	--	--	--	--
026__|243A	103,47	102,95	97,02	87,74	--	--	--	--
026__|235|	98,37	96,49	92,04	79,35	--	--	--	--
026__|251|	104,61	103,29	98,13	89,96	--	--	--	--
026__|253A	106,13	105,54	99,87	90,71	--	--	--	--
026__|231A	101,96	99,27	94,54	81,65	--	--	--	--
026__|263A	104,16	104,56	98,97	89,85	--	--	--	--
026__|237|	98,37	96,49	92,04	79,37	--	--	--	--
026__|253A	108,03	106,69	103,89	94,06	--	--	--	--
026__|237|	103,62	103,65	100,98	90,11	--	--	--	--
026__|263B	105,99	106,37	100,77	91,62	--	--	--	--
026__|231A	102,56	99,68	95,25	82,59	--	--	--	--
026__|235|	103,62	103,65	100,98	90,11	--	--	--	--
026__|233A	101,98	99,28	94,55	81,66	--	--	--	--
026__|231A	104,55	101,94	97,01	83,95	--	--	--	--
026__|231A	104,55	101,94	97,01	83,95	--	--	--	--
026__|237|	101,00	98,28	93,56	80,65	--	--	--	--
026__|263B	106,02	106,39	100,78	91,63	--	--	--	--
026__|251|	104,61	103,29	98,13	89,96	--	--	--	--
026__|235|	98,37	96,49	92,04	79,35	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(A)2.0 1k	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)4.0 63	LE(A)4.0 125	LE(A)4.0 250	LE(A)4.0 500
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(A)4.0 1k	LE(A)4.0 2k	LE(A)4.0 4k	LE(A)4.0 8k	LE(A)5.0 63	LE(A)5.0 125	LE(A)5.0 250	LE(A)5.0 500
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(A)5.0 1k	LE(A)5.0 2k	LE(A)5.0 4k	LE(A)5.0 8k	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
026__|231A	--	--	--	--	67,40	82,76	99,66	107,45
026__|231A	--	--	--	--	67,40	82,76	99,66	107,45
026__|231A	--	--	--	--	63,77	79,60	96,54	104,00
026__|237|	--	--	--	--	65,31	82,03	96,81	99,10
026__|237|	--	--	--	--	65,36	82,39	97,01	99,20
543_b|221A	--	--	--	--	68,21	83,01	99,76	103,73
026__|251|	--	--	--	--	65,29	82,18	95,90	97,09
026__|233A	--	--	--	--	66,34	81,84	98,76	106,47
026__|237|	--	--	--	--	65,33	82,03	96,81	99,10
543_b|221A	--	--	--	--	68,05	82,98	99,76	103,69
543_b|221A	--	--	--	--	67,82	82,94	99,76	103,65
026__|231A	--	--	--	--	66,29	81,87	98,76	106,32
026__|231A	--	--	--	--	66,29	81,87	98,76	106,32
026__|243A	--	--	--	--	65,29	82,18	95,90	97,09
543_b|221A	--	--	--	--	68,14	83,00	99,76	103,71
026__|251|	--	--	--	--	65,37	82,45	96,04	97,23
543_b|221A	--	--	--	--	67,82	82,94	99,76	103,65
026__|237|	--	--	--	--	65,31	82,03	96,81	99,10
026__|237|	--	--	--	--	65,36	82,39	97,01	99,20
026__|235|	--	--	--	--	62,53	78,61	95,54	98,75
026__|251|	--	--	--	--	64,73	85,33	100,76	106,71
543_b|221B	--	--	--	--	66,33	82,33	99,24	102,48
026__|243A	--	--	--	--	66,37	83,45	98,04	104,23
543_b|221B	--	--	--	--	66,74	82,41	99,24	102,59
026__|243A	--	--	--	--	65,39	81,59	96,56	99,01
026__|237|	--	--	--	--	62,74	78,64	95,54	98,80
026__|243A	--	--	--	--	64,07	79,67	96,54	104,08
026__|251|	--	--	--	--	63,78	79,61	96,54	104,00
026__|237|	--	--	--	--	65,29	82,18	96,90	99,09
543_b|221A	--	--	--	--	63,95	79,16	96,00	103,86
543_b|221A	--	--	--	--	63,95	79,16	96,00	103,86
026__|237|	--	--	--	--	65,30	82,03	96,81	99,09
026__|261B	--	--	--	--	68,70	85,84	100,37	106,57
026__|235|	--	--	--	--	66,34	83,41	98,00	100,18
026__|253A	--	--	--	--	69,66	86,76	101,31	107,52
026__|243A	--	--	--	--	66,39	82,59	97,56	104,01
026__|237|	--	--	--	--	63,32	78,66	95,54	99,30
026__|235|	--	--	--	--	65,37	82,45	97,04	99,23
026__|261A	--	--	--	--	69,10	91,52	104,59	108,97
026__|253A	--	--	--	--	67,37	84,57	99,09	105,26
026__|231A	--	--	--	--	66,24	81,87	98,76	106,31
543_b|221A	--	--	--	--	68,27	83,01	99,76	103,74
543_b|221A	--	--	--	--	65,30	80,89	97,76	101,32
543_b|221A	--	--	--	--	65,30	80,89	97,76	101,32
026__|243A	--	--	--	--	66,39	82,59	97,56	104,01
026__|235|	--	--	--	--	62,75	78,64	95,54	98,81
026__|251|	--	--	--	--	66,58	88,71	102,03	106,31
026__|253A	--	--	--	--	68,69	85,84	100,37	106,56
026__|231A	--	--	--	--	64,81	80,58	97,50	104,98
026__|263A	--	--	--	--	67,68	84,89	99,40	101,56
026__|237|	--	--	--	--	62,74	78,64	95,54	98,80
026__|253A	--	--	--	--	67,98	91,34	104,10	107,86
026__|237|	--	--	--	--	65,29	82,18	96,90	99,09
026__|263B	--	--	--	--	69,43	86,64	101,15	103,32
026__|231A	--	--	--	--	66,29	81,88	98,76	106,32
026__|235|	--	--	--	--	65,29	82,18	96,90	99,09
026__|233A	--	--	--	--	64,81	80,57	97,50	104,98
026__|231A	--	--	--	--	67,40	82,78	99,67	107,46
026__|231A	--	--	--	--	67,40	82,78	99,67	107,46
026__|237|	--	--	--	--	63,86	79,62	96,54	104,03
026__|263B	--	--	--	--	69,47	86,65	101,15	103,33
026__|251|	--	--	--	--	66,58	88,71	102,03	106,31
026__|235|	--	--	--	--	62,75	78,64	95,54	98,81

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500
026__|231A	105,82	103,17	98,29	85,26	67,33	82,56	99,45	107,14
026__|231A	105,82	103,17	98,29	85,26	67,33	82,56	99,45	107,14
026__|231A	102,02	99,25	94,62	81,78	64,07	79,46	96,33	103,70
026__|237|	99,60	99,98	94,06	84,75	64,56	81,77	96,49	98,46
026__|237|	99,81	100,17	94,43	85,25	64,62	82,20	96,76	99,56
543_b|221A	105,18	103,55	98,60	85,63	68,06	82,84	99,62	103,40
026__|251|	95,55	96,95	92,12	83,93	64,56	81,98	95,64	97,89
026__|233A	104,76	102,08	97,26	84,27	66,43	81,67	98,55	106,17
026__|237|	99,61	99,99	94,07	84,75	64,57	81,78	96,50	98,47
543_b|221A	105,12	103,48	98,55	85,57	68,02	82,83	99,62	103,39
543_b|221A	105,04	103,39	98,49	85,50	67,96	82,82	99,62	103,37
026__|231A	104,40	101,63	96,95	84,10	66,30	81,69	98,55	105,97
026__|231A	104,40	101,63	96,95	84,10	66,30	81,69	98,55	105,97
026__|243A	95,55	96,95	92,12	83,93	64,57	81,98	95,64	97,89
543_b|221A	105,15	103,52	98,58	85,60	68,04	82,83	99,62	103,39
026__|251|	95,87	97,22	92,51	84,33	64,63	82,25	95,80	98,08
543_b|221A	105,04	103,39	98,49	85,50	67,96	82,82	99,62	103,37
026__|237|	99,60	99,98	94,06	84,75	64,56	81,77	96,49	98,46
026__|237|	99,81	100,17	94,43	85,25	64,62	82,20	96,76	99,56
026__|235|	99,41	97,46	93,12	80,46	62,96	78,51	95,35	98,49
026__|251|	104,59	100,91	97,07	85,07	64,78	84,98	100,47	106,36
543_b|221B	103,12	101,14	96,81	84,16	66,22	82,15	99,02	102,14
026__|243A	101,87	101,22	95,51	86,33	65,62	83,25	97,78	103,93
543_b|221B	103,27	101,28	96,91	84,28	66,33	82,17	99,02	102,17
026__|243A	99,41	99,80	93,62	84,12	64,58	81,29	96,22	98,34
026__|237|	99,48	97,52	93,16	80,50	63,07	78,52	95,35	98,51
026__|243A	102,11	99,33	94,68	81,88	64,13	79,49	96,34	103,72
026__|251|	102,03	99,26	94,63	81,81	64,06	79,48	96,34	103,70
026__|237|	99,55	99,95	94,12	84,93	64,57	81,98	96,63	99,41
543_b|221A	102,24	99,59	94,70	81,71	64,00	78,99	95,82	103,52
543_b|221A	102,24	99,59	94,70	81,71	64,00	78,99	95,82	103,52
026__|237|	99,60	99,98	94,06	84,75	64,56	81,77	96,49	98,46
026__|261B	104,35	103,64	98,00	88,80	67,87	85,60	100,07	105,93
026__|235|	100,85	101,19	95,49	86,30	65,60	83,22	97,76	100,55
026__|253A	105,26	104,56	98,90	89,70	68,83	86,52	101,01	106,87
026__|243A	101,41	100,80	94,62	85,12	65,58	82,29	97,22	103,34
026__|237|	100,59	98,92	94,08	81,11	63,55	78,54	95,37	99,04
026__|235|	99,87	100,22	94,51	85,33	64,63	82,25	96,79	99,58
026__|261A	106,32	104,61	99,98	91,80	68,30	91,29	104,30	108,53
026__|253A	103,03	102,34	96,71	87,54	66,62	84,38	98,84	104,99
026__|231A	104,39	101,62	96,95	84,10	66,25	81,68	98,55	105,97
543_b|221A	105,20	103,58	98,62	85,65	68,08	82,84	99,62	103,40
543_b|221A	102,41	100,64	95,97	83,16	65,40	80,77	97,60	101,04
543_b|221A	102,41	100,64	95,97	83,16	65,40	80,77	97,60	101,04
026__|243A	101,41	100,80	94,62	85,12	65,58	82,29	97,22	103,34
026__|235|	99,48	97,53	93,17	80,52	63,01	78,52	95,35	98,51
026__|251|	103,09	101,60	96,73	88,66	65,81	88,45	101,71	105,64
026__|253A	104,32	103,62	97,99	88,80	67,86	85,60	100,07	105,91
026__|231A	103,01	100,23	95,60	82,76	64,91	80,41	97,29	104,67
026__|263A	102,32	102,62	97,03	87,87	66,85	84,66	99,10	100,91
026__|237|	99,48	97,52	93,16	80,50	63,07	78,52	95,35	98,51
026__|253A	105,03	103,34	98,71	90,54	67,22	91,12	103,83	107,44
026__|237|	99,55	99,95	94,12	84,93	64,57	81,98	96,63	99,41
026__|263B	104,13	104,42	98,81	89,63	68,62	86,42	100,86	102,69
026__|231A	104,40	101,64	96,96	84,11	66,26	81,69	98,55	105,97
026__|235|	99,55	99,95	94,12	84,93	64,57	81,98	96,63	99,41
026__|233A	103,01	100,23	95,60	82,74	64,92	80,41	97,29	104,67
026__|231A	105,82	103,18	98,30	85,30	67,33	82,59	99,46	107,14
026__|231A	105,82	103,18	98,30	85,30	67,33	82,59	99,46	107,14
026__|237|	102,05	99,27	94,63	81,80	64,09	79,47	96,33	103,71
026__|263B	104,15	104,44	98,83	89,64	68,64	86,42	100,86	102,71
026__|251|	103,09	101,60	96,73	88,66	65,81	88,45	101,71	105,64
026__|235|	99,48	97,53	93,17	80,52	63,01	78,52	95,35	98,51

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)2.0 63	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250	LE(N)2.0 500
026__|231A	105,71	103,16	98,24	85,08	--	--	--	--
026__|231A	105,71	103,16	98,24	85,08	--	--	--	--
026__|231A	101,94	99,26	94,59	81,62	--	--	--	--
026__|237|	99,22	99,82	93,87	84,64	--	--	--	--
026__|237|	101,84	101,93	99,32	88,34	--	--	--	--
543_b|221A	104,93	103,38	98,44	85,33	--	--	--	--
026__|251|	99,54	99,79	98,36	87,58	--	--	--	--
026__|233A	104,67	102,09	97,22	84,10	--	--	--	--
026__|237|	99,23	99,82	93,88	84,64	--	--	--	--
543_b|221A	104,91	103,36	98,43	85,31	--	--	--	--
543_b|221A	104,89	103,34	98,41	85,30	--	--	--	--
026__|231A	104,26	101,60	96,88	83,89	--	--	--	--
026__|231A	104,26	101,60	96,88	83,89	--	--	--	--
026__|243A	99,54	99,79	98,36	87,58	--	--	--	--
543_b|221A	104,92	103,37	98,43	85,32	--	--	--	--
026__|251|	100,03	100,28	98,81	87,93	--	--	--	--
543_b|221A	104,89	103,34	98,41	85,30	--	--	--	--
026__|237|	99,22	99,82	93,87	84,64	--	--	--	--
026__|237|	101,84	101,93	99,32	88,34	--	--	--	--
026__|235|	99,31	97,49	93,08	80,31	--	--	--	--
026__|251|	104,45	100,85	96,99	84,84	--	--	--	--
543_b|221B	102,98	101,15	96,76	83,97	--	--	--	--
026__|243A	103,14	102,63	99,68	88,89	--	--	--	--
543_b|221B	103,02	101,19	96,78	84,00	--	--	--	--
026__|243A	98,97	99,59	93,39	83,97	--	--	--	--
026__|237|	99,33	97,50	93,09	80,32	--	--	--	--
026__|243A	101,97	99,29	94,61	81,66	--	--	--	--
026__|251|	101,95	99,27	94,60	81,65	--	--	--	--
026__|237|	101,44	101,54	98,90	88,03	--	--	--	--
543_b|221A	102,10	99,55	94,62	81,50	--	--	--	--
543_b|221A	102,10	99,55	94,62	81,50	--	--	--	--
026__|237|	99,22	99,82	93,87	84,64	--	--	--	--
026__|261B	103,96	103,46	97,81	88,70	--	--	--	--
026__|235|	102,86	102,94	100,32	89,36	--	--	--	--
026__|253A	104,86	104,38	98,71	89,58	--	--	--	--
026__|243A	100,97	100,59	94,39	84,97	--	--	--	--
026__|237|	100,48	98,90	94,02	80,93	--	--	--	--
026__|235|	101,88	101,96	99,34	88,38	--	--	--	--
026__|261A	107,09	105,83	103,05	93,23	--	--	--	--
026__|253A	104,38	103,87	100,96	90,10	--	--	--	--
026__|231A	104,26	101,60	96,89	83,90	--	--	--	--
543_b|221A	104,94	103,39	98,44	85,34	--	--	--	--
543_b|221A	102,28	100,63	95,92	82,96	--	--	--	--
543_b|221A	102,28	100,63	95,92	82,96	--	--	--	--
026__|243A	100,97	100,59	94,39	84,97	--	--	--	--
026__|235|	99,33	97,50	93,10	80,33	--	--	--	--
026__|251|	102,67	101,42	96,53	88,55	--	--	--	--
026__|253A	103,93	103,43	97,80	88,69	--	--	--	--
026__|231A	102,92	100,23	95,56	82,59	--	--	--	--
026__|263A	101,93	102,43	96,84	87,76	--	--	--	--
026__|237|	99,33	97,50	93,09	80,32	--	--	--	--
026__|253A	105,82	104,57	101,79	91,97	--	--	--	--
026__|237|	101,44	101,54	98,90	88,03	--	--	--	--
026__|263B	103,74	104,24	98,63	89,53	--	--	--	--
026__|231A	104,26	101,60	96,89	83,90	--	--	--	--
026__|235|	101,44	101,54	98,90	88,03	--	--	--	--
026__|233A	102,92	100,23	95,56	82,58	--	--	--	--
026__|231A	105,72	103,16	98,25	85,11	--	--	--	--
026__|231A	105,72	103,16	98,25	85,11	--	--	--	--
026__|237|	101,95	99,27	94,59	81,63	--	--	--	--
026__|263B	103,76	104,25	98,64	89,53	--	--	--	--
026__|251|	102,67	101,42	96,53	88,55	--	--	--	--
026__|235|	99,33	97,50	93,10	80,33	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k	LE(N)4.0 63	LE(N)4.0 125	LE(N)4.0 250	LE(N)4.0 500
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(N)4.0 1k	LE(N)4.0 2k	LE(N)4.0 4k	LE(N)4.0 8k	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

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
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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	LE(P4)0.0 500
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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	LE(P4)2.0 63	LE(P4)2.0 125
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(P4)2.0 250	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)4.0 63
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(P4)4.0 125	LE(P4)4.0 250	LE(P4)4.0 500	LE(P4)4.0 1k	LE(P4)4.0 2k	LE(P4)4.0 4k	LE(P4)4.0 8k
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(P4)5.0 8k	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(P4)Br 8k
026__|231A	--
026__|231A	--
026__|231A	--
026__|237|	--
026__|237|	--
543_b|221A	--
026__|251|	--
026__|233A	--
026__|237|	--
543_b|221A	--
543_b|221A	--
026__|231A	--
026__|231A	--
026__|243A	--
543_b|221A	--
026__|251|	--
543_b|221A	--
026__|237|	--
026__|237|	--
026__|235|	--
026__|251|	--
543_b|221B	--
026__|243A	--
543_b|221B	--
026__|243A	--
026__|237|	--
026__|243A	--
026__|251|	--
026__|237|	--
543_b|221A	--
543_b|221A	--
026__|237|	--
026__|261B	--
026__|235|	--
026__|253A	--
026__|243A	--
026__|237|	--
026__|235|	--
026__|261A	--
026__|253A	--
026__|231A	--
543_b|221A	--
543_b|221A	--
543_b|221A	--
026__|243A	--
026__|235|	--
026__|251|	--
026__|253A	--
026__|231A	--
026__|263A	--
026__|237|	--
026__|253A	--
026__|237|	--
026__|263B	--
026__|231A	--
026__|235|	--
026__|233A	--
026__|231A	--
026__|231A	--
026__|237|	--
026__|263B	--
026__|251|	--
026__|235|	--

Bijlage 2 Itemeigenschappen rail

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Namespace
026__|263A	026__|263A|R@026__:26.982000 [27.397000->27.3	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|R@026__:26.048000 [26.048000->26.06	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.168000->26.17	45,72	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.092800->26.11	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.861000 [26.861000->26.87	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.310000->26.31	45,77	--	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.827000->26.84	--	--	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.317000->26.41	--	--	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:23.500000 [25.568000->25.5	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|261A	026__|261A|L@026__:26.951000 [26.951000->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.873000 [26.875000->26.88	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|263A	026__|263A|R@026__:26.966564 [26.966560->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.695000->26.7	--	--	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.061500 [26.068000->26.07	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.036000->26.03	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.861000 [26.873000->26.87	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.717000->26.77	--	--	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.830000->26.87	--	--	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.317000->26.41	--	--	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:23.500000 [25.797000->25.8	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.795000->26.79	--	--	Absoluut	NL.img
543_b|221B	543_b|221B|V@026__:23.480000 [25.539000->25.5	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.873000->26.87	--	0,00	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:23.500000 [25.750000->25.7	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.827000->26.84	--	--	Absoluut	NL.img
026__|263A	026__|263A|R@026__:26.982000 [27.399000->27.4	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|259|	026__|259|L@026__:26.911000 [26.917000->26.92	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|263A	026__|263A|L@026__:26.966564 [26.966560->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.847300->26.86	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.695000->26.71	--	--	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.139000->26.1	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.797000->26.82	--	--	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.795000->26.79	--	--	Absoluut	NL.img
026__|261B	026__|261B|R@026__:26.926500 [26.926500->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.214000->26.26	--	--	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.797000->26.82	--	--	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|L@026__:25.965000 [25.998000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.062000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.617000->26.67	--	--	Absoluut	NL.img
026__|253A	026__|253A|L@026__:26.905000 [26.917000->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|263A	026__|263A|R@026__:26.982000 [27.017000->27.3	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.773000->26.7	--	--	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.370000->26.4	--	--	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.517000->26.61	--	--	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:23.500000 [25.468000->25.4	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.024000 [26.024000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|263A	026__|263A|L@026__:26.982000 [26.982000->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.075000->26.10	--	0,00	Absoluut	NL.img
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:23.500000 [25.948000->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|259|	026__|259|L@026__:26.888000 [26.895000->26.91	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.797000->26.8	--	--	Absoluut	NL.img
026__|233A	026__|233A|L@026__:25.985211 [25.985210->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.114000->26.13	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|261A	026__|261A|L@026__:26.926897 [26.926900->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.175000->26.21	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|261B	026__|261B|R@026__:26.951000 [26.951000->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.842900->26.86	--	--	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.873000->26.8	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|263B	026__|263B|V@026__:27.017000 [27.305000->27.3	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|261B	026__|261B|R@026__:26.940000 [26.940000->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
543_b|221B	543_b|221B|V@026__:23.480000 [25.639000->25.7	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|R@026__:26.036000 [26.036000->26.03	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.214000->26.26	--	--	Absoluut	NL.img

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LokaalID	Versie	RRgebr	RuwheidID	Brugtype	BrugID	SituatieVan
026__|263A	30124359.847a438e-ccdf-4210-a50d-2aaab3a225e2	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.851276af-7b98-4881-ab33-725eac779b1f	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.87119f97-25e0-4597-9f72-84cf4be0d88f	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.871f2bc7-0cf7-42be-80c5-ee0d41456b45	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.871f89d5-508f-4fcc-af6d-7a3af884dbb3	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.88e1adbc-3159-49d1-a98d-1cd9c497d391	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.89c751ee-8460-4dc1-8770-759f1a3751e5	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.8b0cf7e4-4e4b-483e-b166-ad44396ecd82	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.96397173-3a6b-4636-8b99-33f02fdf97e7	1	False		Geen		0
026__|261A	30124359.966bbe16-d56b-4208-b8bf-16fcc2bb8001	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.9677286a-1cd7-4c68-aefb-0d3f1c4db6cb	1	False		Geen		0
026__|263A	30124359.97bb67d2-4ac6-468c-bdf0-b576e780a192	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.9ba2c9d0-0ad9-4565-99b1-94b407a9ca08	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.9c5be353-dc4c-456e-b691-3ff88eea4986	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.9ea10fa3-c039-428f-8dbd-f5abf7b494c0	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.9f185d5a-4ea0-41d3-b1e7-750677d21349	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.9f3b5016-f921-4b3d-b270-abf0b46eee1c	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.9ffb0564-0956-4a97-aea3-b47f197dc4e6	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.a0f23757-60f1-42b4-9b2e-99fc342a3dca	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.a1cdef67-9ba1-4d70-bfeb-5f72c3fa726e	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.a1fb82df-8a5f-456c-9f8e-f0ebf9aaf433	1	False		Geen		0
543_b|221B	30124359.a58e11b3-d223-4ead-be43-25322e23df30	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.a62ad0b8-56db-4253-b4f4-4b57fa516817	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.a65aed94-13ee-4922-8a4c-3b0d3ee0e673	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.a6ce72f1-8e4e-48e2-b0f1-9177319c0b76	1	False		Geen		0
026__|263A	30124359.a6e8d8f5-4c8e-405d-87aa-26bc8eb93273	1	False		Geen		0
026__|259|	30124359.a7f2dbcc-cc3d-41d9-8440-1a852b66231c	1	False		Geen		0
026__|263A	30124359.a9a79a3d-aa14-4c9c-a828-543d9da696ec	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.ab4207b3-8c50-48de-8ed3-a83b0d013fdb	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.aefc17c1-415a-439d-b472-e29e0be57bef	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.afc40f3a-081c-42c6-828e-3e8d5d98a34f	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.b2707604-bffc-450c-a04b-153dc0078ce6	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.b37e071b-ea74-486c-a2c3-ab78738eb359	1	False		Geen		0
026__|261B	30124359.b3ca5718-397d-498b-a12f-4c6588bea45b	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.b4a8f00e-d964-4207-9da4-391cf7360fbf	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.b4e257a3-c4fb-48dd-84d6-6b2de3be03a4	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.b601a8c3-9fdb-4152-9651-a418edd61d2d	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.b75e4654-b684-4c00-97a9-5e95ef5dea73	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.ba5ce546-3233-4c6f-ab46-a940d0fad755	1	False		Geen		0
026__|253A	30124359.bec74da3-ec97-4850-9387-a0f6a4347627	1	False		Geen		0
026__|263A	30124359.c1ebca43-1e19-492f-9709-e8768ca6a56e	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.c3460815-04d9-4abc-8474-5ec84280f074	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.c3ccef44-1fcc-4b2a-8dab-5ec9d81d35cd	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.c3d54a48-1894-4db4-ac47-2c5a7ffb1da5	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.c4aee306-ecc4-4d39-b0bd-941c1f633bdd	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.c4eed9ad-3f28-4454-a03f-0e055da16367	1	False		Geen		0
026__|263A	30124359.c5478ab0-5c30-491b-a673-f84bb073e7c0	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.c5809997-feb0-427f-9391-34ca7d507413	1	False		Geen		0
543_b|221A	30124359.c596493a-49e8-4d8b-87b6-4e9e025e98b2	1	False		Geen		0
026__|259|	30124359.c5eb9297-6d0c-4ad5-90ad-409df81def1e	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.c6721ce3-f184-4cbb-85b5-e452cd4a5ac6	1	False		Geen		0
026__|233A	30124359.c76f9405-b05a-4788-96ce-18be03927a27	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.c7f89f44-a6c3-4a9d-a53a-da2604528e94	1	False		Geen		0
026__|261A	30124359.c80774a0-2c27-4cf3-8492-72f3fba3dec5	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.c86449fe-af6b-4bf7-b0fd-2c2b81b0dc06	1	False		Geen		0
026__|261B	30124359.ce1c317e-4ed2-4229-b784-0c141dc6b120	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.d02304fe-d644-4c81-846d-b330530358a3	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.d237b3d2-d5c7-47d3-9a8b-0e8fdeadefcf	1	False		Geen		0
026__|263B	30124359.d2939acb-f0ad-4a67-ad2f-3660dd4d850e	1	False		Geen		0
026__|261B	30124359.d2987a2e-3a43-4cf6-93d4-355ffc5e832d	1	False		Geen		0
543_b|221B	30124359.d52940de-43f6-4f37-bc7e-5cd6836b7eaa	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.da6efbf1-85a8-41e7-81ae-3bda5b4b6e38	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.da7fa44a-298c-4b4c-9652-2ad67323a5b4	1	False		Geen		0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb
026__|263A	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|261A	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|263A	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
543_b|221B	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|263A	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|259|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|263A	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|261B	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|253A	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|263A	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|263A	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	1,5	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|259|	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|233A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	1,5	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|261A	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|261B	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|263B	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|261B	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
543_b|221B	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	m		Cspoor	Cspoor	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k
026__|263A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	28	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	4	- niet-voegloze wissel	--	--	24	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|261A	4	- niet-voegloze wissel	--	--	32	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	3	- intern-voegloze wissel	--	--	28	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|263A	4	- niet-voegloze wissel	--	--	32	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	14	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	4	- niet-voegloze wissel	--	--	4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	2	- Voegenspoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221B	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|263A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|259|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	20	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|263A	4	- niet-voegloze wissel	--	--	32	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	2	- Voegenspoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|261B	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	28	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|253A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|263A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|263A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	2	- Voegenspoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|259|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|233A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	28	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	2	- Voegenspoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|261A	4	- niet-voegloze wissel	--	--	32	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|261B	4	- niet-voegloze wissel	--	--	32	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	2	- Voegenspoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|263B	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|261B	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221B	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1
026__|263A	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	3,920	3,440	0,200	0,000	85
026__|235|	0,0	0,0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340	0,000	23
026__|237|	0,0	0,0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	70
026__|237|	0,0	0,0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	23
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-76
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	70
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	-76
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	1,600	1,360	0,040	0,000	37
543_b|221A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	0,000	79
026__|261A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	9,710	10,590	13,240	0,000	79
026__|251|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000	74
026__|263A	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	1,320	1,160	0,080	0,000	78
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	78
026__|237|	0,0	0,0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,080	0,100	0,000	70
026__|235|	0,0	0,0	DE-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,030	0,000	70
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-79
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	78
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	79
026__|237|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	78
543_b|221A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	0,000	79
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	78
543_b|221B	0,0	0,0	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,380	0,000	71
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	-77
543_b|221A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	0,000	79
026__|237|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	-77
026__|263A	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	3,920	3,440	0,200	0,000	85
026__|259|	0,0	0,0	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000	-79
026__|263A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	24,270	10,590	6,620	0,000	79
026__|237|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	-77
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	-73
026__|243A	0,0	0,0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,510	0,000	0,000	80
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	79
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	-77
026__|261B	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	1,320	1,160	0,080	0,000	-79
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	70
026__|237|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	-77
026__|231A	0,0	0,0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,140	0,170	0,000	70
026__|243A	0,0	0,0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,510	0,000	0,000	80
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	70
026__|253A	0,0	0,0	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000	-79
026__|263A	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	3,920	3,440	0,200	0,000	81
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	78
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000	70
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	70
543_b|221A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	0,000	79
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	3,370	1,340	4,510	0,000	70
026__|263A	0,0	0,0	VIRM-4	Doorgaand	5,280	5,360	1,760	0,000	80
026__|237|	0,0	0,0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	23
543_b|221A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	0,000	79
026__|259|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000	74
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	79
026__|233A	0,0	0,0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,020	0,040	0,000	79
026__|251|	0,0	0,0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,010	0,000	78
026__|261A	0,0	0,0	VIRM-4	Doorgaand	2,640	2,680	0,880	0,000	-79
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	70
026__|261B	0,0	0,0	VIRM-4	Doorgaand	5,280	5,360	1,760	0,000	80
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	-76
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	79
026__|263B	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	7,280	7,940	4,970	0,000	80
026__|261B	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,430	2,650	1,660	0,000	79
543_b|221B	0,0	0,0	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,380	0,000	67
026__|235|	0,0	0,0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340	0,000	34
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	78

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2
026__|263A	85	85	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	29,120	31,770	19,860	0,000
026__|235|	23	23	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,090	0,070	0,060	0,000
026__|237|	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,070	0,080	0,050	0,000
026__|237|	23	23	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,070	0,080	0,050	0,000
026__|237|	-76	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000
026__|251|	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	12,700	3,970	0,000
026__|237|	-76	74	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000
026__|237|	37	37	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000
543_b|221A	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,050	0,000
026__|261A	79	79	0	VIRM-4	Stoppend	1,320	2,320	0,160	0,000
026__|251|	74	74	0	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000
026__|263A	78	78	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,430	2,650	1,660	0,000
026__|243A	-73	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
026__|237|	70	70	0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000
026__|235|	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,090	0,070	0,120	0,000
026__|237|	-79	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000
026__|251|	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000
026__|251|	79	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000
026__|237|	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	1,600	0,680	0,080	0,000
543_b|221A	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,050	0,000
026__|251|	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000
543_b|221B	71	71	0	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050	0,000	0,000
026__|235|	-77	-77	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000
543_b|221A	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,050	0,000
026__|237|	-77	-77	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
026__|263A	85	85	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	29,120	31,770	19,860	0,000
026__|259|	80	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000
026__|263A	79	79	0	VIRM-4	Stoppend	1,320	2,880	0,080	0,000
026__|237|	-77	-77	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
026__|235|	-73	-73	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000
026__|243A	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,020	0,000
026__|251|	79	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000
026__|235|	-77	-77	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000
026__|261B	78	78	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,430	2,650	1,660	0,000
026__|237|	70	-12	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000
026__|237|	-77	-77	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
026__|231A	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	4,490	4,530	3,200	0,000
026__|243A	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,020	0,000
026__|251|	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	12,700	3,970	0,000
026__|253A	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000
026__|263A	81	81	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	29,120	31,770	19,860	0,000
026__|243A	-73	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
026__|243A	70	70	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	1,360	0,040	0,000
026__|251|	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	12,700	3,970	0,000
543_b|221A	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,020	0,050	0,000
026__|243A	70	70	0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340	0,000
026__|263A	80	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	4,860	5,300	3,320	0,000
026__|237|	23	23	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,010	0,020	0,000
543_b|221A	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,170	0,020	0,050	0,000
026__|259|	-79	-79	0	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000
026__|243A	-77	79	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
026__|233A	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,010	0,040	0,000
026__|251|	78	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,030	0,000
026__|261A	-79	-79	0	VIRM-4	Stoppend	1,320	1,160	0,080	0,000
026__|237|	70	-29	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000
026__|261B	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	1,320	2,320	0,160	0,000
026__|237|	-76	74	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000
026__|243A	-77	79	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
026__|263B	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	29,120	31,770	19,860	0,000
026__|261B	79	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	9,710	10,590	6,620	0,000
543_b|221B	67	67	0	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050	0,000	0,000
026__|235|	-50	-50	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,020	0,000
026__|235|	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3
026__|263A	79	79	79	0	VIRM-4	Doorgaand	7,960	8,040	2,600
026__|235|	78	78	78	0	INT-R	Doorgaand	1,140	0,120	0,000
026__|237|	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,510	0,000
026__|237|	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,510	0,000
026__|237|	79	79	-77	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
026__|251|	70	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	0,000	3,970
026__|237|	80	80	-76	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
026__|237|	80	80	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	1,590	1,980
543_b|221A	79	-93	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240
026__|261A	80	80	80	0	VIRM-4	Doorgaand	5,280	5,360	1,760
026__|251|	-79	80	-79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960
026__|263A	79	79	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	9,710	10,590	6,620
026__|243A	-72	64	-72	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
026__|237|	23	23	-37	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,630	1,070	1,680
026__|235|	78	78	78	0	GOEDEREN	Doorgaand	3,370	2,060	4,510
026__|237|	79	79	-77	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
026__|251|	-73	78	-73	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970
026__|251|	-77	79	-77	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970
026__|237|	70	70	70	0	VIRM-4	Doorgaand	3,200	3,200	1,040
543_b|221A	79	-80	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240
026__|251|	-77	78	-77	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970
543_b|221B	73	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,030
026__|235|	-77	79	-77	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040
543_b|221A	79	-83	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240
026__|237|	74	-76	74	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520
026__|263A	79	79	79	0	VIRM-4	Doorgaand	7,960	8,040	2,600
026__|259|	79	-80	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960
026__|263A	78	78	78	0	GOEDEREN	Doorgaand	6,070	6,620	1,660
026__|237|	74	-76	74	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520
026__|235|	-73	78	-73	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040
026__|243A	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,630	2,720	1,680
026__|251|	-77	79	-77	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970
026__|235|	-77	78	-77	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040
026__|261B	-80	79	79	0	VIRM-4	Doorgaand	2,640	2,680	0,880
026__|237|	80	80	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	1,590	1,980
026__|237|	69	-76	69	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520
026__|231A	79	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,020
026__|243A	73	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,630	2,720	1,680
026__|251|	70	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	0,000	3,970
026__|253A	-79	-79	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960
026__|263A	79	79	79	0	VIRM-4	Doorgaand	7,960	8,040	2,600
026__|243A	-76	69	-76	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
026__|243A	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980
026__|251|	70	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	0,000	3,970
543_b|221A	79	-98	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240
026__|243A	-50	-50	34	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,090	0,110	0,120
026__|263A	79	79	79	0	VIRM-4	Stoppend	1,320	1,160	0,160
026__|237|	80	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,690	2,720	3,600
543_b|221A	80	80	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240
026__|259|	80	-79	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990	1,240
026__|243A	-76	69	-76	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
026__|233A	80	80	79	0	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460
026__|251|	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,060	2,720	3,600
026__|261A	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	1,320	1,160	0,080
026__|237|	80	80	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	1,590	1,980
026__|261B	80	80	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	4,860	2,650	3,320
026__|237|	80	80	-76	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
026__|243A	-79	74	-79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
026__|263B	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	3,920	3,440	0,200
026__|261B	-80	-80	79	0	VIRM-4	Doorgaand	2,640	2,680	0,880
543_b|221B	73	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,030
026__|235|	80	80	78	0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,120	0,000
026__|235|	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4
026__|263A	0,000	83	83	83	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,280	7,940
026__|235|	0,000	80	80	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	3,370	1,340
026__|237|	0,000	80	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,040
026__|237|	0,000	80	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,030
026__|237|	0,000	79	79	79	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680
026__|251|	0,000	78	0	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600
026__|237|	0,000	-77	79	-77	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|237|	0,000	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
543_b|221A	0,000	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
026__|261A	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	4,860	5,300
026__|251|	0,000	79	79	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990
026__|263A	0,000	79	79	79	0	VIRM-4	Doorgaand	2,640	2,680
026__|243A	0,000	-73	-73	-73	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680
026__|237|	0,000	70	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010
026__|235|	0,000	78	78	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
026__|237|	0,000	79	79	79	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680
026__|251|	0,000	78	-73	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600
026__|251|	0,000	79	-77	79	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600
026__|237|	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
543_b|221A	0,000	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
026__|251|	0,000	78	-77	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600
543_b|221B	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,190	0,160
026__|235|	0,000	74	-79	74	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590
543_b|221A	0,000	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
026__|237|	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|263A	0,000	88	88	88	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,280	7,940
026__|259|	0,000	79	-80	79	0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880
026__|263A	0,000	79	79	79	0	VIRM-4	Doorgaand	2,640	4,040
026__|237|	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|235|	0,000	64	-72	64	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590
026__|243A	0,000	70	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,020
026__|251|	0,000	79	-77	79	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600
026__|235|	0,000	69	-76	69	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590
026__|261B	0,000	80	-79	80	0	VIRM-4	Stoppend	1,320	1,160
026__|237|	0,000	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|237|	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|231A	0,000	79	80	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,020
026__|243A	0,000	70	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,020
026__|251|	0,000	78	0	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600
026__|253A	0,000	-80	-80	-80	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990
026__|263A	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,280	7,940
026__|243A	0,000	-73	-73	-73	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680
026__|243A	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	3,200
026__|251|	0,000	78	0	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600
543_b|221A	0,000	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
026__|243A	0,000	70	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,040	0,010
026__|263A	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	19,420	21,180
026__|237|	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,070	0,030
543_b|221A	0,000	79	79	79	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
026__|259|	0,000	-80	79	-80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940
026__|243A	0,000	-77	-77	-77	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680
026__|233A	0,000	-63	-63	-63	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,110	0,140
026__|251|	0,000	78	78	78	0	INT-R	Doorgaand	0,920	0,510
026__|261A	0,000	-79	-79	-79	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,430	2,650
026__|237|	0,000	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|261B	0,000	79	79	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	19,420	21,180
026__|237|	0,000	-77	79	-77	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|243A	0,000	-77	-77	-77	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680
026__|263B	0,000	-81	-81	-81	0	VIRM-4	Doorgaand	7,960	8,040
026__|261B	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	1,320	1,160
543_b|221B	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,190	0,160
026__|235|	0,000	73	80	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	3,370	3,400
026__|235|	0,000	-12	70	-12	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	0,000	6,350

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5
026__|263A	4,970	0,000	79	79	79	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	2,110	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,030
026__|237|	0,020	0,000	80	78	78	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030
026__|237|	0,020	0,000	80	73	78	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030
026__|237|	0,040	0,000	74	74	-76	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460
026__|251|	0,520	0,000	70	70	80	0	VIRM-4	Stoppend	1,600
026__|237|	3,970	0,000	79	79	79	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,000
543_b|221A	0,090	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	2,530
026__|261A	1,660	0,000	79	79	79	0	VIRM-4	Stoppend	1,320
026__|251|	1,240	0,000	79	79	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820
026__|263A	0,880	0,000	80	80	80	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,040	0,000	64	-72	64	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
026__|237|	0,010	0,000	70	78	70	0	INT-R	Doorgaand	0,410
026__|235|	0,010	0,000	80	73	78	0	INT-R	Doorgaand	0,630
026__|237|	0,040	0,000	74	74	-79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460
026__|251|	0,520	0,000	-72	-72	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460
026__|251|	0,520	0,000	-76	-76	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,000
543_b|221A	0,090	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	2,530
026__|251|	0,520	0,000	-76	-76	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460
543_b|221B	0,260	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,040
026__|235|	0,990	0,000	79	79	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820
543_b|221A	0,090	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	2,530
026__|237|	3,970	0,000	79	79	79	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|263A	4,970	0,000	79	79	79	0	0	Doorgaand	0,000
026__|259|	0,040	0,000	78	-79	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280
026__|263A	1,320	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	0,000
026__|237|	3,970	0,000	79	79	79	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|235|	0,990	0,000	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820
026__|243A	0,010	0,000	70	70	70	0	LINT	Stoppend	0,860
026__|251|	0,520	0,000	-76	-76	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460
026__|235|	0,990	0,000	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820
026__|261B	0,080	0,000	78	-79	-79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	9,710
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|237|	3,970	0,000	79	79	79	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|231A	0,020	0,000	73	70	70	0	LINT	Stoppend	1,460
026__|243A	0,010	0,000	70	70	70	0	LINT	Stoppend	0,860
026__|251|	0,520	0,000	70	70	80	0	VIRM-4	Stoppend	1,600
026__|253A	1,240	0,000	-80	79	-80	0	VIRM-4	Stoppend	1,000
026__|263A	4,970	0,000	79	79	79	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,040	0,000	69	-76	69	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
026__|243A	1,040	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|251|	0,520	0,000	70	70	80	0	VIRM-4	Stoppend	1,600
543_b|221A	0,090	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	2,530
026__|243A	0,020	0,000	78	78	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,040
026__|263A	6,620	0,000	79	79	79	0	VIRM-4	Stoppend	1,320
026__|237|	0,100	0,000	70	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020
543_b|221A	0,090	0,000	79	79	79	0	INT-R	Doorgaand	2,530
026__|259|	4,960	0,000	79	-80	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820
026__|243A	0,040	0,000	69	-76	69	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
026__|233A	0,170	0,000	79	79	79	0	LINT	Stoppend	1,440
026__|251|	0,000	0,000	80	80	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040
026__|261A	1,660	0,000	79	-80	-80	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,430
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|261B	13,240	0,000	79	79	79	0	VIRM-4	Stoppend	1,320
026__|237|	3,970	0,000	79	79	79	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|243A	0,040	0,000	74	-79	74	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
026__|263B	2,600	0,000	-81	-81	-81	0	0	Doorgaand	0,000
026__|261B	0,080	0,000	78	-79	-79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	9,710
543_b|221B	0,260	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,040
026__|235|	4,510	0,000	78	78	78	0	DE-LOC	Doorgaand	0,010
026__|235|	0,000	0,000	0	70	0	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Trein 6	Profiel6
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,030	0,010	0,000	73	73	70	0	DE-LOC	Doorgaand
026__|237|	0,010	0,010	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|237|	0,010	0,010	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|237|	1,590	0,990	0,000	-77	-77	-77	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|251|	1,360	0,080	0,000	15	15	15	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	74	74	-76	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,040	0,000	0	0	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
543_b|221A	0,480	0,000	0,000	-93	-93	0	0	E-LOC	Doorgaand
026__|261A	0,000	0,000	0,000	78	0	0	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|251|	1,990	1,240	0,000	-77	-77	-77	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	1,600	0,520	0,000	80	-72	-72	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|237|	0,410	0,000	0,000	73	73	0	0	E-LOC	Doorgaand
026__|235|	0,630	0,000	0,000	80	80	0	0	LINT	Stoppend
026__|237|	1,590	0,990	0,000	-77	-77	-77	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|251|	1,590	0,990	0,000	-73	-73	-73	0	VIRM-4	Stoppend
026__|251|	1,590	0,990	0,000	-77	-77	-77	0	VIRM-4	Stoppend
026__|237|	0,680	0,000	0,000	0	37	0	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
543_b|221A	0,480	0,000	0,000	-80	-80	0	0	E-LOC	Doorgaand
026__|251|	1,590	0,990	0,000	-77	-77	-77	0	VIRM-4	Stoppend
543_b|221B	0,150	0,050	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|235|	6,350	3,970	0,000	79	-77	79	0	VIRM-4	Doorgaand
543_b|221A	0,480	0,000	0,000	-83	-83	0	0	E-LOC	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	-76	74	-76	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|259|	7,940	4,960	0,000	-80	79	-80	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|263A	15,890	9,930	0,000	0	80	80	0	VIRM-4	Stoppend
026__|237|	0,680	0,040	0,000	-76	74	-76	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|235|	6,350	3,970	0,000	78	-73	78	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|243A	0,820	0,280	0,000	70	-37	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
026__|251|	1,590	0,990	0,000	-77	-77	-77	0	VIRM-4	Stoppend
026__|235|	6,350	3,970	0,000	78	-77	78	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|261B	10,590	6,620	0,000	-80	-80	-80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	-12	-12	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	-76	69	-76	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|231A	1,380	0,460	0,000	-50	-50	-50	0	E-LOC	Doorgaand
026__|243A	0,820	0,280	0,000	23	-50	23	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
026__|251|	1,360	0,080	0,000	64	64	64	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|253A	0,880	0,040	0,000	78	78	-79	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	1,600	0,520	0,000	80	-76	-76	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,040	0,000	37	0	37	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|251|	1,360	0,080	0,000	57	57	57	0	VIRM-4	Doorgaand
543_b|221A	0,480	0,000	0,000	-98	-98	0	0	E-LOC	Doorgaand
026__|243A	0,030	0,010	0,000	73	73	78	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|263A	1,160	0,000	0,000	78	78	0	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|237|	0,020	0,030	0,000	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand
543_b|221A	0,480	0,000	0,000	80	80	0	0	LINT	Stoppend
026__|259|	1,990	1,240	0,000	79	-80	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|243A	1,600	0,520	0,000	80	-76	-76	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|233A	1,380	0,460	0,000	40	40	40	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|251|	0,030	0,100	0,000	70	70	70	0	LINT	Stoppend
026__|261A	2,650	1,660	0,000	-80	79	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	-29	-29	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|261B	0,000	0,000	0,000	78	0	0	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	74	74	-76	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|243A	1,600	0,520	0,000	80	-79	-79	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|261B	10,590	6,620	0,000	79	79	-80	0	GOEDEREN	Doorgaand
543_b|221B	0,150	0,050	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|235|	0,010	0,010	0,000	78	78	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
026__|235|	3,200	1,040	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Trein 7
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,030	0,010	0,020	0,000	70	78	78	0	DE-LOC-6400
026__|237|	2,690	2,720	3,600	0,000	78	78	78	0	LINT
026__|237|	2,690	2,720	3,600	0,000	78	78	78	0	LINT
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	-77	-77	79	0	VIRM-4
026__|251|	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	70	0	0
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	-77	-77	-77	0	VIRM-4
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	70	70	70	0	VIRM-4
543_b|221A	0,140	0,070	0,000	0,000	-93	79	0	0	LINT
026__|261A	9,710	10,590	0,000	0,000	80	80	0	0	GOEDEREN
026__|251|	2,000	2,000	0,640	0,000	80	-79	80	0	GOEDEREN-ALT
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	1,600	1,600	0,520	0,000	-72	80	80	0	GOEDEREN-ALT
026__|237|	0,010	0,010	0,020	0,000	70	70	70	0	E-LOC
026__|235|	1,080	1,040	0,340	0,000	34	34	34	0	E-LOC
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	-77	-77	79	0	VIRM-4
026__|251|	0,800	0,680	0,040	0,000	-72	-72	-72	0	VIRM-4
026__|251|	0,800	0,680	0,040	0,000	-76	-76	-76	0	VIRM-4
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	70	70	70	0	0
543_b|221A	0,140	0,070	0,000	0,000	-80	79	0	0	LINT
026__|251|	0,800	0,680	0,040	0,000	-76	-76	-76	0	VIRM-4
543_b|221B	8,160	5,340	8,420	0,000	70	70	70	0	E-LOC
026__|235|	1,600	1,600	0,520	0,000	80	-79	-79	0	VIRM-4
543_b|221A	0,140	0,070	0,000	0,000	-83	79	0	0	LINT
026__|237|	1,460	1,590	0,990	0,000	79	79	79	0	GOEDEREN-ALT
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|259|	1,820	1,990	1,240	0,000	-80	79	-80	0	VIRM-4
026__|263A	1,960	0,000	0,120	0,000	80	0	80	0	VIRM-4
026__|237|	1,460	1,590	0,990	0,000	79	79	79	0	GOEDEREN-ALT
026__|235|	1,600	1,600	0,520	0,000	80	-72	-72	0	VIRM-4
026__|243A	0,030	0,080	0,100	0,000	78	78	78	0	DE-LOC
026__|251|	0,800	0,680	0,040	0,000	-76	-76	-76	0	VIRM-4
026__|235|	1,600	1,600	0,520	0,000	80	-76	-76	0	VIRM-4
026__|261B	9,710	10,590	6,620	0,000	79	79	79	0	VIRM-4
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	70	70	70	0	VIRM-4
026__|237|	1,460	1,590	0,990	0,000	79	79	79	0	GOEDEREN-ALT
026__|231A	0,050	0,030	0,000	0,000	80	73	0	0	DE-LOC
026__|243A	0,030	0,030	0,050	0,000	78	70	70	0	DE-LOC
026__|251|	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	70	0	0
026__|253A	2,000	2,000	0,640	0,000	80	-79	-79	0	GOEDEREN-ALT
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	80	80	0	GOEDEREN-ALT
026__|243A	0,000	6,350	0,000	0,000	0	78	0	0	VIRM-4
026__|251|	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	70	0	0
543_b|221A	0,140	0,070	0,000	0,000	-98	79	0	0	LINT
026__|243A	0,000	2,060	0,000	0,000	0	78	0	0	E-LOC
026__|263A	0,000	0,000	6,620	0,000	0	0	80	0	0
026__|237|	0,510	0,100	0,000	0,000	80	80	0	0	DE-LOC
543_b|221A	4,340	4,140	1,360	0,000	-68	-68	-68	0	E-LOC
026__|259|	7,280	7,940	4,960	0,000	-80	79	-80	0	VIRM-4
026__|243A	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	80	80	0	GOEDEREN-ALT
026__|233A	2,720	1,780	3,200	0,000	70	70	79	0	INT-R
026__|251|	0,880	0,820	0,280	0,000	-37	-37	15	0	E-LOC
026__|261A	9,710	10,590	6,620	0,000	-80	79	79	0	VIRM-4
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	70	70	70	0	VIRM-4
026__|261B	0,000	2,650	0,000	0,000	0	80	0	0	0
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	-77	-77	-77	0	VIRM-4
026__|243A	1,600	1,600	0,520	0,000	-79	80	80	0	GOEDEREN-ALT
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|261B	2,430	2,650	1,660	0,000	-80	-80	-80	0	VIRM-4
543_b|221B	8,160	5,340	8,420	0,000	70	70	70	0	E-LOC
026__|235|	0,040	0,070	0,060	0,000	78	78	78	0	LINT
026__|235|	0,800	0,680	0,040	0,000	70	-12	70	0	VIRM-4

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,040	0,060	0,000	0	70	70	0
026__|237|	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-29	-29	-29	0
026__|237|	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-37	-37	-37	0
026__|237|	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	-76	-76	74	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	-76	80	0
026__|237|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	70	70	80	0
543_b|221A	Stoppend	4,340	4,140	1,360	0,000	-92	-92	-92	0
026__|261A	Doorgaand	0,000	0,000	1,660	0,000	0	0	80	0
026__|251|	Doorgaand	7,280	7,940	4,960	0,000	-77	-77	-77	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	-73	78	-73	0
026__|237|	Doorgaand	0,050	0,010	0,000	0,000	80	78	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,030	0,010	0,010	0,000	73	70	70	0
026__|237|	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	-79	-79	74	0
026__|251|	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	69	69	69	0
026__|251|	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	74	74	74	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Stoppend	4,340	4,140	1,360	0,000	-75	-75	-75	0
026__|251|	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	69	69	69	0
543_b|221B	Doorgaand	0,110	0,000	0,000	0,000	73	0	0	0
026__|235|	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	-79	74	-79	0
543_b|221A	Stoppend	4,340	4,140	1,360	0,000	-83	-83	-83	0
026__|237|	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	-77	-77	-77	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|259|	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000	-79	78	-79	0
026__|263A	Doorgaand	4,000	2,680	0,880	0,000	80	80	80	0
026__|237|	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	-77	-77	-77	0
026__|235|	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	-72	64	-72	0
026__|243A	Doorgaand	0,010	0,000	0,020	0,000	78	0	78	0
026__|251|	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	69	69	69	0
026__|235|	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	-76	69	-76	0
026__|261B	Doorgaand	2,640	2,680	0,880	0,000	-79	80	-79	0
026__|237|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	70	70	80	0
026__|237|	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	-77	-77	-77	0
026__|231A	Doorgaand	0,050	0,010	0,040	0,000	79	79	79	0
026__|243A	Doorgaand	0,010	0,000	0,020	0,000	78	0	78	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	7,280	7,940	4,960	0,000	79	79	79	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	-73	78	-73	0
026__|243A	Doorgaand	1,600	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Stoppend	4,340	4,140	1,360	0,000	-95	-95	-95	0
026__|243A	Doorgaand	0,040	0,030	0,010	0,000	80	70	70	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,010	0,000	0,000	0,000	78	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,070	0,000	0,000	0	79	0	0
026__|259|	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000	-79	74	74	0
026__|243A	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	-77	79	-77	0
026__|233A	Doorgaand	0,840	0,160	0,000	0,000	80	80	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,040	0,010	0,010	0,000	80	70	78	0
026__|261A	Doorgaand	2,640	2,680	0,880	0,000	80	80	80	0
026__|237|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	70	70	80	0
026__|261B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	-76	80	0
026__|243A	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	-77	79	-77	0
026__|263B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261B	Stoppend	1,320	1,160	0,080	0,000	-79	78	78	0
543_b|221B	Doorgaand	0,110	0,000	0,000	0,000	73	0	0	0
026__|235|	Stoppend	1,080	1,040	0,340	0,000	-50	34	34	0
026__|235|	Doorgaand	1,600	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,010	0,000	70	80	78
026__|237|	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,000	0,000	0,000	78	0	0
026__|237|	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	78	78	0
026__|237|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	-76
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	79	-77	79
026__|237|	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	1,590	0,000	0,000	0	70	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000	-79	-79	-79
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	78	78	78
026__|237|	LINT	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-37	-37	23
026__|235|	INT-R	Doorgaand	0,510	0,000	0,000	0,000	73	0	0
026__|237|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	-79
026__|251|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	-72
026__|251|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	-76
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	-76
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-79	80	80
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	-76	-76
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|259|	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000	80	-79	-79
026__|263A	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	2,480	0,000	0	0	80
026__|237|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	-76	-76
026__|235|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-72	80	80
026__|243A	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,010	0,000	0,000	78	78	0
026__|251|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	-76
026__|235|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	80	80
026__|261B	GOEDEREN	Doorgaand	2,430	2,650	1,660	0,000	79	-80	-80
026__|237|	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	1,590	0,000	0,000	0	70	0
026__|237|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	-76	-76
026__|231A	INT-R	Doorgaand	0,840	0,160	0,000	0,000	80	80	0
026__|243A	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,010	0,000	0,000	78	78	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000	79	-80	79
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	78	78	78
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	INT-R	Doorgaand	0,510	0,510	0,000	0,000	73	73	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	LINT	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-37	-37	-37
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|259|	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000	-79	80	-79
026__|243A	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	79	79	79
026__|233A	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,000	0,000	70	70	0
026__|251|	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	0	78	0
026__|261A	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	9,710	10,590	6,620	0,000	79	-80	-80
026__|237|	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	1,590	0,000	0,000	0	70	0
026__|261B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	79	-77	79
026__|243A	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	79	79	79
026__|263B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261B	VIRM-4	Doorgaand	2,640	2,680	0,880	0,000	-79	-79	-79
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,020	0,000	70	70	78
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(P4) 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,010	0,000	78	70
026__|237|	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,050	0,000	0	0
026__|237|	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,050	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,000	0,000	0,000	78	0
026__|235|	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,000	0,000	78	80
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|259|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	LINT	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-37	70
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	0	70
026__|243A	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	0,000	70	78
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,010	0,000	0	70
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,050	0,000	0,000	0	78
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|259|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	INT-R	Doorgaand	0,680	0,680	0,000	0,000	73	73
026__|251|	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,030	0,050	0,000	0,000	78	78
026__|261A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,050	0,000	0,000	70	73
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(N) 9	V(P4) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	70	0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340	0,000	-50
026__|237|	78	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,000	0,000	0,000	70
026__|237|	78	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,000	0,000	0,000	73
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,100	0,000	0,000	80
026__|235|	0	0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340	0,000	-50
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|259|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	-37	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,060	0,000	1,920	0,000	78
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	INT-R	Doorgaand	0,680	0,680	0,000	0,000	73
026__|243A	78	0	LINT	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-50
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	70	0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340	0,000	34
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,410	0,000	0,000	73
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|259|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,770	2,750	2,810	0,000	79
026__|251|	0	0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	15
026__|261A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,000	0,000	0,000	73
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	-50	-50	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	2,060	2,400	0,000
026__|237|	0	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,020	0,000
026__|237|	0	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,020	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	80	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000
026__|235|	-50	-50	0	E-LOC	Doorgaand	0,000	0,020	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	73	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,000	0,000
026__|243A	23	-50	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,060	0,000	1,920	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	34	-50	0	INT-R	Doorgaand	0,630	0,120	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	79	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,000	0,000
026__|251|	15	-37	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,040	0,060	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	78	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,000
026__|237|	0	78	78	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	78	78	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	78	70	78	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,060	1,650	1,920
026__|235|	0	78	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	1,340	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	70	70	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,040	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	79	0	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	2,810
026__|243A	78	0	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	80	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	70	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	73	79	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,000
026__|251|	73	0	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,630	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand	0,630	0,510	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	78	78	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|261A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	78	78	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020
026__|235|	0,000	0	70	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,040
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|259|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	70	0	0	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|261B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	70	0	LINT	Stoppend	1,440	1,380
026__|243A	0,000	70	73	0	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	78	80	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	73	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|259|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	79	73	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	70	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|261A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|261B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|261B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	80	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	80	0	0	0	INT-R	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|261A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	78	73	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	70	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|259|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	70	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|261B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,460	0,000	40	40	40	0	E-LOC	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	73	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|259|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|261A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|261B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|261B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	78	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Trein 15	Profiel15
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,510	0,000	0,000	0	73	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|261A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|261B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,020	0,000	0,000	0	79	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|261A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|261B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|261B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Trein 16
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|261A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|261B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|261A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|261B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|261B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|259|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|259|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|259|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|259|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(P4) 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|259|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|259|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(N) 18	V(P4) 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|259|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|259|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|261A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|259|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|261B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|259|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|261A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|261B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|261B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Trein 23	Profiel23	Aantal(D) 23
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|261A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|259|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|261B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|259|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|261A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|261B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|261B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Trein 24	Profiel24
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|261A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|261B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|261A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|261B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|261B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24	Trein 25
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|261A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|261B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|261A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|261B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|261B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Profiel25	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25	V(N) 25	V(P4) 25
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|259|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|259|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|261B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|259|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|259|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|261B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(P4) 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|259|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|259|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|261B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(N) 27	V(P4) 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|259|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|259|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|261B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(A) 28	V(N) 28	V(P4) 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|261B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500
026__|263A	0,000	0	0	0	0	72,78	88,76	103,41	106,27
026__|235|	0,000	0	0	0	0	66,52	81,30	97,94	105,64
026__|237|	0,000	0	0	0	0	65,13	79,40	95,97	100,08
026__|237|	0,000	0	0	0	0	64,59	79,25	95,97	99,89
026__|237|	0,000	0	0	0	0	70,94	95,44	107,83	110,57
026__|251|	0,000	0	0	0	0	67,97	84,22	99,19	101,75
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,56	84,66	99,39	102,19
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,07	84,22	99,19	101,90
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	70,57	83,42	99,42	104,19
026__|261A	0,000	0	0	0	0	72,95	96,79	109,26	112,55
026__|251|	0,000	0	0	0	0	71,03	92,49	105,70	110,62
026__|263A	0,000	0	0	0	0	69,92	93,74	106,23	109,52
026__|243A	0,000	0	0	0	0	68,39	84,41	98,26	100,05
026__|237|	0,000	0	0	0	0	65,41	80,26	96,97	104,71
026__|235|	0,000	0	0	0	0	65,73	80,29	96,94	100,93
026__|237|	0,000	0	0	0	0	74,73	102,58	114,43	114,33
026__|251|	0,000	0	0	0	0	68,42	84,42	98,26	100,06
026__|251|	0,000	0	0	0	0	69,97	91,34	104,61	109,60
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,29	84,26	99,19	102,01
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	69,70	83,18	99,42	103,92
026__|251|	0,000	0	0	0	0	68,52	84,61	98,36	100,16
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	69,55	83,92	100,42	104,32
026__|235|	0,000	0	0	0	0	68,62	84,67	99,39	102,21
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	70,06	83,27	99,42	104,03
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,56	84,66	99,39	102,19
026__|263A	0,000	0	0	0	0	72,90	88,77	103,41	106,31
026__|259|	0,000	0	0	0	0	69,63	85,78	100,43	103,24
026__|263A	0,000	0	0	0	0	73,92	97,72	110,21	113,51
026__|237|	0,000	0	0	0	0	69,97	91,34	104,61	109,60
026__|235|	0,000	0	0	0	0	68,39	84,41	99,26	102,05
026__|243A	0,000	0	0	0	0	65,97	80,40	96,97	104,90
026__|251|	0,000	0	0	0	0	68,53	84,66	98,39	100,18
026__|235|	0,000	0	0	0	0	68,52	84,61	99,36	102,16
026__|261B	0,000	0	0	0	0	71,86	88,02	102,68	109,47
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,25	84,25	99,19	101,98
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,53	84,66	99,39	102,18
026__|231A	0,000	0	0	0	0	68,02	82,52	99,19	107,22
026__|243A	0,000	0	0	0	0	65,60	80,31	96,97	104,78
026__|251|	0,000	0	0	0	0	68,25	84,27	98,19	99,89
026__|253A	0,000	0	0	0	0	70,63	86,78	101,43	108,24
026__|263A	0,000	0	0	0	0	72,66	88,74	103,41	106,23
026__|243A	0,000	0	0	0	0	68,50	84,43	98,26	100,09
026__|243A	0,000	0	0	0	0	68,25	83,85	97,98	99,90
026__|251|	0,000	0	0	0	0	68,16	84,26	98,19	99,85
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	70,77	83,48	99,42	104,25
026__|243A	0,000	0	0	0	0	66,43	81,27	97,94	105,62
026__|263A	0,000	0	0	0	0	71,87	87,98	102,65	109,46
026__|237|	0,000	0	0	0	0	65,69	85,93	101,19	106,99
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	69,44	83,11	99,42	103,84
026__|259|	0,000	0	0	0	0	70,60	86,78	101,43	108,23
026__|243A	0,000	0	0	0	0	68,53	84,66	98,39	100,18
026__|233A	0,000	0	0	0	0	68,09	82,60	99,19	107,10
026__|251|	0,000	0	0	0	0	65,90	85,95	101,19	107,14
026__|261A	0,000	0	0	0	0	72,93	96,79	109,26	112,55
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,25	84,25	99,19	101,98
026__|261B	0,000	0	0	0	0	72,95	96,75	109,24	112,54
026__|237|	0,000	0	0	0	0	69,97	91,34	104,61	109,60
026__|243A	0,000	0	0	0	0	69,62	85,67	100,39	107,21
026__|263B	0,000	0	0	0	0	72,69	88,84	103,46	106,27
026__|261B	0,000	0	0	0	0	71,86	88,02	102,68	109,47
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	69,40	83,88	100,42	104,27
026__|235|	0,000	0	0	0	0	66,73	81,28	97,94	105,93
026__|235|	0,000	0	0	0	0	68,25	84,61	99,39	102,06

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

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
026__|263A	106,63	106,50	100,84	91,43	70,85	88,12	102,64	104,73
026__|235|	102,31	99,08	94,59	82,31	64,80	79,92	96,64	103,86
026__|237|	100,35	98,38	93,48	80,85	63,51	78,03	94,70	98,48
026__|237|	100,10	98,16	93,30	80,63	63,32	77,98	94,70	98,41
026__|237|	106,38	104,29	99,61	91,25	69,18	94,81	107,06	109,21
026__|251|	101,41	101,54	95,71	86,52	66,44	83,58	98,37	100,28
026__|237|	102,38	102,29	96,61	87,25	66,82	84,07	98,65	101,60
026__|237|	101,85	101,89	96,02	86,60	66,59	83,58	98,37	100,49
543_b|221A	104,81	102,94	97,70	85,29	67,51	81,50	97,92	101,96
026__|261A	108,78	106,67	102,06	93,71	71,11	96,18	108,50	111,04
026__|251|	107,39	105,29	100,61	92,23	69,24	91,86	104,93	109,27
026__|263A	105,74	103,63	98,99	90,63	68,09	93,11	105,46	108,02
026__|243A	98,03	98,99	94,20	85,85	66,72	83,80	97,51	99,88
026__|237|	101,58	98,48	93,84	81,38	63,85	78,90	95,66	103,04
026__|235|	101,15	99,20	94,33	81,72	64,40	79,01	95,69	99,42
026__|237|	106,42	104,32	99,64	91,26	72,92	101,95	113,65	112,87
026__|251|	98,05	99,00	94,22	85,86	66,73	83,80	97,51	99,88
026__|251|	106,38	104,29	99,61	91,25	68,22	90,72	103,84	108,27
026__|237|	101,98	101,95	96,09	86,65	66,66	83,60	98,37	100,53
543_b|221A	104,20	102,18	97,14	84,68	67,06	81,36	97,89	101,84
026__|251|	98,31	99,23	94,53	86,17	66,80	84,02	97,64	100,04
543_b|221B	104,28	102,06	97,52	85,13	67,94	82,68	99,34	102,73
026__|235|	102,42	102,32	96,64	87,26	66,84	84,08	98,65	101,61
543_b|221A	104,44	102,46	97,35	84,90	67,24	81,41	97,89	101,89
026__|237|	102,38	102,29	96,61	87,25	66,82	84,07	98,65	101,60
026__|263A	106,73	106,58	100,91	91,47	70,90	88,13	102,64	104,74
026__|259|	103,55	103,44	97,82	88,46	67,84	85,21	99,71	102,68
026__|263A	109,73	107,62	102,98	94,61	72,08	97,09	109,44	112,00
026__|237|	106,38	104,29	99,61	91,25	68,22	90,72	103,84	108,27
026__|235|	102,03	101,99	96,20	86,85	66,72	83,80	98,50	101,43
026__|243A	101,85	98,73	94,03	81,59	64,07	78,94	95,65	103,11
026__|251|	98,36	99,27	94,60	86,24	66,81	84,07	97,67	100,06
026__|235|	102,31	102,23	96,53	87,17	66,80	84,02	98,62	101,58
026__|261B	106,79	105,68	100,07	90,71	70,08	87,45	101,95	108,30
026__|237|	101,97	101,96	96,09	86,64	66,65	83,60	98,37	100,52
026__|237|	102,36	102,27	96,60	87,24	66,81	84,07	98,65	101,60
026__|231A	104,51	101,59	96,67	83,98	66,40	81,12	97,87	105,61
026__|243A	101,66	98,54	93,89	81,44	63,93	78,91	95,65	103,06
026__|251|	97,61	98,64	93,82	85,58	66,54	83,60	97,37	98,33
026__|253A	105,55	104,44	98,82	89,46	68,83	86,20	100,70	107,05
026__|263A	106,54	106,42	100,78	91,40	70,80	88,12	102,64	104,71
026__|243A	98,11	99,05	94,26	85,88	66,76	83,81	97,51	99,89
026__|243A	97,76	98,75	93,65	85,02	66,65	83,13	97,11	98,41
026__|251|	97,54	98,60	93,78	85,56	66,51	83,60	97,37	98,32
543_b|221A	104,96	103,14	97,85	85,46	67,61	81,55	97,93	101,99
026__|243A	102,26	99,02	94,54	82,23	64,72	79,88	96,62	103,85
026__|263A	106,76	105,65	100,01	90,64	70,03	87,36	101,89	107,95
026__|237|	103,19	98,96	95,50	84,17	64,02	84,34	99,76	105,24
543_b|221A	104,04	102,00	97,00	84,53	66,91	81,32	97,88	101,79
026__|259|	105,54	104,42	98,81	89,45	68,82	86,20	100,70	107,05
026__|243A	98,36	99,27	94,60	86,24	66,81	84,07	97,67	100,06
026__|233A	104,06	100,96	96,26	83,82	66,22	81,16	97,87	105,34
026__|251|	103,62	99,53	95,87	84,42	64,25	84,35	99,76	105,44
026__|261A	108,79	106,68	102,07	93,71	71,14	96,18	108,51	111,21
026__|237|	101,97	101,96	96,09	86,64	66,65	83,60	98,37	100,52
026__|261B	108,76	106,65	102,01	93,64	71,11	96,12	108,47	111,03
026__|237|	106,38	104,29	99,61	91,25	68,22	90,72	103,84	108,27
026__|243A	104,42	103,32	97,64	88,26	67,83	85,07	99,65	106,00
026__|263B	106,65	106,53	100,92	91,56	70,87	88,24	102,72	104,80
026__|261B	106,79	105,68	100,07	90,71	70,08	87,45	101,95	108,30
543_b|221B	104,20	101,96	97,45	85,06	67,89	82,67	99,34	102,72
026__|235|	103,15	100,20	95,33	82,69	65,20	79,90	96,63	104,31
026__|235|	102,17	102,16	96,48	87,18	66,65	84,02	98,61	100,63

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500
026__|263A	105,56	105,94	100,28	91,11	--	--	--	--
026__|235|	101,38	98,50	94,04	81,43	--	--	--	--
026__|237|	99,52	97,88	92,97	80,02	--	--	--	--
026__|237|	99,45	97,83	92,92	79,95	--	--	--	--
026__|237|	106,47	105,10	102,26	92,48	--	--	--	--
026__|251|	100,53	101,16	95,28	86,26	--	--	--	--
026__|237|	103,71	103,71	101,06	90,09	--	--	--	--
026__|237|	101,06	101,55	95,62	86,35	--	--	--	--
543_b|221A	103,12	101,53	96,48	83,67	--	--	--	--
026__|261A	107,80	106,18	101,55	93,42	--	--	--	--
026__|251|	107,45	106,08	103,23	93,45	--	--	--	--
026__|263A	104,75	103,14	98,48	90,33	--	--	--	--
026__|243A	101,31	101,52	100,07	89,29	--	--	--	--
026__|237|	100,81	98,05	93,40	80,62	--	--	--	--
026__|235|	100,46	98,83	93,93	80,99	--	--	--	--
026__|237|	106,48	105,11	102,27	92,49	--	--	--	--
026__|251|	101,32	101,52	100,07	89,29	--	--	--	--
026__|251|	106,47	105,10	102,26	92,48	--	--	--	--
026__|237|	101,10	101,57	95,64	86,36	--	--	--	--
543_b|221A	102,88	101,26	96,25	83,38	--	--	--	--
026__|251|	101,78	101,99	100,50	89,60	--	--	--	--
543_b|221B	103,27	101,37	96,89	84,23	--	--	--	--
026__|235|	103,72	103,72	101,06	90,09	--	--	--	--
543_b|221A	102,97	101,35	96,33	83,48	--	--	--	--
026__|237|	103,71	103,71	101,06	90,09	--	--	--	--
026__|263A	105,59	105,96	100,29	91,12	--	--	--	--
026__|259|	104,96	104,96	102,33	91,29	--	--	--	--
026__|263A	108,74	107,12	102,46	94,31	--	--	--	--
026__|237|	106,47	105,10	102,26	92,48	--	--	--	--
026__|235|	103,27	103,29	100,62	89,74	--	--	--	--
026__|243A	100,89	98,11	93,44	80,67	--	--	--	--
026__|251|	101,80	102,02	100,52	89,63	--	--	--	--
026__|235|	103,67	103,67	101,04	90,05	--	--	--	--
026__|261B	107,48	106,87	103,92	93,05	--	--	--	--
026__|237|	101,10	101,57	95,64	86,36	--	--	--	--
026__|237|	103,70	103,71	101,06	90,09	--	--	--	--
026__|231A	103,80	101,20	96,25	83,23	--	--	--	--
026__|243A	100,83	98,06	93,41	80,62	--	--	--	--
026__|251|	96,59	98,19	93,31	85,28	--	--	--	--
026__|253A	106,22	105,62	102,67	91,80	--	--	--	--
026__|263A	105,53	105,92	100,26	91,10	--	--	--	--
026__|243A	101,33	101,53	100,07	89,29	--	--	--	--
026__|243A	96,85	98,34	93,16	84,70	--	--	--	--
026__|251|	96,57	98,18	93,30	85,27	--	--	--	--
543_b|221A	103,19	101,61	96,55	83,77	--	--	--	--
026__|243A	101,36	98,49	94,02	81,39	--	--	--	--
026__|263A	105,77	105,15	99,50	90,34	--	--	--	--
026__|237|	102,33	98,44	94,99	83,29	--	--	--	--
543_b|221A	102,82	101,19	96,20	83,32	--	--	--	--
026__|259|	106,22	105,62	102,67	91,80	--	--	--	--
026__|243A	101,80	102,02	100,52	89,63	--	--	--	--
026__|233A	103,16	100,41	95,72	82,93	--	--	--	--
026__|251|	102,81	99,03	95,38	83,54	--	--	--	--
026__|261A	108,94	107,58	104,77	94,94	--	--	--	--
026__|237|	101,10	101,57	95,64	86,36	--	--	--	--
026__|261B	107,77	106,15	101,50	93,34	--	--	--	--
026__|237|	106,47	105,10	102,26	92,48	--	--	--	--
026__|243A	105,00	104,39	101,41	90,61	--	--	--	--
026__|263B	105,68	106,03	100,42	91,26	--	--	--	--
026__|261B	107,48	106,87	103,92	93,05	--	--	--	--
543_b|221B	103,24	101,34	96,87	84,21	--	--	--	--
026__|235|	102,43	99,80	94,90	81,93	--	--	--	--
026__|235|	101,34	101,78	96,08	86,94	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k	LE(D)4.0 63	LE(D)4.0 125	LE(D)4.0 250	LE(D)4.0 500
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(D)4.0 1k	LE(D)4.0 2k	LE(D)4.0 4k	LE(D)4.0 8k	LE(D)5.0 63	LE(D)5.0 125	LE(D)5.0 250	LE(D)5.0 500
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500
026__|263A	--	--	--	--	72,91	89,05	103,68	106,45
026__|235|	--	--	--	--	65,91	80,91	97,65	105,40
026__|237|	--	--	--	--	64,57	79,02	95,66	99,70
026__|237|	--	--	--	--	63,94	78,85	95,66	99,50
026__|237|	--	--	--	--	71,06	95,72	108,08	110,72
026__|251|	--	--	--	--	68,16	84,09	99,22	101,83
026__|237|	--	--	--	--	68,68	84,94	99,64	102,34
026__|237|	--	--	--	--	68,22	84,50	99,43	102,00
543_b|221A	--	--	--	--	70,00	83,66	100,04	104,41
026__|261A	--	--	--	--	73,11	97,09	109,53	112,74
026__|251|	--	--	--	--	71,16	92,78	105,96	110,79
026__|263A	--	--	--	--	70,08	94,03	106,50	109,71
026__|243A	--	--	--	--	68,53	84,69	98,51	100,20
026__|237|	--	--	--	--	64,71	79,83	96,66	104,34
026__|235|	--	--	--	--	65,00	79,92	96,65	100,42
026__|237|	--	--	--	--	74,85	102,86	114,68	114,48
026__|251|	--	--	--	--	68,55	84,69	98,51	100,21
026__|251|	--	--	--	--	70,09	91,62	104,86	109,75
026__|237|	--	--	--	--	68,28	84,51	99,43	102,10
543_b|221A	--	--	--	--	69,31	83,51	100,04	104,23
026__|251|	--	--	--	--	68,65	84,89	98,61	100,31
543_b|221B	--	--	--	--	68,83	82,84	99,22	103,30
026__|235|	--	--	--	--	68,73	84,94	99,64	102,36
543_b|221A	--	--	--	--	69,63	83,58	100,04	104,31
026__|237|	--	--	--	--	68,68	84,94	99,64	102,34
026__|263A	--	--	--	--	73,03	89,06	103,68	106,49
026__|259|	--	--	--	--	69,76	86,07	100,70	103,41
026__|263A	--	--	--	--	74,06	98,06	110,51	113,70
026__|237|	--	--	--	--	70,09	91,62	104,86	109,75
026__|235|	--	--	--	--	68,53	84,69	99,51	102,20
026__|243A	--	--	--	--	65,26	80,03	96,66	104,36
026__|251|	--	--	--	--	68,65	84,93	98,64	100,33
026__|235|	--	--	--	--	68,65	84,89	99,61	102,31
026__|261B	--	--	--	--	72,01	88,32	102,95	109,66
026__|237|	--	--	--	--	68,36	84,52	99,43	102,07
026__|237|	--	--	--	--	68,65	84,93	99,64	102,33
026__|231A	--	--	--	--	67,31	82,12	98,88	106,81
026__|243A	--	--	--	--	64,80	79,92	96,66	104,22
026__|251|	--	--	--	--	68,39	84,14	98,22	99,95
026__|253A	--	--	--	--	70,76	87,07	101,70	108,41
026__|263A	--	--	--	--	72,80	89,03	103,68	106,41
026__|243A	--	--	--	--	68,62	84,70	98,51	100,23
026__|243A	--	--	--	--	68,68	84,57	98,43	100,26
026__|251|	--	--	--	--	68,32	84,12	98,22	99,92
543_b|221A	--	--	--	--	70,13	83,68	100,04	104,44
026__|243A	--	--	--	--	65,90	80,89	97,65	105,40
026__|263A	--	--	--	--	72,02	88,27	102,92	109,65
026__|237|	--	--	--	--	64,89	85,52	100,88	106,54
543_b|221A	--	--	--	--	69,03	83,45	100,04	104,16
026__|259|	--	--	--	--	70,74	87,06	101,70	108,40
026__|243A	--	--	--	--	68,65	84,93	98,64	100,33
026__|233A	--	--	--	--	67,46	82,22	98,89	106,75
026__|251|	--	--	--	--	65,36	85,54	100,88	106,91
026__|261A	--	--	--	--	73,09	97,08	109,53	112,74
026__|237|	--	--	--	--	68,36	84,52	99,43	102,07
026__|261B	--	--	--	--	73,11	97,04	109,51	112,74
026__|237|	--	--	--	--	70,09	91,62	104,86	109,75
026__|243A	--	--	--	--	69,73	85,94	100,64	107,36
026__|263B	--	--	--	--	72,83	89,13	103,73	106,45
026__|261B	--	--	--	--	72,01	88,32	102,95	109,66
543_b|221B	--	--	--	--	68,66	82,80	99,22	103,24
026__|235|	--	--	--	--	66,04	80,90	97,65	105,53
026__|235|	--	--	--	--	68,54	84,54	99,43	102,19

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
026__|263A	106,86	106,79	101,14	91,76	71,13	88,47	102,99	105,04
026__|235|	102,54	99,54	94,86	82,28	64,42	79,74	96,53	103,99
026__|237|	100,15	98,24	93,35	80,62	63,02	77,82	94,57	98,32
026__|237|	99,88	98,01	93,16	80,37	62,81	77,76	94,56	98,25
026__|237|	106,60	104,59	99,91	91,58	69,46	95,16	107,39	109,51
026__|251|	101,43	101,64	95,55	86,22	66,75	83,47	98,45	100,46
026__|237|	102,60	102,59	96,91	87,58	67,10	84,42	98,99	101,91
026__|237|	101,91	102,05	96,19	86,90	66,83	83,93	98,70	100,70
543_b|221A	105,43	103,67	98,60	85,87	67,86	82,58	99,25	103,13
026__|261A	109,04	106,99	102,37	94,05	71,40	96,53	108,85	111,35
026__|251|	107,63	105,60	100,91	92,57	69,52	92,22	105,28	109,58
026__|263A	105,98	103,94	99,30	90,96	68,39	93,47	105,81	108,33
026__|243A	98,26	99,30	94,50	86,18	67,01	84,15	97,85	100,20
026__|237|	101,48	98,50	93,81	81,14	63,45	78,69	95,53	102,99
026__|235|	100,59	98,59	93,89	81,31	63,59	78,81	95,58	99,08
026__|237|	106,64	104,62	99,93	91,59	73,20	102,29	113,99	113,16
026__|251|	98,28	99,31	94,52	86,19	67,02	84,15	97,85	100,20
026__|251|	106,60	104,59	99,91	91,58	68,50	91,07	104,18	108,57
026__|237|	102,12	102,21	96,34	86,94	66,90	83,94	98,70	100,81
543_b|221A	105,07	103,24	98,29	85,53	67,57	82,52	99,25	103,07
026__|251|	98,53	99,53	94,82	86,50	67,08	84,37	97,98	100,36
543_b|221B	103,00	100,65	96,05	83,80	66,10	81,08	97,72	101,16
026__|235|	102,64	102,62	96,93	87,59	67,12	84,42	98,99	101,92
543_b|221A	105,23	103,42	98,42	85,68	67,70	82,54	99,25	103,10
026__|237|	102,60	102,59	96,91	87,58	67,10	84,42	98,99	101,91
026__|263A	106,95	106,87	101,20	91,79	71,18	88,48	102,99	105,05
026__|259|	103,79	103,74	98,12	88,79	68,13	85,56	100,06	103,00
026__|263A	109,99	107,95	103,34	95,02	72,37	97,51	109,82	112,32
026__|237|	106,60	104,59	99,91	91,58	68,50	91,07	104,18	108,57
026__|235|	102,26	102,30	96,50	87,18	67,01	84,15	98,84	101,74
026__|243A	101,25	98,05	93,57	81,20	63,45	78,79	95,55	102,78
026__|251|	98,59	99,58	94,89	86,57	67,09	84,42	98,01	100,38
026__|235|	102,53	102,53	96,82	87,50	67,08	84,37	98,96	101,89
026__|261B	107,04	105,99	100,37	91,04	70,37	87,80	102,30	108,61
026__|237|	102,01	102,11	96,25	86,93	66,88	83,94	98,71	100,72
026__|237|	102,59	102,58	96,89	87,57	67,09	84,42	98,99	101,91
026__|231A	104,25	101,38	96,49	83,69	65,80	80,92	97,74	105,46
026__|243A	101,01	97,81	93,39	80,99	63,28	78,74	95,54	102,73
026__|251|	97,60	98,72	93,65	85,28	66,83	83,48	97,45	98,50
026__|253A	105,79	104,74	99,12	89,79	69,12	86,55	101,05	107,37
026__|263A	106,77	106,73	101,08	91,74	71,09	88,47	102,99	105,02
026__|243A	98,33	99,35	94,55	86,20	67,04	84,15	97,85	100,21
026__|243A	98,41	99,40	94,51	86,04	67,04	83,96	97,70	98,86
026__|251|	97,55	98,69	93,61	85,26	66,81	83,48	97,45	98,49
543_b|221A	105,51	103,77	98,67	85,94	67,91	82,59	99,25	103,14
026__|243A	102,54	99,53	94,84	82,22	64,42	79,71	96,52	103,98
026__|263A	107,00	105,96	100,31	90,97	70,32	87,71	102,23	108,26
026__|237|	102,86	98,68	95,29	83,87	63,53	84,20	99,67	105,09
543_b|221A	104,95	103,11	98,19	85,42	67,46	82,50	99,25	103,04
026__|259|	105,78	104,73	99,12	89,79	69,11	86,55	101,05	107,36
026__|243A	98,59	99,58	94,89	86,57	67,09	84,42	98,01	100,38
026__|233A	103,99	101,00	96,25	83,67	65,68	80,98	97,76	105,29
026__|251|	103,89	100,02	96,17	84,41	64,04	84,21	99,67	105,58
026__|261A	109,04	106,99	102,37	94,04	71,44	96,53	108,86	111,53
026__|237|	102,01	102,11	96,25	86,93	66,88	83,94	98,71	100,72
026__|261B	109,04	106,98	102,33	93,98	71,41	96,48	108,82	111,35
026__|237|	106,60	104,59	99,91	91,58	68,50	91,07	104,18	108,57
026__|243A	104,64	103,62	97,93	88,59	68,11	85,41	99,98	106,30
026__|263B	106,89	106,83	101,23	91,89	71,15	88,59	103,06	105,10
026__|261B	107,04	105,99	100,37	91,04	70,37	87,80	102,30	108,61
543_b|221B	102,89	100,52	95,96	83,70	66,02	81,07	97,72	101,14
026__|235|	102,90	100,00	95,16	82,46	64,60	79,73	96,53	104,17
026__|235|	102,32	102,35	96,46	87,01	67,00	83,95	98,71	100,84

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)2.0 63	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250	LE(A)2.0 500
026__|263A	105,89	106,29	100,63	91,47	--	--	--	--
026__|235|	101,96	99,27	94,54	81,65	--	--	--	--
026__|237|	99,47	97,84	92,94	79,93	--	--	--	--
026__|237|	99,40	97,78	92,88	79,85	--	--	--	--
026__|237|	106,81	105,46	102,62	92,85	--	--	--	--
026__|251|	100,58	101,28	95,11	85,95	--	--	--	--
026__|237|	104,05	104,07	101,43	90,46	--	--	--	--
026__|237|	101,15	101,73	95,82	86,68	--	--	--	--
543_b|221A	104,53	102,96	97,98	84,95	--	--	--	--
026__|261A	108,14	106,54	101,91	93,78	--	--	--	--
026__|251|	107,79	106,44	103,60	93,83	--	--	--	--
026__|263A	105,09	103,50	98,84	90,69	--	--	--	--
026__|243A	101,67	101,88	100,43	89,66	--	--	--	--
026__|237|	100,97	98,26	93,53	80,60	--	--	--	--
026__|235|	99,99	98,31	93,56	80,69	--	--	--	--
026__|237|	106,82	105,47	102,63	92,85	--	--	--	--
026__|251|	101,67	101,89	100,43	89,66	--	--	--	--
026__|251|	106,81	105,46	102,62	92,85	--	--	--	--
026__|237|	101,41	101,91	95,98	86,72	--	--	--	--
543_b|221A	104,42	102,83	97,88	84,84	--	--	--	--
026__|251|	102,14	102,35	100,86	89,97	--	--	--	--
543_b|221B	101,58	99,68	95,15	82,54	--	--	--	--
026__|235|	104,06	104,08	101,43	90,46	--	--	--	--
543_b|221A	104,47	102,88	97,92	84,89	--	--	--	--
026__|237|	104,05	104,07	101,43	90,46	--	--	--	--
026__|263A	105,92	106,31	100,65	91,48	--	--	--	--
026__|259|	105,32	105,33	102,70	91,66	--	--	--	--
026__|263A	109,11	107,51	102,89	94,76	--	--	--	--
026__|237|	106,81	105,46	102,62	92,85	--	--	--	--
026__|235|	103,61	103,65	100,98	90,11	--	--	--	--
026__|243A	100,38	97,49	93,05	80,38	--	--	--	--
026__|251|	102,16	102,38	100,88	90,00	--	--	--	--
026__|235|	104,01	104,03	101,40	90,42	--	--	--	--
026__|261B	107,82	107,23	104,29	93,42	--	--	--	--
026__|237|	101,18	101,74	95,83	86,69	--	--	--	--
026__|237|	104,05	104,07	101,43	90,46	--	--	--	--
026__|231A	103,73	101,13	96,19	83,11	--	--	--	--
026__|243A	100,31	97,42	93,00	80,31	--	--	--	--
026__|251|	96,63	98,30	93,14	84,97	--	--	--	--
026__|253A	106,58	105,99	103,04	92,18	--	--	--	--
026__|263A	105,86	106,27	100,61	91,47	--	--	--	--
026__|243A	101,68	101,89	100,44	89,66	--	--	--	--
026__|243A	97,49	98,96	94,03	85,75	--	--	--	--
026__|251|	96,61	98,29	93,13	84,96	--	--	--	--
543_b|221A	104,56	102,99	98,00	84,98	--	--	--	--
026__|243A	101,96	99,26	94,52	81,61	--	--	--	--
026__|263A	106,10	105,51	99,85	90,71	--	--	--	--
026__|237|	102,25	98,35	94,95	83,21	--	--	--	--
543_b|221A	104,38	102,79	97,85	84,80	--	--	--	--
026__|259|	106,57	105,99	103,04	92,18	--	--	--	--
026__|243A	102,16	102,38	100,88	90,00	--	--	--	--
026__|233A	103,33	100,64	95,88	82,96	--	--	--	--
026__|251|	103,38	99,74	95,86	83,79	--	--	--	--
026__|261A	109,28	107,94	105,13	95,31	--	--	--	--
026__|237|	101,18	101,74	95,83	86,69	--	--	--	--
026__|261B	108,14	106,54	101,87	93,71	--	--	--	--
026__|237|	106,81	105,46	102,62	92,85	--	--	--	--
026__|243A	105,34	104,75	101,77	90,98	--	--	--	--
026__|263B	106,01	106,39	100,78	91,63	--	--	--	--
026__|261B	107,82	107,23	104,29	93,42	--	--	--	--
543_b|221B	101,55	99,64	95,13	82,51	--	--	--	--
026__|235|	102,37	99,75	94,87	81,86	--	--	--	--
026__|235|	101,47	101,95	96,02	86,74	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(A)2.0 1k	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)4.0 63	LE(A)4.0 125	LE(A)4.0 250	LE(A)4.0 500
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(A)4.0 1k	LE(A)4.0 2k	LE(A)4.0 4k	LE(A)4.0 8k	LE(A)5.0 63	LE(A)5.0 125	LE(A)5.0 250	LE(A)5.0 500
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(A)5.0 1k	LE(A)5.0 2k	LE(A)5.0 4k	LE(A)5.0 8k	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
026__|263A	--	--	--	--	69,47	86,55	101,09	103,29
026__|235|	--	--	--	--	64,81	80,57	97,50	104,98
026__|237|	--	--	--	--	63,32	78,66	95,54	99,30
026__|237|	--	--	--	--	63,04	78,60	95,54	99,23
026__|237|	--	--	--	--	67,76	93,23	105,48	107,61
026__|251|	--	--	--	--	65,15	82,02	96,81	98,89
026__|237|	--	--	--	--	65,37	82,45	97,04	99,23
026__|237|	--	--	--	--	65,30	82,03	96,81	99,09
543_b|221A	--	--	--	--	68,21	83,01	99,76	103,73
026__|261A	--	--	--	--	69,77	94,56	106,93	109,63
026__|251|	--	--	--	--	67,79	90,26	103,34	107,63
026__|263A	--	--	--	--	66,75	91,54	103,92	106,60
026__|243A	--	--	--	--	65,29	82,18	95,90	97,09
026__|237|	--	--	--	--	63,77	79,58	96,54	104,00
026__|235|	--	--	--	--	64,08	79,59	96,50	100,21
026__|237|	--	--	--	--	71,52	100,36	112,08	111,35
026__|251|	--	--	--	--	65,29	82,18	95,90	97,09
026__|251|	--	--	--	--	66,79	89,13	102,26	106,64
026__|237|	--	--	--	--	65,23	82,02	96,81	99,07
543_b|221A	--	--	--	--	67,91	82,96	99,76	103,66
026__|251|	--	--	--	--	65,36	82,39	96,01	97,20
543_b|221B	--	--	--	--	66,79	82,42	99,24	102,60
026__|235|	--	--	--	--	65,40	82,45	97,04	99,23
543_b|221A	--	--	--	--	68,05	82,98	99,76	103,69
026__|237|	--	--	--	--	65,37	82,45	97,04	99,23
026__|263A	--	--	--	--	69,56	86,55	101,09	103,32
026__|259|	--	--	--	--	66,37	83,57	98,09	100,26
026__|263A	--	--	--	--	70,74	95,59	107,93	110,61
026__|237|	--	--	--	--	66,79	89,13	102,26	106,64
026__|235|	--	--	--	--	65,29	82,18	96,90	99,09
026__|243A	--	--	--	--	64,07	79,67	96,54	104,08
026__|251|	--	--	--	--	65,37	82,45	96,04	97,22
026__|235|	--	--	--	--	65,36	82,39	97,01	99,20
026__|261B	--	--	--	--	68,68	85,84	100,37	106,56
026__|237|	--	--	--	--	65,30	82,03	96,81	99,09
026__|237|	--	--	--	--	65,37	82,45	97,04	99,22
026__|231A	--	--	--	--	66,11	81,83	98,75	106,27
026__|243A	--	--	--	--	63,86	79,62	96,54	104,03
026__|251|	--	--	--	--	65,18	82,03	95,81	96,90
026__|253A	--	--	--	--	67,37	84,57	99,09	105,26
026__|263A	--	--	--	--	69,42	86,54	101,09	103,27
026__|243A	--	--	--	--	65,33	82,19	95,90	97,10
026__|243A	--	--	--	--	65,39	81,59	95,56	97,01
026__|251|	--	--	--	--	65,17	82,03	95,81	96,90
543_b|221A	--	--	--	--	68,27	83,01	99,76	103,74
026__|243A	--	--	--	--	64,47	80,56	97,50	104,71
026__|263A	--	--	--	--	68,68	85,84	100,37	106,55
026__|237|	--	--	--	--	63,84	85,26	100,75	106,14
543_b|221A	--	--	--	--	67,79	82,94	99,76	103,64
026__|259|	--	--	--	--	67,37	84,57	99,09	105,26
026__|243A	--	--	--	--	65,37	82,45	96,04	97,22
026__|233A	--	--	--	--	66,25	81,89	98,76	106,31
026__|251|	--	--	--	--	64,45	85,26	100,76	106,64
026__|261A	--	--	--	--	69,76	94,61	106,95	109,64
026__|237|	--	--	--	--	65,30	82,03	96,81	99,09
026__|261B	--	--	--	--	69,76	94,56	106,93	109,62
026__|237|	--	--	--	--	66,79	89,13	102,26	106,64
026__|243A	--	--	--	--	66,40	83,45	98,04	104,23
026__|263B	--	--	--	--	69,45	86,65	101,15	103,33
026__|261B	--	--	--	--	68,68	85,84	100,37	106,56
543_b|221B	--	--	--	--	66,70	82,40	99,24	102,58
026__|235|	--	--	--	--	65,08	80,58	97,50	105,21
026__|235|	--	--	--	--	65,39	82,45	97,04	99,23

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500
026__|263A	104,04	104,35	98,69	89,49	68,62	86,31	100,80	102,64
026__|235|	103,01	100,23	95,60	82,75	64,92	80,41	97,29	104,67
026__|237|	100,59	98,92	94,08	81,11	63,55	78,54	95,37	99,04
026__|237|	100,51	98,85	94,02	81,04	63,48	78,53	95,37	99,02
026__|237|	103,87	102,22	97,51	89,33	66,99	93,00	105,19	107,13
026__|251|	99,08	99,60	93,72	84,66	64,39	81,77	96,49	98,23
026__|237|	99,87	100,22	94,51	85,33	64,63	82,25	96,79	99,58
026__|237|	99,60	99,98	94,06	84,75	64,56	81,77	96,49	98,46
543_b|221A	105,18	103,55	98,60	85,63	68,06	82,84	99,62	103,40
026__|261A	106,29	104,59	99,93	91,73	68,93	94,32	106,63	108,97
026__|251|	104,85	103,19	98,49	90,30	67,03	90,04	103,07	107,19
026__|263A	103,25	101,56	96,90	88,71	65,91	91,31	103,62	105,95
026__|243A	95,55	96,95	92,12	83,93	64,56	81,98	95,64	97,89
026__|237|	102,02	99,24	94,61	81,74	64,07	79,44	96,32	103,70
026__|235|	101,51	99,83	95,01	82,03	64,36	79,49	96,33	99,99
026__|237|	103,89	102,23	97,52	89,34	70,72	100,13	111,79	110,78
026__|251|	95,55	96,95	92,12	83,93	64,57	81,98	95,64	97,89
026__|251|	103,87	102,22	97,51	89,33	66,03	88,90	101,98	106,20
026__|237|	99,55	99,94	94,03	84,73	64,54	81,77	96,49	98,45
543_b|221A	105,07	103,42	98,51	85,53	67,98	82,82	99,62	103,38
026__|251|	95,81	97,17	92,43	84,25	64,62	82,20	95,77	98,06
543_b|221B	103,28	101,30	96,92	84,29	66,34	82,17	99,02	102,18
026__|235|	99,89	100,23	94,52	85,34	64,64	82,26	96,79	99,59
543_b|221A	105,12	103,48	98,55	85,57	68,02	82,83	99,62	103,39
026__|237|	99,87	100,22	94,51	85,33	64,63	82,25	96,79	99,58
026__|263A	104,10	104,39	98,72	89,51	68,64	86,31	100,80	102,65
026__|259|	101,03	101,34	95,71	86,54	65,63	83,39	97,85	100,66
026__|263A	107,30	105,59	100,97	92,78	69,90	95,35	107,63	109,96
026__|237|	103,87	102,22	97,51	89,33	66,03	88,90	101,98	106,20
026__|235|	99,55	99,95	94,12	84,93	64,56	81,98	96,63	99,41
026__|243A	102,11	99,33	94,68	81,88	64,13	79,49	96,34	103,72
026__|251|	95,87	97,22	92,51	84,33	64,63	82,25	95,80	98,08
026__|235|	99,81	100,17	94,43	85,25	64,62	82,20	96,76	99,56
026__|261B	104,32	103,61	97,98	88,80	67,89	85,64	100,11	106,26
026__|237|	99,60	99,98	94,06	84,75	64,56	81,77	96,49	98,46
026__|237|	99,87	100,22	94,51	85,33	64,63	82,25	96,79	99,58
026__|231A	104,34	101,58	96,91	84,03	66,20	81,66	98,54	105,96
026__|243A	102,05	99,27	94,63	81,79	64,09	79,46	96,33	103,71
026__|251|	95,09	96,60	91,73	83,66	64,40	81,77	95,49	96,23
026__|253A	103,03	102,34	96,71	87,54	66,62	84,38	98,84	104,99
026__|263A	104,01	104,32	98,66	89,48	68,60	86,31	100,80	102,64
026__|243A	95,57	96,97	92,14	83,94	64,58	81,98	95,64	97,89
026__|243A	95,41	96,80	91,62	83,12	64,58	81,29	95,22	96,34
026__|251|	95,09	96,60	91,73	83,66	64,40	81,77	95,49	96,23
543_b|221A	105,20	103,58	98,62	85,65	68,08	82,84	99,62	103,40
026__|243A	102,37	99,42	95,09	82,41	64,61	80,39	97,28	104,37
026__|263A	104,29	103,59	97,97	88,80	67,85	85,60	100,07	105,90
026__|237|	103,38	99,43	96,10	84,42	64,15	84,96	100,47	105,80
543_b|221A	105,03	103,38	98,48	85,49	67,95	82,82	99,62	103,37
026__|259|	103,03	102,34	96,71	87,54	66,62	84,38	98,84	104,99
026__|243A	95,87	97,22	92,51	84,33	64,63	82,25	95,80	98,08
026__|233A	104,39	101,63	96,96	84,15	66,23	81,71	98,56	105,97
026__|251|	104,51	100,84	97,01	84,99	64,71	84,96	100,47	106,34
026__|261A	106,32	104,61	99,98	91,80	68,96	94,38	106,67	109,16
026__|237|	99,60	99,98	94,06	84,75	64,56	81,77	96,49	98,46
026__|261B	106,26	104,57	99,91	91,72	68,92	94,32	106,63	108,96
026__|237|	103,87	102,22	97,51	89,33	66,03	88,90	101,98	106,20
026__|243A	101,89	101,23	95,52	86,34	65,63	83,25	97,78	103,93
026__|263B	104,14	104,43	98,82	89,64	68,64	86,42	100,86	102,71
026__|261B	104,32	103,61	97,98	88,80	67,89	85,64	100,11	106,26
543_b|221B	103,25	101,26	96,90	84,27	66,32	82,17	99,02	102,17
026__|235|	103,50	100,83	96,01	83,01	65,19	80,41	97,29	104,92
026__|235|	99,88	100,23	94,52	85,33	64,58	82,21	96,75	98,59

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)2.0 63	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250	LE(N)2.0 500
026__|263A	103,62	104,14	98,48	89,37	--	--	--	--
026__|235|	102,92	100,23	95,56	82,58	--	--	--	--
026__|237|	100,48	98,90	94,02	80,93	--	--	--	--
026__|237|	100,46	98,88	94,01	80,91	--	--	--	--
026__|237|	104,60	103,35	100,53	90,77	--	--	--	--
026__|251|	98,66	99,42	93,53	84,55	--	--	--	--
026__|237|	101,88	101,96	99,34	88,38	--	--	--	--
026__|237|	99,22	99,82	93,87	84,64	--	--	--	--
543_b|221A	104,93	103,38	98,44	85,33	--	--	--	--
026__|261A	105,89	104,40	99,74	91,62	--	--	--	--
026__|251|	105,58	104,32	101,50	91,74	--	--	--	--
026__|263A	102,85	101,37	96,71	88,60	--	--	--	--
026__|243A	99,54	99,79	98,36	87,58	--	--	--	--
026__|237|	101,94	99,26	94,58	81,60	--	--	--	--
026__|235|	101,43	99,85	94,98	81,89	--	--	--	--
026__|237|	104,61	103,35	100,53	90,77	--	--	--	--
026__|251|	99,54	99,79	98,36	87,58	--	--	--	--
026__|251|	104,60	103,35	100,53	90,77	--	--	--	--
026__|237|	99,21	99,81	93,86	84,63	--	--	--	--
543_b|221A	104,90	103,35	98,41	85,30	--	--	--	--
026__|251|	100,01	100,26	98,79	87,89	--	--	--	--
543_b|221B	103,02	101,19	96,79	84,00	--	--	--	--
026__|235|	101,88	101,97	99,34	88,38	--	--	--	--
543_b|221A	104,91	103,36	98,43	85,31	--	--	--	--
026__|237|	101,88	101,96	99,34	88,38	--	--	--	--
026__|263A	103,64	104,15	98,49	89,38	--	--	--	--
026__|259|	103,15	103,22	100,62	89,58	--	--	--	--
026__|263A	106,90	105,41	100,78	92,68	--	--	--	--
026__|237|	104,60	103,35	100,53	90,77	--	--	--	--
026__|235|	101,44	101,54	98,90	88,03	--	--	--	--
026__|243A	101,97	99,29	94,61	81,66	--	--	--	--
026__|251|	100,03	100,28	98,81	87,93	--	--	--	--
026__|235|	101,84	101,93	99,32	88,34	--	--	--	--
026__|261B	105,65	105,13	102,22	91,36	--	--	--	--
026__|237|	99,22	99,82	93,87	84,64	--	--	--	--
026__|237|	101,88	101,96	99,34	88,38	--	--	--	--
026__|231A	104,25	101,59	96,87	83,87	--	--	--	--
026__|243A	101,95	99,27	94,59	81,62	--	--	--	--
026__|251|	94,67	96,42	91,53	83,55	--	--	--	--
026__|253A	104,38	103,87	100,96	90,10	--	--	--	--
026__|263A	103,61	104,14	98,47	89,37	--	--	--	--
026__|243A	99,54	99,79	98,36	87,58	--	--	--	--
026__|243A	94,97	96,59	91,39	82,97	--	--	--	--
026__|251|	94,67	96,42	91,53	83,55	--	--	--	--
543_b|221A	104,94	103,39	98,44	85,34	--	--	--	--
026__|243A	102,26	99,42	95,04	82,24	--	--	--	--
026__|263A	103,89	103,41	97,78	88,69	--	--	--	--
026__|237|	103,28	99,43	96,05	84,22	--	--	--	--
543_b|221A	104,89	103,34	98,41	85,29	--	--	--	--
026__|259|	104,38	103,87	100,96	90,10	--	--	--	--
026__|243A	100,03	100,28	98,81	87,93	--	--	--	--
026__|233A	104,26	101,61	96,90	83,93	--	--	--	--
026__|251|	104,43	100,84	96,97	84,82	--	--	--	--
026__|261A	107,09	105,83	103,05	93,23	--	--	--	--
026__|237|	99,22	99,82	93,87	84,64	--	--	--	--
026__|261B	105,86	104,38	99,72	91,61	--	--	--	--
026__|237|	104,60	103,35	100,53	90,77	--	--	--	--
026__|243A	103,15	102,63	99,68	88,90	--	--	--	--
026__|263B	103,75	104,24	98,63	89,53	--	--	--	--
026__|261B	105,65	105,13	102,22	91,36	--	--	--	--
543_b|221B	103,01	101,18	96,78	84,00	--	--	--	--
026__|235|	103,42	100,83	95,97	82,85	--	--	--	--
026__|235|	99,49	100,04	94,33	85,22	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k	LE(N)4.0 63	LE(N)4.0 125	LE(N)4.0 250	LE(N)4.0 500
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(N)4.0 1k	LE(N)4.0 2k	LE(N)4.0 4k	LE(N)4.0 8k	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

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
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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	LE(P4)0.0 500
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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	LE(P4)2.0 63	LE(P4)2.0 125
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(P4)2.0 250	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)4.0 63
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(P4)4.0 125	LE(P4)4.0 250	LE(P4)4.0 500	LE(P4)4.0 1k	LE(P4)4.0 2k	LE(P4)4.0 4k	LE(P4)4.0 8k
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(P4)5.0 8k	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|261B	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(P4)Br 8k
026__|263A	--
026__|235|	--
026__|237|	--
026__|237|	--
026__|237|	--
026__|251|	--
026__|237|	--
026__|237|	--
543_b|221A	--
026__|261A	--
026__|251|	--
026__|263A	--
026__|243A	--
026__|237|	--
026__|235|	--
026__|237|	--
026__|251|	--
026__|251|	--
026__|237|	--
543_b|221A	--
026__|251|	--
543_b|221B	--
026__|235|	--
543_b|221A	--
026__|237|	--
026__|263A	--
026__|259|	--
026__|263A	--
026__|237|	--
026__|235|	--
026__|243A	--
026__|251|	--
026__|235|	--
026__|261B	--
026__|237|	--
026__|237|	--
026__|231A	--
026__|243A	--
026__|251|	--
026__|253A	--
026__|263A	--
026__|243A	--
026__|243A	--
026__|251|	--
543_b|221A	--
026__|243A	--
026__|263A	--
026__|237|	--
543_b|221A	--
026__|259|	--
026__|243A	--
026__|233A	--
026__|251|	--
026__|261A	--
026__|237|	--
026__|261B	--
026__|237|	--
026__|243A	--
026__|263B	--
026__|261B	--
543_b|221B	--
026__|235|	--
026__|235|	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Namespace
543_b|221A	543_b|221A|R@026__:23.500000 [25.968000->25.9	45,26	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.773000->26.79	--	--	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.913000 [26.913000->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.020559 [26.020560->26.03	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.773000->26.79	--	--	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.175000->26.21	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|253A	026__|253A|L@026__:26.905000 [26.927000->26.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.370000->26.41	--	--	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|L@026__:25.965000 [26.000000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.695000->26.71	--	--	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|L@026__:25.965000 [26.039000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|263B	026__|263B|V@026__:27.003500 [27.003500->27.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|R@026__:26.020559 [26.020560->26.03	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|R@026__:26.036000 [26.039000->26.04	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.114000->26.13	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.417000->26.51	--	--	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.617000->26.6	--	--	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.773000->26.79	--	--	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.268000->26.31	--	--	Absoluut	NL.img
543_b|221B	543_b|221B|V@026__:23.480000 [25.739000->25.8	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|263A	026__|263A|R@026__:26.982000 [27.368000->27.3	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.317000->26.41	--	--	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.673000->26.69	--	--	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|L@026__:25.965000 [25.985000->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.107100->26.11	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|R@026__:26.075000 [26.773000->26.79	--	--	Absoluut	NL.img
026__|251|	026__|251|L@026__:26.090000 [26.268000->26.31	--	--	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|L@026__:25.951500 [25.951500->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|L@026__:25.951500 [25.951500->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|259|	026__|259|L@026__:26.874500 [26.874500->26.88	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.517000->26.6	--	--	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.036000 [26.517000->26.61	--	--	Absoluut	NL.img
026__|233A	026__|233A|L@026__:26.000000 [26.000000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
543_b|221B	543_b|221B|V@026__:23.480000 [25.924000->25.9	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|235|	026__|235|L@026__:26.911000 [26.917000->26.92	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.317000->26.3	--	--	Absoluut	NL.img
026__|243A	026__|243A|R@026__:26.043000 [26.268000->26.3	--	--	Absoluut	NL.img
026__|231A	026__|231A|L@026__:25.965000 [26.021000->26.0	--	0,00	Absoluut	NL.img
026__|237|	026__|237|L@026__:26.075000 [26.075000->26.09	--	0,00	Absoluut	NL.img

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LokaalID	Versie	RRgebr	RuwheidID	Brugtype	BrugID	SituatieVan
543_b|221A	30124359.da8f5bc0-6337-436d-b48e-dde6fad5ced2	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.db288a56-7a8b-4f76-b9ec-09d94c4be388	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.db7a5f35-ea42-4359-aac6-6abb2fc23840	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.dc021b11-1832-4102-aafd-74497c7277f1	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.dc7cf9c8-c31f-4b46-bba6-873d3e32aa3d	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.dd8bd073-d3a4-4f77-9ce1-b1fa65a1ee1e	1	False		Geen		0
026__|253A	30124359.e0461d8d-fff6-4329-8377-efd60abba322	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.e04c85cd-9606-4808-bd01-837b0bc93980	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.e25d8bcb-ce57-48b9-85a1-dc1f8bb37901	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.e2d62026-d1a0-462e-9f5b-bd2b0772cd21	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.e2d91874-d864-47ad-870e-6ea5f399dce8	1	False		Geen		0
026__|263B	30124359.e336362f-1324-4a79-947e-752b31fc13e5	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.e4b8aafb-c525-43b8-8e53-4611d9316c56	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.e4ff995d-a9dc-449c-8d26-fb3fffdbc266	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.e672c385-6cca-4939-99f8-7b974de3fbca	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.e74eed7c-0b34-4d67-92c3-419c209c119e	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.e75949ad-6f38-4bab-8d6f-2c76f757c1ae	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.e884cea6-7880-4ef8-ab0d-3d31a47b5f43	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.e9447ca4-00a8-4b5e-9589-bba441e75a50	1	False		Geen		0
543_b|221B	30124359.ebadbaa4-a35d-4de1-8890-7e620fd6f42c	1	False		Geen		0
026__|263A	30124359.ef012b47-af0a-4bfa-bd47-bd00d2b4f8a3	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.f0d0d360-f922-4cb1-90d1-e4879005b63d	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.f12276b9-a7e8-4e05-bd4f-397245a94b07	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.f2b5c16d-0b6d-40a9-9add-fc5c456575e3	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.f4ae8f94-6dc8-4ed0-80b1-3a5edd52cac7	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.f5349591-775a-4267-abc2-a91d1d7b63c5	1	False		Geen		0
026__|251|	30124359.f5b419d9-48b6-4409-897d-36ef85a8e06a	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.f6267f37-7ffe-43f7-9372-0bf284474676	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.f6267f37-7ffe-43f7-9372-0bf284474676_1	1	False		Geen		0
026__|259|	30124359.f62d085a-4e89-46e1-bccd-da0642e4635e	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.f8941d46-05f0-48d8-a5fa-ff7ee59ca07f	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.f89abd94-3914-4b8d-8ddc-73de5d607fc4	1	False		Geen		0
026__|233A	30124359.faf910f5-6ac7-4469-ada4-d52dcb2d3f0e	1	False		Geen		0
543_b|221B	30124359.fb014093-1411-4108-9140-c127575a90d9	1	False		Geen		0
026__|235|	30124359.fbfcccfe-aaea-4dc9-a05e-cbca0f0aa2d1	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.fce87f70-aaaf-41ef-a6d0-5533198ecb10	1	False		Geen		0
026__|243A	30124359.fdf3963f-2636-4924-87ad-70a2a0a97b71	1	False		Geen		0
026__|231A	30124359.fe2a97cb-3493-49a8-bb80-102c07b39dfe	1	False		Geen		0
026__|237|	30124359.fead229d-6465-49cd-a545-19bbedbf018a	1	False		Geen		0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb
543_b|221A	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|253A	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|263B	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
543_b|221B	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|263A	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|251|	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|259|	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	10 - Raildempers op betonnen dwarsliggers in ballastbed
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|233A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
543_b|221B	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|235|	0,20	Intensiteit	True	0,0	3 - Niet doorgelaste spoorstaven
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers
026__|243A	0,20	Intensiteit	True	0,0	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|231A	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers
026__|237|	0,20	Intensiteit	True	1,5	3 - Niet doorgelaste spoorstaven

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	m		Cspoor	Cspoor	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k
543_b|221A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	32	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|253A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|263B	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	28	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	32	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221B	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|263A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|251|	2	- Voegenspoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	28	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	28	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|259|	4	- niet-voegloze wissel	--	--	28	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|233A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
543_b|221B	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|235|	4	- niet-voegloze wissel	--	--	20	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|243A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|231A	1	- Doorgelaste spoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
026__|237|	2	- Voegenspoorstaaf	--	--	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1
543_b|221A	0,0	0,0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,140	0,170	0,000	79
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	-73
026__|243A	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000	-79
026__|235|	0,0	0,0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,090	0,110	0,120	0,000	70
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	-76
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	78
026__|253A	0,0	0,0	VIRM-4	Doorgaand	2,640	2,680	0,880	0,000	80
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	70
026__|231A	0,0	0,0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,140	0,170	0,000	70
026__|237|	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	-72
026__|231A	0,0	0,0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,090	0,070	0,060	0,000	78
026__|263B	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	3,920	3,440	0,200	0,000	80
026__|235|	0,0	0,0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,090	0,110	0,120	0,000	70
026__|235|	0,0	0,0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340	0,000	23
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,690	2,720	3,600	0,000	70
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	70
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000	70
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	78
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	78
543_b|221B	0,0	0,0	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,380	0,000	58
026__|263A	0,0	0,0	VIRM-4	Stoppend	3,920	3,440	0,200	0,000	82
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	78
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	78
026__|231A	0,0	0,0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,060	0,140	0,170	0,000	70
026__|237|	0,0	0,0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	23
026__|237|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	-73
026__|251|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	70
026__|231A	0,0	0,0	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460	0,000	-68
026__|231A	0,0	0,0	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460	0,000	-68
026__|259|	0,0	0,0	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000	80
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000	70
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980	0,000	78
026__|233A	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	2,720	4,530	2,810	0,000	70
543_b|221B	0,0	0,0	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,380	0,000	45
026__|235|	0,0	0,0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000	-80
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000	70
026__|243A	0,0	0,0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000	70
026__|231A	0,0	0,0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,090	0,070	0,060	0,000	78
026__|237|	0,0	0,0	LINT	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	23

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2
543_b|221A	79	79	0	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460	0,000
026__|235|	-73	-73	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000
026__|243A	74	74	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960	0,000
026__|235|	70	70	0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340	0,000
026__|237|	-76	69	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000
026__|235|	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000
026__|253A	-79	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	9,710	10,590	6,620	0,000
026__|251|	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	12,700	3,970	0,000
026__|231A	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	4,490	4,530	3,200	0,000
026__|237|	-72	64	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000
026__|231A	78	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,020	0,000
026__|263B	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	29,120	31,770	19,860	0,000
026__|235|	70	70	0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340	0,000
026__|235|	-50	-50	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,020	0,000
026__|235|	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,010	0,010	0,000
026__|251|	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	12,700	3,970	0,000
026__|243A	70	70	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	1,360	0,040	0,000
026__|251|	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000
026__|235|	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000
543_b|221B	58	58	0	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050	0,000	0,000
026__|263A	82	82	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	29,120	31,770	19,860	0,000
026__|235|	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000
026__|235|	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000
026__|231A	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	4,490	4,530	3,200	0,000
026__|237|	23	23	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,010	0,020	0,000
026__|237|	-73	-73	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000
026__|251|	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	12,700	3,970	0,000
026__|231A	-68	-68	0	INT-R	Doorgaand	1,520	0,840	0,000	0,000
026__|231A	-68	-68	0	INT-R	Doorgaand	1,520	0,840	0,000	0,000
026__|259|	80	-79	0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000
026__|243A	70	70	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	1,360	0,040	0,000
026__|235|	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	11,640	6,350	7,940	0,000
026__|233A	70	70	0	LINT	Stoppend	1,440	1,380	0,460	0,000
543_b|221B	45	45	0	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050	0,000	0,000
026__|235|	79	79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960	0,000
026__|243A	70	70	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	1,360	0,040	0,000
026__|243A	70	70	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	1,360	0,040	0,000
026__|231A	78	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,020	0,000
026__|237|	23	23	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,070	0,080	0,050	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3
543_b|221A	-63	40	40	0	INT-R	Doorgaand	0,680	0,840	0,000
026__|235|	-73	78	-73	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040
026__|243A	79	79	-80	0	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640
026__|235|	-50	-50	-50	0	GOEDEREN	Doorgaand	3,370	3,400	4,510
026__|237|	80	80	-76	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
026__|235|	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040
026__|253A	79	-80	79	0	VIRM-4	Stoppend	1,320	1,160	0,080
026__|251|	70	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	0,000	3,970
026__|231A	78	78	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,020
026__|237|	80	80	-72	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990
026__|231A	78	73	78	0	INT-R	Doorgaand	1,140	0,510	0,000
026__|263B	80	80	80	0	VIRM-4	Doorgaand	7,960	8,040	2,600
026__|235|	34	34	-50	0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340
026__|235|	80	80	78	0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,120	0,000
026__|235|	80	70	78	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,070	0,080	0,100
026__|251|	70	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	0,000	3,970
026__|243A	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980
026__|251|	-73	78	-73	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350	3,970
026__|235|	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	1,360	0,040
543_b|221B	73	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,030
026__|263A	79	79	79	0	VIRM-4	Doorgaand	7,960	8,040	2,600
026__|235|	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	1,360	0,040
026__|235|	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	0,680	0,040
026__|231A	79	79	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,020
026__|237|	80	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,690	2,720	3,600
026__|237|	69	-76	69	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520
026__|251|	70	70	70	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	0,000	3,970
026__|231A	73	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,010	0,040
026__|231A	73	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,010	0,040
026__|259|	-79	74	-79	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960
026__|243A	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980
026__|235|	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800	1,360	0,040
026__|233A	34	-50	-50	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,020
543_b|221B	73	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,030
026__|235|	79	79	-80	0	VIRM-4	Doorgaand	2,000	2,000	0,640
026__|243A	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980
026__|243A	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,920	3,180	1,980
026__|231A	78	73	78	0	INT-R	Doorgaand	1,140	0,510	0,000
026__|237|	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,510	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4
543_b|221A	0,000	73	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,020
026__|235|	0,000	69	-76	69	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590
026__|243A	0,000	80	80	-79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990
026__|235|	0,000	78	78	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020
026__|237|	0,000	-73	78	-73	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|235|	0,000	-29	70	-29	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	0,000	6,350
026__|253A	0,000	78	-79	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	9,710	10,590
026__|251|	0,000	78	0	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600
026__|231A	0,000	78	80	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,020
026__|237|	0,000	-73	78	-73	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|231A	0,000	73	73	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	3,370	3,400
026__|263B	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,280	7,940
026__|235|	0,000	-50	-50	34	0	INT-R	Doorgaand	0,630	0,120
026__|235|	0,000	73	80	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	3,370	3,400
026__|235|	0,000	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,510
026__|251|	0,000	78	0	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600
026__|243A	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	3,200
026__|251|	0,000	78	-73	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600
026__|235|	0,000	15	15	15	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	0,000	6,350
543_b|221B	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,190	0,160
026__|263A	0,000	83	83	83	0	GOEDEREN	Doorgaand	7,280	7,940
026__|235|	0,000	37	37	37	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	0,000	6,350
026__|235|	0,000	64	-72	64	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	0,000	6,350
026__|231A	0,000	79	80	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,020
026__|237|	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,070	0,030
026__|237|	0,000	80	80	80	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820	6,350
026__|251|	0,000	78	0	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600
026__|231A	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,050
026__|231A	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,050
026__|259|	0,000	-77	79	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820	1,990
026__|243A	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	3,200
026__|235|	0,000	57	57	57	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	0,000	6,350
026__|233A	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,110	0,140
543_b|221B	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,190	0,160
026__|235|	0,000	80	-79	80	0	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880
026__|243A	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	3,200
026__|243A	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600	3,200
026__|231A	0,000	73	73	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	3,370	3,400
026__|237|	0,000	80	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,030

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5
543_b|221A	0,010	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,010
026__|235|	0,990	0,000	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	5,820
026__|243A	1,240	0,000	79	-80	79	0	VIRM-4	Stoppend	1,000
026__|235|	0,010	0,000	78	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,040
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|235|	0,000	0,000	0	70	0	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
026__|253A	6,620	0,000	-80	79	-80	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,430
026__|251|	0,520	0,000	70	70	80	0	VIRM-4	Stoppend	1,600
026__|231A	0,020	0,000	73	70	70	0	LINT	Stoppend	1,460
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|231A	2,110	0,000	70	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,040
026__|263B	4,970	0,000	80	80	80	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	80	80	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,040
026__|235|	4,510	0,000	78	78	78	0	DE-LOC	Doorgaand	0,010
026__|235|	0,000	0,000	73	73	0	0	LINT	Stoppend	0,880
026__|251|	0,520	0,000	70	70	80	0	VIRM-4	Stoppend	1,600
026__|243A	1,040	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|251|	0,520	0,000	-76	-76	80	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,460
026__|235|	0,000	0,000	0	70	0	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
543_b|221B	0,260	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,040
026__|263A	4,970	0,000	79	79	79	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	70	0	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
026__|235|	0,000	0,000	0	70	0	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
026__|231A	0,020	0,000	73	70	70	0	LINT	Stoppend	1,460
026__|237|	0,100	0,000	70	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020
026__|237|	3,970	0,000	78	78	78	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|251|	0,520	0,000	70	70	80	0	VIRM-4	Stoppend	1,600
026__|231A	0,020	0,000	79	79	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,720
026__|231A	0,020	0,000	79	79	70	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,720
026__|259|	1,240	0,000	-77	-77	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,820
026__|243A	1,040	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|235|	0,000	0,000	0	70	0	0	VIRM-4	Doorgaand	1,600
026__|233A	0,170	0,000	78	78	78	0	DE-LOC	Doorgaand	0,050
543_b|221B	0,260	0,000	70	70	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,040
026__|235|	0,040	0,000	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280
026__|243A	1,040	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|243A	1,040	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend	0,800
026__|231A	2,110	0,000	70	70	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,040
026__|237|	0,020	0,000	80	73	78	0	DE-LOC	Doorgaand	0,030

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Trein 6	Profiel6
543_b|221A	0,020	0,020	0,000	70	70	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
026__|235|	6,350	3,970	0,000	78	-73	78	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|243A	0,880	0,040	0,000	74	-79	-79	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|235|	0,020	0,030	0,000	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	69	69	-76	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|235|	3,200	1,040	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend
026__|253A	2,650	1,660	0,000	79	-80	-80	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|251|	1,360	0,080	0,000	37	37	37	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|231A	1,380	0,460	0,000	-50	-50	-50	0	E-LOC	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	64	64	-72	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|231A	0,010	0,030	0,000	70	70	70	0	LINT	Stoppend
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,030	0,010	0,000	80	73	70	0	DE-LOC	Doorgaand
026__|235|	0,010	0,010	0,000	78	78	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
026__|235|	0,820	0,280	0,000	-37	-37	-37	0	INT-R	Doorgaand
026__|251|	1,360	0,080	0,000	48	48	48	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,040	0,000	64	0	64	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|251|	1,590	0,990	0,000	-73	-73	-73	0	VIRM-4	Stoppend
026__|235|	3,200	1,040	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend
543_b|221B	0,150	0,050	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	3,200	1,040	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend
026__|235|	1,600	0,520	0,000	80	-72	-72	0	VIRM-4	Stoppend
026__|231A	1,380	0,460	0,000	-63	-63	-63	0	E-LOC	Doorgaand
026__|237|	0,020	0,030	0,000	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand
026__|237|	0,680	0,040	0,000	-76	69	-76	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|251|	1,360	0,080	0,000	15	15	15	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|231A	2,750	2,810	0,000	70	79	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
026__|231A	2,750	2,810	0,000	70	79	70	0	DE-LOC-6400	Doorgaand
026__|259|	1,990	1,240	0,000	79	79	-77	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,040	0,000	57	0	57	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|235|	3,200	1,040	0,000	80	80	80	0	VIRM-4	Stoppend
026__|233A	0,020	0,030	0,000	78	78	78	0	E-LOC	Doorgaand
543_b|221B	0,150	0,050	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand
026__|235|	7,940	4,960	0,000	-80	-80	79	0	VIRM-4	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,040	0,000	37	0	37	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,040	0,000	15	0	15	0	GOEDEREN-ALT	Doorgaand
026__|231A	0,010	0,030	0,000	70	70	70	0	LINT	Stoppend
026__|237|	0,010	0,010	0,000	70	70	70	0	GOEDEREN	Doorgaand

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Trein 7
543_b|221A	0,060	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0	LINT
026__|235|	1,600	1,600	0,520	0,000	80	-76	-76	0	VIRM-4
026__|243A	1,820	1,990	1,240	0,000	-80	79	-80	0	VIRM-4
026__|235|	0,630	0,120	0,000	0,000	80	80	0	0	LINT
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	-73	-73	-73	0	VIRM-4
026__|235|	0,800	0,680	0,040	0,000	70	-29	70	0	VIRM-4
026__|253A	2,430	2,650	1,660	0,000	-80	79	79	0	VIRM-4
026__|251|	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	70	0	0
026__|231A	0,050	0,030	0,000	0,000	80	73	0	0	DE-LOC
026__|237|	5,820	6,350	3,970	0,000	-73	-73	-73	0	VIRM-4
026__|231A	1,080	1,040	0,340	0,000	-50	23	-50	0	GOEDEREN
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,030	0,010	0,010	0,000	70	70	70	0	E-LOC
026__|235|	0,040	0,070	0,060	0,000	78	78	78	0	LINT
026__|235|	0,510	0,000	0,000	0,000	80	0	0	0	LINT
026__|251|	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	70	0	0
026__|243A	0,000	6,350	0,000	0,000	0	78	0	0	VIRM-4
026__|251|	0,800	0,680	0,040	0,000	-76	-76	-76	0	VIRM-4
026__|235|	0,800	0,000	0,040	0,000	70	0	70	0	VIRM-4
543_b|221B	8,160	5,340	8,420	0,000	70	70	70	0	E-LOC
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,800	0,000	0,040	0,000	70	0	70	0	VIRM-4
026__|235|	0,800	0,680	0,040	0,000	-72	64	-72	0	VIRM-4
026__|231A	0,050	0,030	0,000	0,000	80	73	0	0	DE-LOC
026__|237|	0,510	0,100	0,000	0,000	80	80	0	0	DE-LOC
026__|237|	1,460	1,590	0,990	0,000	78	78	78	0	GOEDEREN-ALT
026__|251|	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	70	0	0
026__|231A	0,110	0,140	0,090	0,000	70	70	70	0	E-LOC
026__|231A	0,110	0,140	0,090	0,000	70	70	70	0	E-LOC
026__|259|	2,000	2,000	0,640	0,000	-79	-79	80	0	GOEDEREN-ALT
026__|243A	0,000	6,350	0,000	0,000	0	78	0	0	VIRM-4
026__|235|	0,800	0,000	0,040	0,000	70	0	70	0	VIRM-4
026__|233A	0,010	0,030	0,020	0,000	78	73	78	0	INT-R
543_b|221B	8,160	5,340	8,420	0,000	70	70	70	0	E-LOC
026__|235|	2,000	2,000	0,640	0,000	-79	80	-79	0	GOEDEREN
026__|243A	0,000	6,350	0,000	0,000	0	78	0	0	VIRM-4
026__|243A	0,000	6,350	0,000	0,000	0	78	0	0	VIRM-4
026__|231A	1,080	1,040	0,340	0,000	-50	34	-50	0	GOEDEREN
026__|237|	2,690	2,720	3,600	0,000	78	78	78	0	LINT

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7
543_b|221A	Stoppend	1,440	1,380	0,460	0,000	40	-63	-63	0
026__|235|	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	-76	69	-76	0
026__|243A	Doorgaand	2,000	2,000	0,640	0,000	-79	-79	80	0
026__|235|	Stoppend	1,080	1,040	0,340	0,000	34	34	34	0
026__|237|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	-76	80	0
026__|235|	Doorgaand	1,600	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	2,640	2,680	0,880	0,000	-79	80	-79	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,050	0,010	0,040	0,000	78	78	78	0
026__|237|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-72	-72	80	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	2,400	0,000	0	0	78	0
026__|263B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,040	0,010	0,010	0,000	78	70	78	0
026__|235|	Stoppend	1,080	1,040	0,340	0,000	-50	23	23	0
026__|235|	Stoppend	0,860	0,820	0,280	0,000	15	15	15	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	1,600	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0
026__|251|	Stoppend	0,800	0,680	0,040	0,000	69	69	69	0
026__|235|	Doorgaand	1,600	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,110	0,000	0,000	0,000	73	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	1,600	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-72	80	80	0
026__|231A	Doorgaand	0,050	0,010	0,040	0,000	79	79	79	0
026__|237|	Doorgaand	0,010	0,000	0,000	0,000	78	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	5,820	6,350	3,970	0,000	-73	-73	-73	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,050	0,010	0,020	0,000	80	80	79	0
026__|231A	Doorgaand	0,050	0,010	0,020	0,000	80	80	79	0
026__|259|	Doorgaand	7,280	7,940	4,960	0,000	79	-77	-77	0
026__|243A	Doorgaand	1,600	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	1,600	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,840	0,680	0,000	0,000	80	73	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,110	0,000	0,000	0,000	73	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	1,820	1,990	1,240	0,000	79	-80	-80	0
026__|243A	Doorgaand	1,600	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	1,600	0,000	0,000	0,000	70	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	2,400	0,000	0	0	78	0
026__|237|	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-37	-37	-37	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8
543_b|221A	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	79	80	79
026__|235|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	80	80
026__|243A	GOEDEREN-ALT	Doorgaand	7,280	7,940	4,960	0,000	-80	-80	79
026__|235|	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,050	0,010	0,000	73	73	78
026__|237|	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	78	-73	78
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	VIRM-4	Stoppend	1,320	1,160	0,080	0,000	-79	78	-79
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	INT-R	Doorgaand	0,840	0,160	0,000	0,000	80	80	0
026__|237|	GOEDEREN	Doorgaand	1,460	1,590	0,990	0,000	78	-73	78
026__|231A	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000	70	70	0
026__|263B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	GOEDEREN	Doorgaand	2,040	1,340	4,510	0,000	70	70	70
026__|235|	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,020	0,000	70	70	78
026__|235|	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,010	0,020	0,000	70	70	78
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	80	80	-76
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	INT-R	Doorgaand	0,840	0,160	0,000	0,000	80	80	0
026__|237|	LINT	Stoppend	0,880	0,820	0,280	0,000	-37	-37	-37
026__|237|	VIRM-4	Doorgaand	1,600	1,600	0,520	0,000	-76	-76	-76
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	LINT	Stoppend	1,440	1,380	0,460	0,000	40	40	40
026__|231A	LINT	Stoppend	1,440	1,380	0,460	0,000	40	40	40
026__|259|	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000	74	-79	74
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	GOEDEREN	Doorgaand	1,770	0,000	3,200	0,000	78	0	78
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	VIRM-4	Stoppend	1,000	0,880	0,040	0,000	-79	-79	-79
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000	70	70	0
026__|237|	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	78	78	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(P4) 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9
543_b|221A	0	GOEDEREN	Doorgaand	2,720	1,780	2,810	0,000	70	70
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,000	0,000	0,000	80	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	0	70
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	73	80
026__|263B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,020	0,000	78	78
026__|235|	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,050	0,000	0,000	70	73
026__|235|	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,010	0,000	78	78
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,000	0,000	0	70
026__|237|	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,050	0,000	0,000	0	78
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,000	0,000	73	70
026__|231A	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,000	0,000	73	70
026__|259|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	LINT	Stoppend	1,460	1,380	0,460	0,000	-50	34
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,010	0,000	0,000	73	80
026__|237|	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,050	0,000	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(N) 9	V(P4) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10
543_b|221A	70	0	DE-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	79
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,510	0,000	0,000	73
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	INT-R	Doorgaand	0,680	0,680	0,000	0,000	73
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	0
026__|263B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	78	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,000	0,000	70
026__|235|	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,000	0,000	0,000	73
026__|235|	70	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,020	0,000	0,000	70
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	INT-R	Doorgaand	0,680	0,680	0,000	0,000	73
026__|237|	0	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,410	0,000	0,000	73
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	0
026__|231A	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,080	0,000	0
026__|259|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	34	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,020	0,000	0,000	80
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	INT-R	Doorgaand	0,000	0,120	0,000	0,000	0
026__|237|	78	0	INT-R	Doorgaand	0,410	0,000	0,000	0,000	73

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11
543_b|221A	0	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	73	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	73	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	80	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,040	0,060	0,000
026__|263B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	80	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,330	2,060	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,040	0,060	0,000
026__|235|	73	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,010	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	73	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,000	0,000	0,000
026__|237|	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,030	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,770	1,780	3,200	0,000
026__|231A	0	79	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,770	1,780	3,200	0,000
026__|259|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	78	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	80	0	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,040	0,060	0,000
026__|237|	0	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010	0,020	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12
543_b|221A	80	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,020	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	78	0	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	2,810
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	70	70	0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340
026__|263B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	78	78	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,000	0,020	0,000
026__|235|	70	70	70	0	INT-R	Doorgaand	0,630	0,510	0,000
026__|235|	78	78	70	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	79	0	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,000	0,000	2,810
026__|237|	70	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	79	70	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,000
026__|231A	79	70	79	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	73	0	0	0	INT-R	Doorgaand	0,680	0,160	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	70	70	0	LINT	Stoppend	1,080	1,040	0,340
026__|237|	0	78	78	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13
543_b|221A	0,000	73	79	0	0	INT-R	Doorgaand	0,840	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	70	0	LINT	Stoppend	1,440	1,380
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	23	-50	23	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010
026__|263B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	78	0	0	INT-R	Doorgaand	0,510	0,510
026__|235|	0,000	80	73	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	70	0	LINT	Stoppend	1,440	1,380
026__|237|	0,000	73	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	70	0	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010
026__|231A	0,000	70	0	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010
026__|259|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	73	80	0	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	34	-50	34	0	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,010
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14
543_b|221A	0,000	0,000	80	0	0	0	GOEDEREN	Doorgaand	1,770
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,460	0,000	34	34	34	0	E-LOC	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	78	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,040
026__|263B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	73	73	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	78	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,460	0,000	40	40	40	0	E-LOC	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	79	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	79	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|259|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,010	0,000	0	0	70	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	78	0	0	E-LOC	Doorgaand	0,040
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Trein 15	Profiel15
543_b|221A	2,750	3,200	0,000	79	79	79	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,020	0,000	0,000	0	78	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	80	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,020	0,000	0,000	0	79	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	80	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Trein 16
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|259|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|259|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(P4) 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|259|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(N) 18	V(P4) 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|259|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|253A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|263A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|251|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|259|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|233A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|235|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|243A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|231A	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
026__|237|	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Trein 23	Profiel23	Aantal(D) 23
543_b|221A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|253A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|263A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|251|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|259|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|233A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
543_b|221B	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|235|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|243A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|231A	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
026__|237|	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Trein 24	Profiel24
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24	Trein 25
543_b|221A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|253A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|263A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|251|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|259|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|233A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
543_b|221B	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|235|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|243A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|231A	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
026__|237|	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Profiel25	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25	V(N) 25	V(P4) 25
543_b|221A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|253A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|263A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|251|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|259|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|233A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
543_b|221B	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|235|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|243A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|231A	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
026__|237|	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26
543_b|221A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|253A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|263A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|251|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|259|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|233A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
543_b|221B	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|235|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|243A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|231A	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
026__|237|	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(P4) 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27
543_b|221A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|253A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|263A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|251|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|259|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|233A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
543_b|221B	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|235|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|243A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|231A	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
026__|237|	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(N) 27	V(P4) 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28
543_b|221A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|253A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|263A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|251|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|259|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|233A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
543_b|221B	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|235|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|243A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|231A	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
026__|237|	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(A) 28	V(N) 28	V(P4) 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29
543_b|221A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30
543_b|221A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|253A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|263A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|251|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|259|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|233A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
543_b|221B	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|235|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|243A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|231A	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
026__|237|	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500
543_b|221A	0,000	0	0	0	0	67,08	81,59	98,19	102,10
026__|235|	0,000	0	0	0	0	68,50	84,43	99,26	102,09
026__|243A	0,000	0	0	0	0	70,60	86,78	101,43	108,23
026__|235|	0,000	0	0	0	0	66,73	81,27	97,94	105,93
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,50	84,43	99,26	102,09
026__|235|	0,000	0	0	0	0	68,25	84,61	99,39	102,06
026__|253A	0,000	0	0	0	0	71,86	88,02	102,68	109,47
026__|251|	0,000	0	0	0	0	67,97	84,22	98,19	99,75
026__|231A	0,000	0	0	0	0	67,98	82,52	99,19	107,18
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,39	84,41	99,26	102,05
026__|231A	0,000	0	0	0	0	66,33	81,27	97,94	105,59
026__|263B	0,000	0	0	0	0	72,65	88,83	103,46	106,26
026__|235|	0,000	0	0	0	0	66,55	81,27	97,94	105,74
026__|235|	0,000	0	0	0	0	66,73	81,28	97,94	105,93
026__|235|	0,000	0	0	0	0	64,28	79,25	95,97	99,58
026__|251|	0,000	0	0	0	0	68,06	84,24	98,19	99,80
026__|243A	0,000	0	0	0	0	68,38	83,88	97,98	99,97
026__|251|	0,000	0	0	0	0	68,50	84,43	98,26	100,09
026__|235|	0,000	0	0	0	0	68,25	84,61	99,39	102,06
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	69,06	83,81	100,42	104,17
026__|263A	0,000	0	0	0	0	72,74	88,75	103,41	106,26
026__|235|	0,000	0	0	0	0	68,25	84,61	99,39	102,06
026__|235|	0,000	0	0	0	0	68,42	84,64	99,39	102,14
026__|231A	0,000	0	0	0	0	68,27	82,59	99,19	107,30
026__|237|	0,000	0	0	0	0	64,28	79,25	95,97	99,58
026__|237|	0,000	0	0	0	0	68,50	84,43	99,26	102,09
026__|251|	0,000	0	0	0	0	69,38	90,89	104,41	109,16
026__|231A	0,000	0	0	0	0	68,09	82,59	99,19	107,10
026__|231A	0,000	0	0	0	0	68,09	82,59	99,19	107,10
026__|259|	0,000	0	0	0	0	71,80	95,87	108,33	111,39
026__|243A	0,000	0	0	0	0	68,34	83,87	97,98	99,95
026__|235|	0,000	0	0	0	0	68,34	84,63	99,39	102,11
026__|233A	0,000	0	0	0	0	67,81	82,53	99,19	106,99
543_b|221B	0,000	0	0	0	0	68,57	83,68	100,42	104,00
026__|235|	0,000	0	0	0	0	72,24	97,23	109,45	111,85
026__|243A	0,000	0	0	0	0	68,25	83,85	98,98	101,90
026__|243A	0,000	0	0	0	0	69,25	84,85	99,98	106,90
026__|231A	0,000	0	0	0	0	66,33	81,27	97,94	105,59
026__|237|	0,000	0	0	0	0	66,00	85,93	101,19	107,31

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

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
543_b|221A	102,06	99,95	95,25	82,78	65,44	80,23	96,91	100,44
026__|235|	102,11	102,05	96,26	86,88	66,76	83,81	98,50	101,44
026__|243A	105,54	104,42	98,81	89,45	68,82	86,20	100,70	107,05
026__|235|	103,15	100,19	95,32	82,67	65,22	79,90	96,63	104,31
026__|237|	102,11	102,05	96,26	86,88	66,76	83,81	98,50	101,44
026__|235|	102,17	102,16	96,48	87,18	66,65	84,02	98,61	100,63
026__|253A	106,79	105,68	100,07	90,71	70,08	87,45	101,95	108,30
026__|251|	97,41	98,54	93,71	85,52	66,44	83,58	97,37	98,28
026__|231A	104,40	101,45	96,57	83,92	66,36	81,12	97,86	105,55
026__|237|	102,03	101,99	96,20	86,85	66,72	83,80	98,50	101,43
026__|231A	102,20	98,94	94,50	82,22	64,75	79,92	96,64	103,85
026__|263B	106,62	106,50	100,91	91,55	70,81	88,22	102,70	104,76
026__|235|	102,63	99,52	94,87	82,41	64,95	79,90	96,63	104,04
026__|235|	103,15	100,20	95,33	82,69	65,20	79,90	96,63	104,31
026__|235|	99,19	96,97	92,50	80,18	62,87	77,97	94,69	97,95
026__|251|	97,47	98,56	93,74	85,53	66,47	83,59	97,37	98,30
026__|243A	97,85	98,80	93,71	85,06	66,70	83,14	97,11	98,43
026__|251|	98,11	99,05	94,26	85,88	66,76	83,81	97,51	99,89
026__|235|	102,17	102,16	96,48	87,18	66,65	84,01	98,61	100,63
543_b|221B	104,01	101,77	97,31	84,91	67,77	82,64	99,34	102,68
026__|263A	106,60	106,48	100,82	91,43	70,83	88,12	102,64	104,72
026__|235|	102,17	102,16	96,48	87,18	66,65	84,01	98,61	100,63
026__|235|	102,28	102,22	96,55	87,22	66,73	84,03	98,62	100,67
026__|231A	104,62	101,69	96,75	84,08	66,50	81,15	97,87	105,64
026__|237|	99,19	96,96	92,50	80,17	62,87	77,96	94,69	97,95
026__|237|	102,11	102,05	96,26	86,88	66,76	83,81	98,50	101,44
026__|251|	105,41	103,54	98,71	90,52	67,85	90,26	103,59	107,70
026__|231A	104,06	100,94	96,24	83,76	66,29	81,14	97,86	105,34
026__|231A	104,06	100,94	96,24	83,76	66,29	81,14	97,86	105,34
026__|259|	107,39	105,29	100,61	92,23	70,00	95,24	107,56	110,01
026__|243A	97,82	98,78	93,69	85,05	66,68	83,14	97,11	98,42
026__|235|	102,22	102,18	96,51	87,20	66,68	84,02	98,61	100,65
026__|233A	103,88	100,77	96,12	83,68	66,10	81,13	97,87	105,28
543_b|221B	103,78	101,57	97,15	84,72	67,61	82,60	99,34	102,62
026__|235|	107,55	105,44	100,82	92,46	70,43	96,62	108,69	110,49
026__|243A	101,76	101,75	95,65	86,02	66,65	83,13	98,11	100,41
026__|243A	103,76	102,75	96,65	87,02	67,65	84,13	99,11	105,41
026__|231A	102,20	98,94	94,50	82,22	64,75	79,92	96,64	103,85
026__|237|	104,10	100,16	96,30	84,63	64,48	84,34	99,76	105,70

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500
543_b|221A	101,18	99,43	94,72	81,94	--	--	--	--
026__|235|	103,28	103,30	100,62	89,74	--	--	--	--
026__|243A	106,22	105,62	102,67	91,80	--	--	--	--
026__|235|	102,43	99,79	94,89	81,92	--	--	--	--
026__|237|	103,28	103,30	100,62	89,74	--	--	--	--
026__|235|	101,34	101,78	96,08	86,94	--	--	--	--
026__|253A	107,48	106,87	103,92	93,05	--	--	--	--
026__|251|	96,53	98,16	93,28	85,26	--	--	--	--
026__|231A	103,67	101,04	96,14	83,16	--	--	--	--
026__|237|	103,27	103,29	100,62	89,74	--	--	--	--
026__|231A	101,34	98,46	94,02	81,40	--	--	--	--
026__|263B	105,65	106,01	100,41	91,26	--	--	--	--
026__|235|	101,81	99,05	94,39	81,61	--	--	--	--
026__|235|	102,43	99,80	94,90	81,93	--	--	--	--
026__|235|	98,37	96,51	92,04	79,42	--	--	--	--
026__|251|	96,55	98,17	93,29	85,27	--	--	--	--
026__|243A	96,87	98,36	93,17	84,71	--	--	--	--
026__|251|	101,33	101,53	100,07	89,29	--	--	--	--
026__|235|	101,34	101,78	96,08	86,94	--	--	--	--
543_b|221B	103,19	101,29	96,83	84,16	--	--	--	--
026__|263A	105,55	105,93	100,27	91,11	--	--	--	--
026__|235|	101,34	101,78	96,08	86,94	--	--	--	--
026__|235|	101,38	101,80	96,10	86,95	--	--	--	--
026__|231A	103,84	101,23	96,27	83,26	--	--	--	--
026__|237|	98,37	96,51	92,04	79,41	--	--	--	--
026__|237|	103,28	103,30	100,62	89,74	--	--	--	--
026__|251|	104,53	103,16	98,28	90,26	--	--	--	--
026__|231A	103,16	100,38	95,69	82,88	--	--	--	--
026__|231A	103,16	100,38	95,69	82,88	--	--	--	--
026__|259|	107,45	106,08	103,23	93,45	--	--	--	--
026__|243A	96,86	98,35	93,17	84,71	--	--	--	--
026__|235|	101,36	101,79	96,08	86,94	--	--	--	--
026__|233A	103,06	100,29	95,64	82,87	--	--	--	--
543_b|221B	103,12	101,23	96,79	84,10	--	--	--	--
026__|235|	107,69	106,32	103,51	93,68	--	--	--	--
026__|243A	100,85	101,34	95,16	85,70	--	--	--	--
026__|243A	102,85	102,34	96,16	86,70	--	--	--	--
026__|231A	101,34	98,46	94,02	81,40	--	--	--	--
026__|237|	103,42	99,77	95,88	83,85	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k	LE(D)4.0 63	LE(D)4.0 125	LE(D)4.0 250	LE(D)4.0 500
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(D)4.0 1k	LE(D)4.0 2k	LE(D)4.0 4k	LE(D)4.0 8k	LE(D)5.0 63	LE(D)5.0 125	LE(D)5.0 250	LE(D)5.0 500
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500
543_b|221A	--	--	--	--	66,44	81,21	97,89	101,75
026__|235|	--	--	--	--	68,62	84,70	99,51	102,23
026__|243A	--	--	--	--	70,74	87,06	101,70	108,40
026__|235|	--	--	--	--	66,04	80,89	97,65	105,53
026__|237|	--	--	--	--	68,62	84,70	99,51	102,23
026__|235|	--	--	--	--	68,54	84,54	99,43	102,19
026__|253A	--	--	--	--	72,01	88,32	102,95	109,66
026__|251|	--	--	--	--	68,16	84,09	98,22	99,83
026__|231A	--	--	--	--	67,27	82,12	98,88	106,77
026__|237|	--	--	--	--	68,53	84,69	99,51	102,20
026__|231A	--	--	--	--	65,69	80,90	97,65	105,19
026__|263B	--	--	--	--	72,80	89,12	103,73	106,44
026__|235|	--	--	--	--	65,90	80,89	97,65	105,40
026__|235|	--	--	--	--	66,04	80,90	97,65	105,53
026__|235|	--	--	--	--	63,45	78,83	95,66	99,12
026__|251|	--	--	--	--	68,23	84,11	98,22	99,87
026__|243A	--	--	--	--	68,68	84,57	98,43	100,26
026__|251|	--	--	--	--	68,62	84,70	98,51	100,23
026__|235|	--	--	--	--	68,40	84,52	99,43	102,13
543_b|221B	--	--	--	--	68,27	82,70	99,22	103,12
026__|263A	--	--	--	--	72,88	89,04	103,68	106,44
026__|235|	--	--	--	--	68,40	84,52	99,43	102,13
026__|235|	--	--	--	--	68,56	84,55	99,43	102,21
026__|231A	--	--	--	--	67,59	82,19	98,88	106,89
026__|237|	--	--	--	--	63,48	78,84	95,66	99,12
026__|237|	--	--	--	--	68,62	84,70	99,51	102,23
026__|251|	--	--	--	--	69,58	90,77	104,44	109,25
026__|231A	--	--	--	--	67,55	82,22	98,88	106,78
026__|231A	--	--	--	--	67,55	82,22	98,88	106,78
026__|259|	--	--	--	--	71,93	96,15	108,59	111,56
026__|243A	--	--	--	--	68,68	84,57	98,43	100,26
026__|235|	--	--	--	--	68,55	84,55	99,43	102,20
026__|233A	--	--	--	--	66,92	82,14	98,89	106,42
543_b|221B	--	--	--	--	67,71	82,54	99,22	102,91
026__|235|	--	--	--	--	72,37	97,52	109,72	112,02
026__|243A	--	--	--	--	68,68	84,57	99,43	102,26
026__|243A	--	--	--	--	69,68	85,57	100,43	107,26
026__|231A	--	--	--	--	65,69	80,90	97,65	105,19
026__|237|	--	--	--	--	65,36	85,53	100,88	106,91

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
543_b|221A	101,98	99,98	95,24	82,65	64,80	80,05	96,81	100,36
026__|235|	102,33	102,35	96,55	87,20	67,04	84,15	98,84	101,75
026__|243A	105,78	104,73	99,12	89,79	69,11	86,55	101,05	107,36
026__|235|	102,89	99,98	95,15	82,40	64,63	79,71	96,52	104,17
026__|237|	102,33	102,35	96,55	87,20	67,04	84,15	98,84	101,75
026__|235|	102,32	102,35	96,46	87,01	67,00	83,95	98,71	100,84
026__|253A	107,04	105,99	100,37	91,04	70,37	87,80	102,30	108,61
026__|251|	97,43	98,64	93,55	85,22	66,75	83,47	97,45	98,46
026__|231A	104,13	101,22	96,39	83,63	65,74	80,92	97,74	105,40
026__|237|	102,26	102,30	96,50	87,18	67,01	84,15	98,84	101,74
026__|231A	101,94	98,73	94,33	81,97	64,11	79,73	96,53	103,69
026__|263B	106,87	106,81	101,21	91,88	71,10	88,58	103,05	105,07
026__|235|	102,54	99,53	94,84	82,24	64,42	79,71	96,52	103,98
026__|235|	102,90	100,00	95,16	82,46	64,60	79,73	96,53	104,17
026__|235|	98,85	96,66	92,27	79,82	62,29	77,75	94,56	97,77
026__|251|	97,48	98,66	93,58	85,24	66,78	83,47	97,45	98,48
026__|243A	98,41	99,40	94,51	86,04	67,04	83,96	97,70	98,86
026__|251|	98,33	99,35	94,55	86,20	67,04	84,15	97,85	100,21
026__|235|	102,23	102,30	96,41	86,98	66,95	83,94	98,70	100,82
543_b|221B	102,65	100,27	95,78	83,51	65,84	81,03	97,72	101,09
026__|263A	106,84	106,78	101,12	91,76	71,12	88,47	102,99	105,03
026__|235|	102,23	102,30	96,41	86,98	66,95	83,94	98,70	100,82
026__|235|	102,32	102,33	96,46	87,01	67,02	83,96	98,71	100,86
026__|231A	104,36	101,48	96,57	83,79	65,91	80,94	97,74	105,49
026__|237|	98,86	96,68	92,29	79,87	62,33	77,78	94,58	97,78
026__|237|	102,33	102,35	96,55	87,20	67,04	84,15	98,84	101,75
026__|251|	105,43	103,64	98,55	90,22	68,17	90,15	103,66	107,88
026__|231A	104,03	101,03	96,27	83,64	65,74	80,96	97,75	105,30
026__|231A	104,03	101,03	96,27	83,64	65,74	80,96	97,75	105,30
026__|259|	107,63	105,60	100,91	92,57	70,28	95,59	107,90	110,32
026__|243A	98,41	99,40	94,51	86,04	67,04	83,96	97,70	98,86
026__|235|	102,32	102,34	96,46	87,01	67,00	83,95	98,70	100,84
026__|233A	103,18	99,97	95,57	83,21	65,21	80,95	97,76	104,92
543_b|221B	102,34	100,00	95,56	83,26	65,61	80,98	97,72	101,01
026__|235|	107,79	105,74	101,12	92,79	70,72	96,97	109,04	110,80
026__|243A	102,41	102,40	96,51	87,04	67,04	83,96	98,70	100,86
026__|243A	104,41	103,40	97,51	88,04	68,04	84,96	99,70	105,86
026__|231A	101,94	98,73	94,33	81,97	64,11	79,73	96,53	103,69
026__|237|	103,88	100,01	96,16	84,37	64,04	84,20	99,66	105,58

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)2.0 63	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250	LE(A)2.0 500
543_b|221A	101,34	99,66	94,89	81,99	--	--	--	--
026__|235|	103,63	103,66	100,99	90,11	--	--	--	--
026__|243A	106,57	105,99	103,04	92,18	--	--	--	--
026__|235|	102,36	99,74	94,85	81,81	--	--	--	--
026__|237|	103,63	103,66	100,99	90,11	--	--	--	--
026__|235|	101,47	101,95	96,02	86,74	--	--	--	--
026__|253A	107,82	107,23	104,29	93,42	--	--	--	--
026__|251|	96,58	98,28	93,11	84,95	--	--	--	--
026__|231A	103,60	100,97	96,09	83,04	--	--	--	--
026__|237|	103,61	103,65	100,98	90,11	--	--	--	--
026__|231A	101,26	98,39	93,97	81,30	--	--	--	--
026__|263B	105,99	106,37	100,77	91,62	--	--	--	--
026__|235|	101,96	99,26	94,52	81,62	--	--	--	--
026__|235|	102,37	99,75	94,87	81,86	--	--	--	--
026__|235|	98,28	96,41	91,98	79,28	--	--	--	--
026__|251|	96,59	98,28	93,12	84,96	--	--	--	--
026__|243A	97,49	98,96	94,03	85,75	--	--	--	--
026__|251|	101,68	101,89	100,44	89,66	--	--	--	--
026__|235|	101,44	101,93	96,00	86,73	--	--	--	--
543_b|221B	101,47	99,56	95,07	82,44	--	--	--	--
026__|263A	105,88	106,29	100,63	91,47	--	--	--	--
026__|235|	101,44	101,93	96,00	86,73	--	--	--	--
026__|235|	101,47	101,95	96,02	86,74	--	--	--	--
026__|231A	103,76	101,16	96,22	83,14	--	--	--	--
026__|237|	98,28	96,42	91,99	79,31	--	--	--	--
026__|237|	103,63	103,66	100,99	90,11	--	--	--	--
026__|251|	104,58	103,28	98,11	89,95	--	--	--	--
026__|231A	103,34	100,64	95,87	82,93	--	--	--	--
026__|231A	103,34	100,64	95,87	82,93	--	--	--	--
026__|259|	107,79	106,44	103,60	93,83	--	--	--	--
026__|243A	97,49	98,96	94,03	85,75	--	--	--	--
026__|235|	101,47	101,95	96,02	86,74	--	--	--	--
026__|233A	102,50	99,62	95,21	82,53	--	--	--	--
543_b|221B	101,37	99,48	95,01	82,36	--	--	--	--
026__|235|	108,03	106,69	103,89	94,06	--	--	--	--
026__|243A	101,49	101,96	96,03	86,75	--	--	--	--
026__|243A	103,49	102,96	97,03	87,75	--	--	--	--
026__|231A	101,26	98,39	93,97	81,30	--	--	--	--
026__|237|	103,37	99,74	95,86	83,77	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(A)2.0 1k	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)4.0 63	LE(A)4.0 125	LE(A)4.0 250	LE(A)4.0 500
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(A)4.0 1k	LE(A)4.0 2k	LE(A)4.0 4k	LE(A)4.0 8k	LE(A)5.0 63	LE(A)5.0 125	LE(A)5.0 250	LE(A)5.0 500
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(A)5.0 1k	LE(A)5.0 2k	LE(A)5.0 4k	LE(A)5.0 8k	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
543_b|221A	--	--	--	--	65,24	80,88	97,76	101,31
026__|235|	--	--	--	--	65,33	82,19	96,90	99,10
026__|243A	--	--	--	--	67,37	84,57	99,09	105,26
026__|235|	--	--	--	--	65,07	80,56	97,50	105,21
026__|237|	--	--	--	--	65,33	82,19	96,90	99,10
026__|235|	--	--	--	--	65,39	82,45	97,04	99,23
026__|253A	--	--	--	--	68,68	85,84	100,37	106,56
026__|251|	--	--	--	--	65,15	82,02	95,81	96,89
026__|231A	--	--	--	--	66,07	81,83	98,75	106,24
026__|237|	--	--	--	--	65,29	82,18	96,90	99,09
026__|231A	--	--	--	--	64,81	80,58	97,50	104,98
026__|263B	--	--	--	--	69,43	86,64	101,15	103,32
026__|235|	--	--	--	--	64,47	80,56	97,50	104,71
026__|235|	--	--	--	--	65,08	80,58	97,50	105,21
026__|235|	--	--	--	--	62,43	78,58	95,54	98,72
026__|251|	--	--	--	--	65,16	82,03	95,81	96,89
026__|243A	--	--	--	--	65,40	81,59	95,56	97,02
026__|251|	--	--	--	--	65,33	82,19	95,90	97,10
026__|235|	--	--	--	--	65,39	82,45	97,04	99,23
543_b|221B	--	--	--	--	66,50	82,37	99,24	102,53
026__|263A	--	--	--	--	69,47	86,55	101,09	103,29
026__|235|	--	--	--	--	65,39	82,45	97,04	99,23
026__|235|	--	--	--	--	65,33	82,44	97,04	99,21
026__|231A	--	--	--	--	66,24	81,85	98,75	106,31
026__|237|	--	--	--	--	62,43	78,58	95,54	98,72
026__|237|	--	--	--	--	65,33	82,19	96,90	99,10
026__|251|	--	--	--	--	66,56	88,70	102,03	106,30
026__|231A	--	--	--	--	66,29	81,88	98,76	106,32
026__|231A	--	--	--	--	66,29	81,88	98,76	106,32
026__|259|	--	--	--	--	68,55	93,64	105,98	108,39
026__|243A	--	--	--	--	65,39	81,59	95,56	97,02
026__|235|	--	--	--	--	65,39	82,45	97,04	99,23
026__|233A	--	--	--	--	66,08	81,85	98,76	106,24
543_b|221B	--	--	--	--	66,23	82,31	99,24	102,45
026__|235|	--	--	--	--	68,98	95,02	107,11	108,87
026__|243A	--	--	--	--	65,39	81,59	96,56	99,01
026__|243A	--	--	--	--	66,39	82,59	97,56	104,01
026__|231A	--	--	--	--	64,81	80,58	97,50	104,98
026__|237|	--	--	--	--	64,46	85,28	100,76	106,64

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500
543_b|221A	102,39	100,63	95,95	83,14	65,38	80,77	97,60	101,04
026__|235|	99,57	99,97	94,14	84,94	64,58	81,98	96,63	99,41
026__|243A	103,03	102,34	96,71	87,54	66,62	84,38	98,84	104,99
026__|235|	103,50	100,82	96,00	82,97	65,22	80,40	97,28	104,92
026__|237|	99,57	99,97	94,14	84,94	64,58	81,98	96,63	99,41
026__|235|	99,88	100,23	94,52	85,33	64,58	82,21	96,75	98,59
026__|253A	104,32	103,61	97,98	88,80	67,89	85,64	100,11	106,26
026__|251|	95,08	96,60	91,72	83,66	64,39	81,77	95,49	96,23
026__|231A	104,26	101,48	96,85	83,99	66,17	81,66	98,54	105,92
026__|237|	99,55	99,95	94,12	84,93	64,56	81,98	96,63	99,41
026__|231A	103,01	100,22	95,60	82,75	64,96	80,42	97,29	104,67
026__|263B	104,13	104,42	98,81	89,63	68,62	86,42	100,86	102,69
026__|235|	102,37	99,42	95,09	82,41	64,61	80,39	97,28	104,37
026__|235|	103,50	100,83	96,01	83,01	65,19	80,41	97,29	104,92
026__|235|	99,38	97,44	93,10	80,44	62,94	78,50	95,35	98,49
026__|251|	95,08	96,60	91,72	83,66	64,40	81,77	95,49	96,23
026__|243A	95,42	96,80	91,63	83,12	64,59	81,30	95,22	96,34
026__|251|	95,57	96,97	92,14	83,94	64,58	81,98	95,64	97,89
026__|235|	99,88	100,23	94,52	85,33	64,58	82,21	96,75	98,59
543_b|221B	103,18	101,19	96,85	84,21	66,26	82,16	99,02	102,16
026__|263A	104,04	104,35	98,68	89,49	68,61	86,31	100,80	102,64
026__|235|	99,88	100,23	94,52	85,33	64,58	82,21	96,75	98,59
026__|235|	99,85	100,20	94,49	85,32	64,57	82,21	96,75	98,59
026__|231A	104,38	101,62	96,94	84,07	66,23	81,66	98,54	105,97
026__|237|	99,38	97,43	93,10	80,42	62,99	78,51	95,35	98,49
026__|237|	99,57	99,97	94,14	84,94	64,58	81,98	96,63	99,41
026__|251|	103,08	101,60	96,72	88,66	65,81	88,45	101,71	105,64
026__|231A	104,40	101,63	96,95	84,11	66,30	81,69	98,55	105,97
026__|231A	104,40	101,63	96,95	84,11	66,30	81,69	98,55	105,97
026__|259|	104,85	103,19	98,49	90,30	67,79	93,41	105,69	107,93
026__|243A	95,42	96,80	91,62	83,12	64,59	81,30	95,22	96,34
026__|235|	99,89	100,23	94,52	85,33	64,59	82,21	96,75	98,59
026__|233A	104,27	101,49	96,86	84,06	66,18	81,69	98,56	105,92
543_b|221B	103,09	101,12	96,79	84,14	66,19	82,14	99,02	102,14
026__|235|	105,03	103,34	98,71	90,54	68,22	94,80	106,83	108,41
026__|243A	99,41	99,80	93,62	84,12	64,58	81,29	96,22	98,34
026__|243A	101,41	100,80	94,62	85,12	65,58	82,29	97,22	103,34
026__|231A	103,01	100,22	95,60	82,75	64,96	80,42	97,29	104,67
026__|237|	104,51	100,85	97,02	85,04	64,68	84,97	100,47	106,34

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)2.0 63	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250	LE(N)2.0 500
543_b|221A	102,28	100,63	95,91	82,96	--	--	--	--
026__|235|	101,45	101,55	98,90	88,03	--	--	--	--
026__|243A	104,38	103,87	100,96	90,10	--	--	--	--
026__|235|	103,42	100,82	95,96	82,82	--	--	--	--
026__|237|	101,45	101,55	98,90	88,03	--	--	--	--
026__|235|	99,49	100,04	94,33	85,22	--	--	--	--
026__|253A	105,65	105,13	102,22	91,36	--	--	--	--
026__|251|	94,66	96,42	91,53	83,55	--	--	--	--
026__|231A	104,17	101,48	96,81	83,83	--	--	--	--
026__|237|	101,44	101,54	98,90	88,03	--	--	--	--
026__|231A	102,92	100,22	95,56	82,58	--	--	--	--
026__|263B	103,74	104,24	98,63	89,53	--	--	--	--
026__|235|	102,26	99,42	95,04	82,24	--	--	--	--
026__|235|	103,42	100,83	95,97	82,85	--	--	--	--
026__|235|	99,30	97,48	93,08	80,30	--	--	--	--
026__|251|	94,66	96,42	91,53	83,55	--	--	--	--
026__|243A	94,97	96,60	91,39	82,97	--	--	--	--
026__|251|	99,54	99,79	98,36	87,58	--	--	--	--
026__|235|	99,49	100,04	94,33	85,22	--	--	--	--
543_b|221B	103,00	101,16	96,77	83,98	--	--	--	--
026__|263A	103,62	104,14	98,48	89,37	--	--	--	--
026__|235|	99,49	100,04	94,33	85,22	--	--	--	--
026__|235|	99,48	100,04	94,32	85,22	--	--	--	--
026__|231A	104,26	101,60	96,88	83,88	--	--	--	--
026__|237|	99,30	97,47	93,07	80,29	--	--	--	--
026__|237|	101,45	101,55	98,90	88,03	--	--	--	--
026__|251|	102,66	101,42	96,53	88,55	--	--	--	--
026__|231A	104,26	101,60	96,89	83,90	--	--	--	--
026__|231A	104,26	101,60	96,89	83,90	--	--	--	--
026__|259|	105,58	104,32	101,50	91,74	--	--	--	--
026__|243A	94,97	96,60	91,39	82,97	--	--	--	--
026__|235|	99,49	100,04	94,33	85,22	--	--	--	--
026__|233A	104,17	101,49	96,82	83,87	--	--	--	--
543_b|221B	102,97	101,15	96,75	83,96	--	--	--	--
026__|235|	105,82	104,57	101,79	91,97	--	--	--	--
026__|243A	98,97	99,59	93,39	83,97	--	--	--	--
026__|243A	100,97	100,59	94,39	84,97	--	--	--	--
026__|231A	102,92	100,22	95,56	82,58	--	--	--	--
026__|237|	104,44	100,85	96,98	84,84	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k	LE(N)4.0 63	LE(N)4.0 125	LE(N)4.0 250	LE(N)4.0 500
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(N)4.0 1k	LE(N)4.0 2k	LE(N)4.0 4k	LE(N)4.0 8k	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

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
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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	LE(P4)0.0 500
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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	LE(P4)2.0 63	LE(P4)2.0 125
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(P4)2.0 250	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)4.0 63
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(P4)4.0 125	LE(P4)4.0 250	LE(P4)4.0 500	LE(P4)4.0 1k	LE(P4)4.0 2k	LE(P4)4.0 4k	LE(P4)4.0 8k
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	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
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(P4)5.0 8k	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k
543_b|221A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|253A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|263A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|251|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|259|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|233A	--	--	--	--	--	--	--	--
543_b|221B	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|235|	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|243A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|231A	--	--	--	--	--	--	--	--
026__|237|	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LE(P4)Br 8k
543_b|221A	--
026__|235|	--
026__|243A	--
026__|235|	--
026__|237|	--
026__|235|	--
026__|253A	--
026__|251|	--
026__|231A	--
026__|237|	--
026__|231A	--
026__|263B	--
026__|235|	--
026__|235|	--
026__|235|	--
026__|251|	--
026__|243A	--
026__|251|	--
026__|235|	--
543_b|221B	--
026__|263A	--
026__|235|	--
026__|235|	--
026__|231A	--
026__|237|	--
026__|237|	--
026__|251|	--
026__|231A	--
026__|231A	--
026__|259|	--
026__|243A	--
026__|235|	--
026__|233A	--
543_b|221B	--
026__|235|	--
026__|243A	--
026__|243A	--
026__|231A	--
026__|237|	--

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Grids, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Namespace	LokaalID	Versie	DeltaX	DeltaY
PG	Plangebied	4,00	44,70				3	3

Bijlage 2 Itemeigenschappen rail

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Namespace
119261	30124359 [perronrand]	1,00	--	Eigen waarde	NL.img
70306	30124359 [perronrand]	1,00	--	Eigen waarde	NL.img
43646	30124359 [perronrand]	1,00	--	Eigen waarde	NL.img
47936	30124359 [perronrand]	1,00	--	Eigen waarde	NL.img
64978	30124359 [perronrand]	1,00	--	Eigen waarde	NL.img
178889	30124359 [perronrand]	1,00	--	Eigen waarde	NL.img
85162	30124359 [geluidscherm]	--	--	Eigen waarde	NL.img
19223	30124359 [perronrand]	1,00	--	Eigen waarde	NL.img
36263	30124359 [geluidscherm]	--	--	Eigen waarde	NL.img

Bijlage 2 Itemeigenschappen rail

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LokaalID	Versie	Cp	Zwevend	Hoek	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250
119261	30124359.55626E3F-DBB2-40CD-A287-58D9C0CC3401	1	5 dB	Nee	0,0	1,00	1,00	1,00
70306	30124359.5E4DCA4E-C0EB-424C-ACEE-600826719DDA	1	5 dB	Nee	0,0	1,00	1,00	1,00
43646	30124359.62D9E3AD-DAF9-45C4-85A0-F2B83FA940A7	1	5 dB	Nee	0,0	1,00	1,00	1,00
47936	30124359.8478009C-9F98-4080-AE5B-E0CF1403BBA8	1	5 dB	Nee	0,0	1,00	1,00	1,00
64978	30124359.8B3F0848-B20B-4BA7-8EC7-BB3A09F31B32	1	5 dB	Nee	0,0	1,00	1,00	1,00
178889	30124359.A344B8CE-7A72-42BB-A140-310014539EBC	1	5 dB	Nee	0,0	1,00	1,00	1,00
85162	30124359.B814C93D-7387-4EE7-9F0A-E36572F9A22C	1	0 dB	Nee	0,0	0,00	0,00	0,00
19223	30124359.EC85BFD6-57C5-4AE3-87BC-91DDC0FBF614	1	5 dB	Nee	0,0	1,00	1,00	1,00
36263	30124359.F9528717-2038-4671-8B9A-1F0EF7BF6FC5	1	0 dB	Nee	0,0	0,00	0,00	0,00

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500
119261	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
70306	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
43646	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
47936	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
64978	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
178889	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
85162	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
19223	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
36263	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k	Adiffr 63	Adiffr 125	Adiffr 250	Adiffr 500	Adiffr 1k	Adiffr 2k
119261	1,00	1,00	1,00	1,00	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
70306	1,00	1,00	1,00	1,00	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
43646	1,00	1,00	1,00	1,00	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
47936	1,00	1,00	1,00	1,00	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
64978	1,00	1,00	1,00	1,00	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
178889	1,00	1,00	1,00	1,00	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
85162	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
19223	1,00	1,00	1,00	1,00	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
36263	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Adiffr 4k	Adiffr 8k
119261	0,0	0,0
70306	0,0	0,0
43646	0,0	0,0
47936	0,0	0,0
64978	0,0	0,0
178889	0,0	0,0
85162	0,0	0,0
19223	0,0	0,0
36263	0,0	0,0

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hulplijnen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Namespace
br:_P500_0	br:_P500_026_25946 [brug]	45,17	0,00	Absoluut	NL.img

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hulplijnen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	LokaalID	Versie
br:_P500_0	30124359.6D90B8CD-049D-40D0-AF34-7746BA8E8DA3	1

Model: Geluid door spoorwegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hulpvlakken, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - Omgevingswet, railverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie
		0,00	0,00	Relatief			

Bijlage 2 Itemeigenschappen weg

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	SituatieVan
Bisschop B	Bisschop Balderikstraat	0,00	0,00	Relatief				0
Bisschop B	Bisschop Balderikstraat	0,00	0,00	Relatief				0
Bisschop B	Bisschop Balderikstraat	0,00	0,00	Relatief				0
Parallelst	Parallelstraat	0,00	--	Relatief				0
Parallelst	Parallelstraat	0,00	--	Relatief				0
Helmichstr	Helmichstraat	0,00	0,00	Relatief				0
Parallelst	Parallelstraat	0,00	--	Relatief				0
Parallelst	Parallelstraat	0,00	--	Relatief				0
Parallelst	Parallelstraat	0,00	0,00	Relatief				0
Boerskotte	Boerskottenlaan	0,00	0,00	Relatief				0
Boerskotte	Boerskottenlaan	0,00	0,00	Relatief				0
Boerskotte	Boerskottenlaan	0,00	0,00	Relatief				0
Bloemenkam	Bloemenkamplaan	0,00	0,00	Relatief				0
Bloemenkam	Bloemenkamplaan	0,00	0,00	Relatief				0
Boerskotte	Boerskottenlaan	0,00	0,00	Relatief				0
Boerskotte	Boerskottenlaan	0,00	0,00	Relatief				0
Helmichstr	Helmichstraat	0,00	0,00	Relatief				0
Helmichstr	Helmichstraat	0,00	0,00	Relatief				0
Helmichstr	Helmichstraat	0,00	0,00	Relatief				0
Helmichstr	Helmichstraat	0,00	0,00	Relatief				0
Helmichstr	Helmichstraat	0,00	0,00	Relatief				0
Bloemenkam	Bloemenkamplaan	0,00	0,00	Relatief				0
Bloemenkam	Bloemenkamplaan	0,00	0,00	Relatief				0
Helmichstr	Helmichstraat	0,00	0,00	Relatief				0
Helmichstr	Helmichstraat	0,00	0,00	Relatief				0
Helmichstr	Helmichstraat	0,00	0,00	Relatief				0
Bloemenkam	Bloemenkamplaan	0,00	0,00	Relatief				0
Bloemenkam	Bloemenkamplaan	0,00	0,00	Relatief				0
Bloemenkam	Bloemenkamplaan	0,00	0,00	Relatief				0
Bloemenkam	Bloemenkamplaan	0,00	0,00	Relatief				0
Bloemenkam	Bloemenkamplaan	0,00	0,00	Relatief				0
Bloemenkam	Bloemenkamplaan	0,00	0,00	Relatief				0

Bijlage 2 Itemeigenschappen weg

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))
Bisschop B	Verdeling	False	1,5	0	W7	30	30	30	--	30	30
Bisschop B	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30
Bisschop B	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30
Parallelst	Verdeling	False	1,5	0	W1	30	30	30	--	30	30
Parallelst	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30
Helmichstr	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30
Parallelst	Verdeling	False	1,5	0	W1	30	30	30	--	30	30
Parallelst	Verdeling	False	1,5	0	W1	30	30	30	--	30	30
Parallelst	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30
Boerskotte	Verdeling	False	1,5	0	W1	30	30	30	--	30	30
Boerskotte	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30
Boerskotte	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30
Bloemenkam	Verdeling	False	1,5	0	W1	30	30	30	--	30	30
Bloemenkam	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30
Boerskotte	Verdeling	False	1,5	0	W1	30	30	30	--	30	30
Boerskotte	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30
Helmichstr	Verdeling	False	1,5	0	W1	30	30	30	--	30	30
Helmichstr	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30
Helmichstr	Verdeling	False	1,5	0	W1	30	30	30	--	30	30
Helmichstr	Verdeling	False	1,5	0	W1	30	30	30	--	30	30
Helmichstr	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30
Bloemenkam	Verdeling	False	1,5	0	W1	30	30	30	--	30	30
Bloemenkam	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30
Helmichstr	Verdeling	False	1,5	0	W1	30	30	30	--	30	30
Helmichstr	Verdeling	False	1,5	0	W1	30	30	30	--	30	30
Helmichstr	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30
Bloemenkam	Verdeling	False	1,5	0	W1	30	30	30	--	30	30
Bloemenkam	Verdeling	False	1,5	0	W1	30	30	30	--	30	30
Bloemenkam	Verdeling	False	1,5	0	W1	30	30	30	--	30	30
Bloemenkam	Verdeling	False	1,5	0	W1	30	30	30	--	30	30

Bijlage 2 Itemeigenschappen weg

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))
Bisschop B	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Bisschop B	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Bisschop B	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Parallelst	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Parallelst	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Helmichstr	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Parallelst	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Parallelst	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Parallelst	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Boerskotte	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Boerskotte	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Boerskotte	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Bloemenkam	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Bloemenkam	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Boerskotte	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Boerskotte	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Helmichstr	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Helmichstr	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Helmichstr	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Helmichstr	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Bloemenkam	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Bloemenkam	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Helmichstr	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Helmichstr	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Bloemenkam	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Bloemenkam	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Bloemenkam	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Bloemenkam	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)
Bisschop B	2733,77	6,69	3,69	0,61	--	--	--	--	--	98,43	98,72	98,07
Bisschop B	1879,67	6,69	3,69	0,61	--	--	--	--	--	98,57	98,84	98,25
Bisschop B	1879,67	6,69	3,69	0,61	--	--	--	--	--	98,57	98,84	98,25
Parallelst	618,02	6,69	3,68	0,61	--	--	--	--	--	97,34	97,84	96,76
Parallelst	618,02	6,69	3,68	0,61	--	--	--	--	--	97,34	97,84	96,76
Helmichstr	1312,21	6,69	3,69	0,61	--	--	--	--	--	99,19	99,34	99,00
Parallelst	6,20	6,69	3,70	0,61	--	--	--	--	--	99,47	99,57	99,34
Parallelst	6,20	6,69	3,70	0,61	--	--	--	--	--	99,47	99,57	99,34
Parallelst	6,20	6,69	3,70	0,61	--	--	--	--	--	99,47	99,57	99,34
Boerskotte	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
Boerskotte	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
Boerskotte	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
Bloemenkam	6,20	6,69	3,70	0,61	--	--	--	--	--	99,47	99,57	99,34
Bloemenkam	6,20	6,69	3,70	0,61	--	--	--	--	--	99,47	99,57	99,34
Boerskotte	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
Boerskotte	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
Helmichstr	1312,21	6,69	3,69	0,61	--	--	--	--	--	99,19	99,34	99,00
Helmichstr	1312,21	6,69	3,69	0,61	--	--	--	--	--	99,19	99,34	99,00
Helmichstr	1312,21	6,69	3,69	0,61	--	--	--	--	--	99,19	99,34	99,00
Helmichstr	1306,63	6,69	3,70	0,61	--	--	--	--	--	99,35	99,47	99,19
Helmichstr	1306,63	6,69	3,70	0,61	--	--	--	--	--	99,35	99,47	99,19
Bloemenkam	797,19	6,69	3,68	0,61	--	--	--	--	--	97,29	97,79	96,76
Bloemenkam	797,19	6,69	3,68	0,61	--	--	--	--	--	97,29	97,79	96,76
Helmichstr	519,32	6,69	3,70	0,61	--	--	--	--	--	99,42	99,53	99,29
Helmichstr	519,32	6,69	3,70	0,61	--	--	--	--	--	99,42	99,53	99,29
Helmichstr	519,32	6,69	3,70	0,61	--	--	--	--	--	99,42	99,53	99,29
Bloemenkam	797,19	6,69	3,68	0,61	--	--	--	--	--	97,29	97,79	96,76
Bloemenkam	797,19	6,69	3,68	0,61	--	--	--	--	--	97,29	97,79	96,76
Bloemenkam	797,19	6,69	3,68	0,61	--	--	--	--	--	97,29	97,79	96,76
Bloemenkam	797,19	6,69	3,68	0,61	--	--	--	--	--	97,29	97,79	96,76

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)
Bisschop B	--	1,44	1,17	1,81	--	0,13	0,11	0,12	--	--	--	--	--
Bisschop B	--	1,28	1,04	1,61	--	0,15	0,13	0,14	--	--	--	--	--
Bisschop B	--	1,28	1,04	1,61	--	0,15	0,13	0,14	--	--	--	--	--
Parallelst	--	2,36	1,91	2,95	--	0,30	0,25	0,28	--	--	--	--	--
Parallelst	--	2,36	1,91	2,95	--	0,30	0,25	0,28	--	--	--	--	--
Helmichstr	--	0,73	0,59	0,92	--	0,08	0,07	0,07	--	--	--	--	--
Parallelst	--	0,50	0,41	0,63	--	0,03	0,02	0,02	--	--	--	--	--
Parallelst	--	0,50	0,41	0,63	--	0,03	0,02	0,02	--	--	--	--	--
Parallelst	--	0,50	0,41	0,63	--	0,03	0,02	0,02	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Bloemenkam	--	0,50	0,41	0,63	--	0,03	0,02	0,02	--	--	--	--	--
Bloemenkam	--	0,50	0,41	0,63	--	0,03	0,02	0,02	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Helmichstr	--	0,73	0,59	0,92	--	0,08	0,07	0,07	--	--	--	--	--
Helmichstr	--	0,73	0,59	0,92	--	0,08	0,07	0,07	--	--	--	--	--
Helmichstr	--	0,73	0,59	0,92	--	0,08	0,07	0,07	--	--	--	--	--
Helmichstr	--	0,61	0,49	0,77	--	0,04	0,03	0,04	--	--	--	--	--
Helmichstr	--	0,61	0,49	0,77	--	0,04	0,03	0,04	--	--	--	--	--
Bloemenkam	--	2,21	1,79	2,77	--	0,51	0,42	0,48	--	--	--	--	--
Bloemenkam	--	2,21	1,79	2,77	--	0,51	0,42	0,48	--	--	--	--	--
Helmichstr	--	0,51	0,41	0,65	--	0,07	0,06	0,07	--	--	--	--	--
Helmichstr	--	0,51	0,41	0,65	--	0,07	0,06	0,07	--	--	--	--	--
Helmichstr	--	0,51	0,41	0,65	--	0,07	0,06	0,07	--	--	--	--	--
Bloemenkam	--	2,21	1,79	2,77	--	0,51	0,42	0,48	--	--	--	--	--
Bloemenkam	--	2,21	1,79	2,77	--	0,51	0,42	0,48	--	--	--	--	--
Bloemenkam	--	2,21	1,79	2,77	--	0,51	0,42	0,48	--	--	--	--	--
Bloemenkam	--	2,21	1,79	2,77	--	0,51	0,42	0,48	--	--	--	--	--

Bijlage 2 Itemeigenschappen weg

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)
Bisschop B	180,02	99,58	16,35	--	2,63	1,18	0,30	--	0,24	0,11
Bisschop B	123,95	68,56	11,27	--	1,61	0,72	0,18	--	0,19	0,09
Bisschop B	123,95	68,56	11,27	--	1,61	0,72	0,18	--	0,19	0,09
Parallelst	40,25	22,25	3,65	--	0,98	0,43	0,11	--	0,12	0,06
Parallelst	40,25	22,25	3,65	--	0,98	0,43	0,11	--	0,12	0,06
Helmichstr	87,08	48,10	7,92	--	0,64	0,29	0,07	--	0,07	0,03
Parallelst	0,41	0,23	0,04	--	--	--	--	--	--	--
Parallelst	0,41	0,23	0,04	--	--	--	--	--	--	--
Parallelst	0,41	0,23	0,04	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Bloemenkam	0,41	0,23	0,04	--	--	--	--	--	--	--
Bloemenkam	0,41	0,23	0,04	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Helmichstr	87,08	48,10	7,92	--	0,64	0,29	0,07	--	0,07	0,03
Helmichstr	87,08	48,10	7,92	--	0,64	0,29	0,07	--	0,07	0,03
Helmichstr	87,08	48,10	7,92	--	0,64	0,29	0,07	--	0,07	0,03
Helmichstr	86,85	48,09	7,91	--	0,53	0,24	0,06	--	0,03	0,01
Helmichstr	86,85	48,09	7,91	--	0,53	0,24	0,06	--	0,03	0,01
Bloemenkam	51,89	28,69	4,71	--	1,18	0,53	0,13	--	0,27	0,12
Bloemenkam	51,89	28,69	4,71	--	1,18	0,53	0,13	--	0,27	0,12
Helmichstr	34,54	19,12	3,15	--	0,18	0,08	0,02	--	0,02	0,01
Helmichstr	34,54	19,12	3,15	--	0,18	0,08	0,02	--	0,02	0,01
Helmichstr	34,54	19,12	3,15	--	0,18	0,08	0,02	--	0,02	0,01
Bloemenkam	51,89	28,69	4,71	--	1,18	0,53	0,13	--	0,27	0,12
Bloemenkam	51,89	28,69	4,71	--	1,18	0,53	0,13	--	0,27	0,12
Bloemenkam	51,89	28,69	4,71	--	1,18	0,53	0,13	--	0,27	0,12
Bloemenkam	51,89	28,69	4,71	--	1,18	0,53	0,13	--	0,27	0,12

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k
Bisschop B	0,02	--	72,03	77,10	85,25	90,49	93,78	88,59	81,70
Bisschop B	0,02	--	76,96	82,73	89,96	92,50	94,36	86,03	80,13
Bisschop B	0,02	--	76,96	82,73	89,96	92,50	94,36	86,03	80,13
Parallelst	0,01	--	65,03	70,66	78,57	83,91	87,68	83,08	75,89
Parallelst	0,01	--	72,28	78,32	85,33	87,86	89,62	81,32	75,65
Helmichstr	0,01	--	75,32	80,95	88,29	90,83	92,75	84,40	78,39
Parallelst	--	--	44,78	49,93	58,24	63,58	67,53	62,87	55,29
Parallelst	--	--	44,78	49,93	58,24	63,58	67,53	62,87	55,29
Parallelst	--	--	52,02	57,57	64,98	67,52	69,47	61,11	55,03
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Bloemenkam	--	--	44,78	49,93	58,24	63,58	67,53	62,87	55,29
Bloemenkam	--	--	52,02	57,57	64,98	67,52	69,47	61,11	55,03
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Helmichstr	0,01	--	68,08	73,30	81,55	86,89	90,81	86,16	78,64
Helmichstr	0,01	--	75,32	80,95	88,29	90,83	92,75	84,40	78,39
Helmichstr	0,01	--	68,08	73,30	81,55	86,89	90,81	86,16	78,64
Helmichstr	--	--	68,03	73,21	81,50	86,84	90,78	86,12	78,56
Helmichstr	--	--	75,27	80,85	88,24	90,78	92,71	84,36	78,30
Bloemenkam	0,02	--	66,26	71,91	79,75	85,12	88,82	84,23	77,11
Bloemenkam	0,02	--	73,51	79,58	86,50	89,07	90,77	82,48	76,88
Helmichstr	--	--	64,04	69,20	77,49	82,84	86,77	82,12	74,56
Helmichstr	--	--	64,04	69,20	77,49	82,84	86,77	82,12	74,56
Helmichstr	--	--	71,27	76,85	84,23	86,78	88,71	80,35	74,30
Bloemenkam	0,02	--	66,26	71,91	79,75	85,12	88,82	84,23	77,11
Bloemenkam	0,02	--	66,26	71,91	79,75	85,12	88,82	84,23	77,11
Bloemenkam	0,02	--	66,26	71,91	79,75	85,12	88,82	84,23	77,11
Bloemenkam	0,02	--	66,26	71,91	79,75	85,12	88,82	84,23	77,11
Bloemenkam	0,02	--	66,26	71,91	79,75	85,12	88,82	84,23	77,11

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k
Bisschop B	71,13	69,42	74,44	82,63	87,87	91,18	85,97	79,03	68,42
Bisschop B	70,54	74,35	80,06	87,33	89,87	91,76	83,42	77,48	67,84
Bisschop B	70,54	74,35	80,06	87,33	89,87	91,76	83,42	77,48	67,84
Parallelst	65,48	62,38	67,91	75,90	81,24	85,05	80,43	73,17	62,69
Parallelst	66,25	69,63	75,57	82,65	85,19	86,99	78,68	72,92	63,45
Helmichstr	68,68	72,72	78,31	85,69	88,23	90,16	81,80	75,76	66,03
Parallelst	44,53	42,20	47,32	55,66	61,00	64,95	60,29	52,69	41,90
Parallelst	44,53	42,20	47,32	55,66	61,00	64,95	60,29	52,69	41,90
Parallelst	45,27	49,43	54,96	62,39	64,93	66,89	58,53	52,43	42,65
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Bloemenkam	44,53	42,20	47,32	55,66	61,00	64,95	60,29	52,69	41,90
Bloemenkam	45,27	49,43	54,96	62,39	64,93	66,89	58,53	52,43	42,65
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Helmichstr	67,94	65,48	70,67	78,95	84,29	88,22	83,56	76,02	65,28
Helmichstr	68,68	72,72	78,31	85,69	88,23	90,16	81,80	75,76	66,03
Helmichstr	67,94	65,48	70,67	78,95	84,29	88,22	83,56	76,02	65,28
Helmichstr	67,82	65,44	70,59	78,91	84,25	88,20	83,54	75,95	65,19
Helmichstr	68,57	72,68	78,23	85,65	88,19	90,13	81,77	75,69	65,93
Bloemenkam	66,76	63,59	69,13	77,07	82,43	86,19	81,58	74,37	63,94
Bloemenkam	67,53	70,84	76,80	83,82	86,38	88,13	79,82	74,13	64,71
Helmichstr	63,81	61,45	66,59	74,90	80,25	84,19	79,53	71,95	61,19
Helmichstr	63,81	61,45	66,59	74,90	80,25	84,19	79,53	71,95	61,19
Helmichstr	64,56	68,69	74,23	81,64	84,19	86,13	77,77	71,69	61,93
Bloemenkam	66,76	63,59	69,13	77,07	82,43	86,19	81,58	74,37	63,94
Bloemenkam	66,76	63,59	69,13	77,07	82,43	86,19	81,58	74,37	63,94
Bloemenkam	66,76	63,59	69,13	77,07	82,43	86,19	81,58	74,37	63,94
Bloemenkam	66,76	63,59	69,13	77,07	82,43	86,19	81,58	74,37	63,94

Bijlage 2 Itemeigenschappen weg

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63
Bisschop B	61,64	66,78	74,88	80,12	83,40	78,22	71,38	60,86	--
Bisschop B	66,57	72,41	79,59	82,12	83,97	75,65	69,80	60,25	--
Bisschop B	66,57	72,41	79,59	82,12	83,97	75,65	69,80	60,25	--
Parallelst	54,65	60,38	68,23	73,56	77,30	72,71	65,59	55,24	--
Parallelst	61,90	68,05	74,99	77,51	79,25	70,96	65,36	56,02	--
Helmichstr	64,92	70,59	77,91	80,45	82,36	74,01	68,02	58,34	--
Parallelst	34,38	39,55	47,86	53,19	57,13	52,48	44,91	34,16	--
Parallelst	34,38	39,55	47,86	53,19	57,13	52,48	44,91	34,16	--
Parallelst	41,62	47,20	54,59	57,13	59,07	50,72	44,65	34,91	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Bloemenkam	34,38	39,55	47,86	53,19	57,13	52,48	44,91	34,16	--
Bloemenkam	41,62	47,20	54,59	57,13	59,07	50,72	44,65	34,91	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Helmichstr	57,68	62,94	71,17	76,51	80,42	75,77	68,28	57,59	--
Helmichstr	64,92	70,59	77,91	80,45	82,36	74,01	68,02	58,34	--
Helmichstr	57,68	62,94	71,17	76,51	80,42	75,77	68,28	57,59	--
Helmichstr	57,64	62,85	71,12	76,45	80,38	75,73	68,20	57,48	--
Helmichstr	64,88	70,50	77,86	80,39	82,32	73,97	67,94	58,23	--
Bloemenkam	55,87	61,61	69,40	74,75	78,44	73,86	66,80	56,49	--
Bloemenkam	63,12	69,28	76,16	78,71	80,39	72,11	66,57	57,27	--
Helmichstr	53,64	58,84	67,11	72,45	76,38	71,73	64,19	53,47	--
Helmichstr	53,64	58,84	67,11	72,45	76,38	71,73	64,19	53,47	--
Helmichstr	60,88	66,49	73,85	76,39	78,32	69,96	63,93	54,21	--
Bloemenkam	55,87	61,61	69,40	74,75	78,44	73,86	66,80	56,49	--
Bloemenkam	55,87	61,61	69,40	74,75	78,44	73,86	66,80	56,49	--
Bloemenkam	55,87	61,61	69,40	74,75	78,44	73,86	66,80	56,49	--
Bloemenkam	55,87	61,61	69,40	74,75	78,44	73,86	66,80	56,49	--
Bloemenkam	55,87	61,61	69,40	74,75	78,44	73,86	66,80	56,49	--

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Bisschop B	--	--	--	--	--	--	--
Bisschop B	--	--	--	--	--	--	--
Bisschop B	--	--	--	--	--	--	--
Parallelst	--	--	--	--	--	--	--
Parallelst	--	--	--	--	--	--	--
Helmichstr	--	--	--	--	--	--	--
Parallelst	--	--	--	--	--	--	--
Parallelst	--	--	--	--	--	--	--
Parallelst	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--
Bloemenkam	--	--	--	--	--	--	--
Bloemenkam	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--
Boerskotte	--	--	--	--	--	--	--
Helmichstr	--	--	--	--	--	--	--
Helmichstr	--	--	--	--	--	--	--
Helmichstr	--	--	--	--	--	--	--
Helmichstr	--	--	--	--	--	--	--
Bloemenkam	--	--	--	--	--	--	--
Bloemenkam	--	--	--	--	--	--	--
Helmichstr	--	--	--	--	--	--	--
Helmichstr	--	--	--	--	--	--	--
Bloemenkam	--	--	--	--	--	--	--
Bloemenkam	--	--	--	--	--	--	--
Bloemenkam	--	--	--	--	--	--	--
Bloemenkam	--	--	--	--	--	--	--

Bijlage 2 Itemeigenschappen weg

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Grids, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Namespace	LokaalID	Versie	DeltaX	DeltaY
PG	Plangebied	4,00	44,70				3	3

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Namespace	LokaalID	Versie	Bf
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			1,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00
		NL.IMGeo			0,00

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		2,94	0,00	Relatief								0
		3,68	0,00	Relatief								0
		3,36	0,00	Relatief								0
		2,64	0,00	Relatief								0
		2,55	0,00	Relatief								0
		8,13	0,00	Relatief								0
		7,76	0,00	Relatief								0
		5,59	0,00	Relatief								0
		2,36	45,52	Relatief								0
		5,92	0,00	Relatief								0
		8,91	0,00	Relatief								0
		7,89	0,00	Relatief								0
		2,54	0,00	Relatief								0
		2,47	0,00	Relatief								0
		2,56	0,00	Relatief								0
		2,96	0,00	Relatief								0
		2,64	0,00	Relatief								0
		2,59	0,00	Relatief								0
		4,43	0,00	Relatief								0
		8,83	0,00	Relatief								0
		15,64	0,00	Relatief								0
		6,02	0,00	Relatief								0
		8,59	0,00	Relatief								0
		14,93	0,00	Relatief								0
		18,73	0,00	Relatief								0
		6,87	0,00	Relatief								0
		20,03	0,00	Relatief								0
		17,98	0,00	Relatief								0
		3,02	0,00	Relatief								0
		2,69	0,00	Relatief								0
		3,83	0,00	Relatief								0
		2,60	0,00	Relatief								0
		5,27	0,00	Relatief								0
		7,17	0,00	Relatief								0
		8,06	0,00	Relatief								0
		5,28	0,00	Relatief								0
		8,98	0,00	Relatief								0
		9,22	0,00	Relatief								0
		2,92	0,00	Relatief								0
		9,70	0,00	Relatief								0
		9,09	0,00	Relatief								0
		6,69	47,87	Relatief								0
		8,27	48,34	Relatief								0
		5,99	46,01	Relatief								0
		2,68	0,00	Relatief								0
		8,61	0,00	Relatief								0
		2,55	0,00	Relatief								0
		7,39	0,00	Relatief								0
		2,87	0,00	Relatief								0
		8,23	0,00	Relatief								0
		2,34	0,00	Relatief								0
		2,86	0,00	Relatief								0
		2,58	0,00	Relatief								0
		6,68	0,00	Relatief								0
		5,56	0,00	Relatief								0
		5,60	0,00	Relatief								0
		10,27	0,00	Relatief								0
		5,59	0,00	Relatief								0
		8,77	0,00	Relatief								0
		5,27	0,00	Relatief								0
		8,08	0,00	Relatief								0
		8,86	0,00	Relatief								0
		5,12	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		2,59	0,00	Relatief								0
		8,36	0,00	Relatief								0
		8,74	0,00	Relatief								0
		8,72	0,00	Relatief								0
		8,83	0,00	Relatief								0
		8,49	0,00	Relatief								0
		2,63	0,00	Relatief								0
		5,63	0,00	Relatief								0
		8,89	0,00	Relatief								0
		2,57	0,00	Relatief								0
		2,68	0,00	Relatief								0
		7,33	0,00	Relatief								0
		5,30	0,00	Relatief								0
		2,62	0,00	Relatief								0
		2,69	0,00	Relatief								0
		9,86	47,13	Relatief								0
		3,02	47,08	Relatief								0
		3,71	45,36	Relatief								0
		5,51	0,00	Relatief								0
		7,99	0,00	Relatief								0
		9,46	0,00	Relatief								0
		5,66	0,00	Relatief								0
		5,98	0,00	Relatief								0
		8,90	0,00	Relatief								0
		6,17	48,56	Relatief								0
		5,45	0,00	Relatief								0
		8,07	0,00	Relatief								0
		7,98	0,00	Relatief								0
		2,60	0,00	Relatief								0
		2,71	0,00	Relatief								0
		9,53	0,00	Relatief								0
		6,58	0,00	Relatief								0
		11,22	0,00	Relatief								0
		8,03	0,00	Relatief								0
		2,58	0,00	Relatief								0
		9,15	0,00	Relatief								0
		5,78	0,00	Relatief								0
		2,49	0,00	Relatief								0
		3,25	0,00	Relatief								0
		2,28	0,00	Relatief								0
		6,02	0,00	Relatief								0
		2,85	0,00	Relatief								0
		5,61	0,00	Relatief								0
		9,11	47,06	Relatief								0
		6,67	0,00	Relatief								0
		10,39	0,00	Relatief								0
		6,40	0,00	Relatief								0
		8,19	0,00	Relatief								0
		8,48	0,00	Relatief								0
		2,68	0,00	Relatief								0
		8,91	0,00	Relatief								0
		2,58	0,00	Relatief								0
		4,72	0,00	Relatief								0
		2,63	0,00	Relatief								0
		2,66	0,00	Relatief								0
		8,59	0,00	Relatief								0
		2,88	0,00	Relatief								0
		9,63	0,00	Relatief								0
		6,70	0,00	Relatief								0
		5,16	0,00	Relatief								0
		8,16	0,00	Relatief								0
		2,85	0,00	Relatief								0
		7,80	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Bijlage 2 Itemeigenschappen weg

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		8,66	0,00	Relatief								0
		3,60	0,00	Relatief								0
		8,53	0,00	Relatief								0
		2,60	0,00	Relatief								0
		7,21	0,00	Relatief								0
		5,45	0,00	Relatief								0
		9,77	0,00	Relatief								0
		2,31	0,00	Relatief								0
		2,69	0,00	Relatief								0
		2,43	0,00	Relatief								0
		8,58	0,00	Relatief								0
		2,61	0,00	Relatief								0
		2,46	0,00	Relatief								0
		6,74	0,00	Relatief								0
		9,60	0,00	Relatief								0
		6,53	0,00	Relatief								0
		2,43	0,00	Relatief								0
		3,44	0,00	Relatief								0
		9,98	0,00	Relatief								0
		5,90	0,00	Relatief								0
		5,75	0,00	Relatief								0
		2,85	0,00	Relatief								0
		6,76	0,00	Relatief								0
		6,52	0,00	Relatief								0
		3,17	0,00	Relatief								0
		9,64	0,00	Relatief								0
		10,21	0,00	Relatief								0
		3,45	0,00	Relatief								0
		8,36	0,00	Relatief								0
		8,36	0,00	Relatief								0
		7,78	0,00	Relatief								0
		5,65	0,00	Relatief								0
		6,66	0,00	Relatief								0
		2,66	0,00	Relatief								0
		7,50	0,00	Relatief								0
		5,49	0,00	Relatief								0
		4,93	48,66	Relatief								0
		5,19	0,00	Relatief								0
		8,82	0,00	Relatief								0
		3,07	0,00	Relatief								0
		2,57	0,00	Relatief								0
		3,30	0,00	Relatief								0
		7,98	0,00	Relatief								0
		5,24	0,00	Relatief								0
		7,96	0,00	Relatief								0
		2,61	0,00	Relatief								0
		8,10	0,00	Relatief								0
		5,77	0,00	Relatief								0
		8,91	0,00	Relatief								0
		2,63	0,00	Relatief								0
		7,94	0,00	Relatief								0
		7,94	0,00	Relatief								0
		8,11	0,00	Relatief								0
		5,70	0,00	Relatief								0
		5,19	0,00	Relatief								0
		2,79	0,00	Relatief								0
		2,59	0,00	Relatief								0
		7,35	0,00	Relatief								0
		8,94	0,00	Relatief								0
		2,59	0,00	Relatief								0
		9,87	0,00	Relatief								0
		8,35	0,00	Relatief								0
		5,40	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		3,02	48,39	Relatief								0
		8,63	0,00	Relatief								0
		7,78	0,00	Relatief								0
		5,56	0,00	Relatief								0
		2,57	0,00	Relatief								0
		2,54	0,00	Relatief								0
		2,52	45,55	Relatief								0
		2,96	0,00	Relatief								0
		2,48	0,00	Relatief								0
		2,62	0,00	Relatief								0
		9,20	0,00	Relatief								0
		3,53	0,00	Relatief								0
		8,91	0,00	Relatief								0
		8,50	0,00	Relatief								0
		2,76	0,00	Relatief								0
		2,54	0,00	Relatief								0
		8,71	0,00	Relatief								0
		8,23	0,00	Relatief								0
		5,27	0,00	Relatief								0
		2,66	0,00	Relatief								0
		5,49	0,00	Relatief								0
		7,78	0,00	Relatief								0
		10,33	0,00	Relatief								0
		2,53	0,00	Relatief								0
		2,63	0,00	Relatief								0
		2,33	0,00	Relatief								0
		7,60	0,00	Relatief								0
		2,57	0,00	Relatief								0
		2,86	0,00	Relatief								0
		5,42	0,00	Relatief								0
		8,11	0,00	Relatief								0
		8,86	0,00	Relatief								0
		2,73	0,00	Relatief								0
		5,51	0,00	Relatief								0
		7,71	0,00	Relatief								0
		4,62	0,00	Relatief								0
		6,74	0,00	Relatief								0
		6,43	0,00	Relatief								0
		5,67	0,00	Relatief								0
		10,04	0,00	Relatief								0
		2,59	0,00	Relatief								0
		2,54	0,00	Relatief								0
		2,54	0,00	Relatief								0
		2,75	0,00	Relatief								0
		5,69	0,00	Relatief								0
		2,29	0,00	Relatief								0
		2,98	0,00	Relatief								0
		2,68	0,00	Relatief								0
		8,53	0,00	Relatief								0
		2,34	0,00	Relatief								0
		2,62	0,00	Relatief								0
		7,02	0,00	Relatief								0
		5,64	0,00	Relatief								0
		7,90	0,00	Relatief								0
		5,92	0,00	Relatief								0
		8,94	0,00	Relatief								0
		2,64	0,00	Relatief								0
		8,15	0,00	Relatief								0
		2,58	0,00	Relatief								0
		9,09	48,37	Relatief								0
		5,82	48,10	Relatief								0
		2,77	45,25	Relatief								0
		5,68	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		8,83	0,00	Relatief								0
		2,56	0,00	Relatief								0
		6,66	0,00	Relatief								0
		6,93	0,00	Relatief								0
		2,66	0,00	Relatief								0
		6,92	0,00	Relatief								0
		2,67	0,00	Relatief								0
		8,43	0,00	Relatief								0
		8,65	0,00	Relatief								0
		2,74	0,00	Relatief								0
		8,26	0,00	Relatief								0
		6,42	0,00	Relatief								0
		5,68	0,00	Relatief								0
		5,32	0,00	Relatief								0
		8,69	0,00	Relatief								0
		2,54	0,00	Relatief								0
		2,71	0,00	Relatief								0
		2,86	0,00	Relatief								0
		2,51	0,00	Relatief								0
		7,35	0,00	Relatief								0
		5,14	0,00	Relatief								0
		8,91	0,00	Relatief								0
		6,69	0,00	Relatief								0
		5,35	0,00	Relatief								0
		2,62	0,00	Relatief								0
		2,61	0,00	Relatief								0
		2,62	0,00	Relatief								0
		5,92	0,00	Relatief								0
		3,43	0,00	Relatief								0
		2,56	0,00	Relatief								0
		8,86	0,00	Relatief								0
		7,41	0,00	Relatief								0
		4,48	45,50	Relatief								0
		8,59	0,00	Relatief								0
		4,53	0,00	Relatief								0
		7,17	0,00	Relatief								0
		5,58	0,00	Relatief								0
		7,94	0,00	Relatief								0
		10,26	0,00	Relatief								0
		2,61	0,00	Relatief								0
		2,87	0,00	Relatief								0
		2,57	0,00	Relatief								0
		10,30	0,00	Relatief								0
		5,04	0,00	Relatief								0
		8,81	0,00	Relatief								0
		8,14	0,00	Relatief								0
		10,82	0,00	Relatief								0
		6,95	0,00	Relatief								0
		2,54	0,00	Relatief								0
		8,63	0,00	Relatief								0
		2,98	0,00	Relatief								0
		2,64	0,00	Relatief								0
		2,53	0,00	Relatief								0
		2,78	0,00	Relatief								0
		5,47	0,00	Relatief								0
		4,42	0,00	Relatief								0
		10,03	0,00	Relatief								0
		5,34	0,00	Relatief								0
		2,99	0,00	Relatief								0
		10,36	0,00	Relatief								0
		5,62	0,00	Relatief								0
		4,41	0,00	Relatief								0
		2,58	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		5,00	0,00	Relatief								0
		8,70	0,00	Relatief								0
		6,04	0,00	Relatief								0
		31,69	0,00	Relatief								0
		6,52	0,00	Relatief								0
		8,59	0,00	Relatief								0
		2,82	0,00	Relatief								0
		8,84	46,81	Relatief								0
		2,65	0,00	Relatief								0
		5,33	0,00	Relatief								0
		7,00	0,00	Relatief								0
		7,18	0,00	Relatief								0
		8,70	0,00	Relatief								0
		2,32	0,00	Relatief								0
		8,85	0,00	Relatief								0
		8,49	0,00	Relatief								0
		8,44	0,00	Relatief								0
		2,60	0,00	Relatief								0
		9,17	0,00	Relatief								0
		8,89	0,00	Relatief								0
		4,03	48,14	Relatief								0
		9,88	0,00	Relatief								0
		8,63	0,00	Relatief								0
		5,91	0,00	Relatief								0
		5,68	0,00	Relatief								0
		9,58	0,00	Relatief								0
		2,60	0,00	Relatief								0
		5,56	0,00	Relatief								0
		10,71	0,00	Relatief								0
		7,42	0,00	Relatief								0
		5,77	0,00	Relatief								0
		8,98	0,00	Relatief								0
		5,56	0,00	Relatief								0
		2,58	0,00	Relatief								0
		8,13	0,00	Relatief								0
		2,41	0,00	Relatief								0
		10,69	0,00	Relatief								0
		9,89	0,00	Relatief								0
		8,00	0,00	Relatief								0
		9,80	0,00	Relatief								0
		2,47	0,00	Relatief								0
		8,58	0,00	Relatief								0
		8,61	0,00	Relatief								0
		8,61	0,00	Relatief								0
		8,70	0,00	Relatief								0
		8,59	0,00	Relatief								0
		2,78	0,00	Relatief								0
		5,55	0,00	Relatief								0
		8,94	0,00	Relatief								0
		5,55	0,00	Relatief								0
		3,07	0,00	Relatief								0
		8,60	0,00	Relatief								0
		8,49	0,00	Relatief								0
		8,85	0,00	Relatief								0
		8,81	0,00	Relatief								0
		5,37	0,00	Relatief								0
		8,05	0,00	Relatief								0
		8,51	0,00	Relatief								0
		6,82	0,00	Relatief								0
		8,57	0,00	Relatief								0
		5,99	0,00	Relatief								0
		10,20	0,00	Relatief								0
		6,13	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		7,79	0,00	Relatief								0
		6,97	0,00	Relatief								0
		8,62	0,00	Relatief								0
		7,78	0,00	Relatief								0
		5,24	0,00	Relatief								0
		5,04	0,00	Relatief								0
		5,34	0,00	Relatief								0
		9,68	0,00	Relatief								0
		2,63	0,00	Relatief								0
		3,27	0,00	Relatief								0
		8,74	0,00	Relatief								0
		3,92	48,45	Relatief								0
		5,88	0,00	Relatief								0
		8,07	0,00	Relatief								0
		4,56	0,00	Relatief								0
		8,88	0,00	Relatief								0
		7,99	0,00	Relatief								0
		5,33	0,00	Relatief								0
		8,80	0,00	Relatief								0
		5,80	0,00	Relatief								0
		2,60	0,00	Relatief								0
		2,45	0,00	Relatief								0
		2,62	0,00	Relatief								0
		2,63	0,00	Relatief								0
		5,72	0,00	Relatief								0
		5,40	0,00	Relatief								0
		8,77	0,00	Relatief								0
		2,78	0,00	Relatief								0
		7,75	0,00	Relatief								0
		8,80	46,86	Relatief								0
		2,46	0,00	Relatief								0
		7,84	0,00	Relatief								0
		5,66	0,00	Relatief								0
		3,06	48,70	Relatief								0
		2,39	0,00	Relatief								0
		6,03	0,00	Relatief								0
		8,26	0,00	Relatief								0
		5,84	0,00	Relatief								0
		5,12	0,00	Relatief								0
		7,87	0,00	Relatief								0
		3,09	0,00	Relatief								0
		8,90	0,00	Relatief								0
		5,63	0,00	Relatief								0
		5,29	0,00	Relatief								0
		6,70	0,00	Relatief								0
		6,03	0,00	Relatief								0
		5,15	0,00	Relatief								0
		8,47	0,00	Relatief								0
		9,14	0,00	Relatief								0
		6,56	0,00	Relatief								0
		8,84	0,00	Relatief								0
		5,78	0,00	Relatief								0
		8,68	0,00	Relatief								0
		2,62	0,00	Relatief								0
		2,55	0,00	Relatief								0
		8,62	0,00	Relatief								0
		2,66	0,00	Relatief								0
		9,88	0,00	Relatief								0
		10,08	0,00	Relatief								0
		2,66	0,00	Relatief								0
		8,60	0,00	Relatief								0
		5,57	0,00	Relatief								0
		5,69	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		8,24	0,00	Relatief								0
		8,09	0,00	Relatief								0
		10,46	0,00	Relatief								0
		9,79	0,00	Relatief								0
		9,79	0,00	Relatief								0
		10,16	0,00	Relatief								0
		3,72	0,00	Relatief								0
		2,56	0,00	Relatief								0
		2,69	0,00	Relatief								0
		8,09	0,00	Relatief								0
		8,56	0,00	Relatief								0
		8,57	0,00	Relatief								0
		5,84	0,00	Relatief								0
		2,74	0,00	Relatief								0
		3,39	0,00	Relatief								0
		9,76	0,00	Relatief								0
		7,81	0,00	Relatief								0
		4,89	0,00	Relatief								0
		9,24	0,00	Relatief								0
		7,68	0,00	Relatief								0
		5,67	0,00	Relatief								0
		7,93	0,00	Relatief								0
		9,57	0,00	Relatief								0
		2,62	0,00	Relatief								0
		9,70	0,00	Relatief								0
		8,42	0,00	Relatief								0
		8,08	0,00	Relatief								0
		5,91	0,00	Relatief								0
		5,79	0,00	Relatief								0
		2,57	0,00	Relatief								0
		4,17	0,00	Relatief								0
		6,46	0,00	Relatief								0
		8,12	0,00	Relatief								0
		5,55	0,00	Relatief								0
		6,62	0,00	Relatief								0
		2,75	0,00	Relatief								0
		8,22	0,00	Relatief								0
		5,31	0,00	Relatief								0
		7,68	0,00	Relatief								0
		7,94	0,00	Relatief								0
		7,02	0,00	Relatief								0
		5,81	0,00	Relatief								0
		8,78	0,00	Relatief								0
		6,25	0,00	Relatief								0
		8,52	0,00	Relatief								0
		7,60	0,00	Relatief								0
		8,81	0,00	Relatief								0
		6,60	0,00	Relatief								0
		9,10	0,00	Relatief								0
		3,54	0,00	Relatief								0
		5,84	0,00	Relatief								0
		2,66	0,00	Relatief								0
		3,44	0,00	Relatief								0
		8,24	0,00	Relatief								0
		8,63	47,37	Relatief								0
		9,34	0,00	Relatief								0
		8,11	0,00	Relatief								0
		5,47	0,00	Relatief								0
		2,46	0,00	Relatief								0
		2,73	0,00	Relatief								0
		2,46	0,00	Relatief								0
		2,46	0,00	Relatief								0
		2,84	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		3,03	0,00	Relatief								0
		4,03	0,00	Relatief								0
		8,65	0,00	Relatief								0
		8,66	0,00	Relatief								0
		7,12	0,00	Relatief								0
		5,80	0,00	Relatief								0
		7,74	0,00	Relatief								0
		7,81	0,00	Relatief								0
		7,69	0,00	Relatief								0
		2,66	0,00	Relatief								0
		2,54	0,00	Relatief								0
		7,52	0,00	Relatief								0
		12,90	0,00	Relatief								0
		2,28	0,00	Relatief								0
		2,26	0,00	Relatief								0
		5,68	0,00	Relatief								0
		4,50	0,00	Relatief								0
		8,73	0,00	Relatief								0
		8,82	0,00	Relatief								0
		6,82	0,00	Relatief								0
		6,17	0,00	Relatief								0
		8,99	0,00	Relatief								0
		8,69	0,00	Relatief								0
		3,11	0,00	Relatief								0
		2,67	0,00	Relatief								0
		5,52	0,00	Relatief								0
		5,83	0,00	Relatief								0
		8,10	0,00	Relatief								0
		8,71	0,00	Relatief								0
		2,72	0,00	Relatief								0
		7,90	0,00	Relatief								0
		5,51	0,00	Relatief								0
		9,28	0,00	Relatief								0
		6,15	0,00	Relatief								0
		9,25	0,00	Relatief								0
		9,76	0,00	Relatief								0
		6,18	0,00	Relatief								0
		7,45	0,00	Relatief								0
		5,36	0,00	Relatief								0
		8,44	0,00	Relatief								0
		5,96	0,00	Relatief								0
		5,44	0,00	Relatief								0
		7,08	0,00	Relatief								0
		7,10	0,00	Relatief								0
		7,42	0,00	Relatief								0
		8,80	0,00	Relatief								0
		8,80	0,00	Relatief								0
		5,70	0,00	Relatief								0
		8,56	0,00	Relatief								0
		8,46	0,00	Relatief								0
		9,88	0,00	Relatief								0
		9,34	0,00	Relatief								0
		7,87	0,00	Relatief								0
		5,25	0,00	Relatief								0
		8,12	0,00	Relatief								0
		4,13	0,00	Relatief								0
		8,60	0,00	Relatief								0
		2,64	0,00	Relatief								0
		8,42	0,00	Relatief								0
		8,61	0,00	Relatief								0
		5,42	0,00	Relatief								0
		5,83	0,00	Relatief								0
		10,26	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Bijlage 2 Itemeigenschappen weg

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		10,22	0,00	Relatief								0
		5,82	0,00	Relatief								0
		12,57	0,00	Relatief								0
		12,57	0,00	Relatief								0
		5,21	0,00	Relatief								0
		8,66	0,00	Relatief								0
		9,74	0,00	Relatief								0
		6,14	0,00	Relatief								0
		5,54	0,00	Relatief								0
		5,65	0,00	Relatief								0
		8,06	0,00	Relatief								0
		5,91	0,00	Relatief								0
		6,14	0,00	Relatief								0
		11,17	0,00	Relatief								0
		8,82	0,00	Relatief								0
		7,63	0,00	Relatief								0
		8,30	0,00	Relatief								0
		6,36	0,00	Relatief								0
		2,51	0,00	Relatief								0
		2,77	0,00	Relatief								0
		3,06	0,00	Relatief								0
		8,61	0,00	Relatief								0
		2,60	0,00	Relatief								0
		9,84	0,00	Relatief								0
		11,60	0,00	Relatief								0
		11,70	0,00	Relatief								0
		7,67	0,00	Relatief								0
		9,96	0,00	Relatief								0
		9,15	0,00	Relatief								0
		5,79	0,00	Relatief								0
		9,16	0,00	Relatief								0
		2,63	0,00	Relatief								0
		8,62	0,00	Relatief								0
		6,84	0,00	Relatief								0
		5,54	0,00	Relatief								0
		2,69	0,00	Relatief								0
		6,63	0,00	Relatief								0
		10,74	0,00	Relatief								0
		6,90	0,00	Relatief								0
		6,88	0,00	Relatief								0
		7,04	0,00	Relatief								0
		8,67	0,00	Relatief								0
		2,57	0,00	Relatief								0
		2,79	0,00	Relatief								0
		2,86	0,00	Relatief								0
		2,93	0,00	Relatief								0
		5,15	0,00	Relatief								0
		8,21	0,00	Relatief								0
		8,79	0,00	Relatief								0
		9,02	0,00	Relatief								0
		7,89	0,00	Relatief								0
		2,51	0,00	Relatief								0
		8,09	0,00	Relatief								0
		6,07	0,00	Relatief								0
		9,72	0,00	Relatief								0
		5,37	0,00	Relatief								0
		7,91	0,00	Relatief								0
		6,15	0,00	Relatief								0
		9,23	0,00	Relatief								0
		7,12	0,00	Relatief								0
		5,59	0,00	Relatief								0
		5,68	0,00	Relatief								0
		6,84	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		9,16	0,00	Relatief								0
		5,59	0,00	Relatief								0
		7,59	0,00	Relatief								0
		3,00	0,00	Relatief								0
		2,47	0,00	Relatief								0
		2,55	0,00	Relatief								0
		7,75	0,00	Relatief								0
		8,85	0,00	Relatief								0
		2,53	0,00	Relatief								0
		8,68	0,00	Relatief								0
		2,56	0,00	Relatief								0
		8,86	0,00	Relatief								0
		8,63	0,00	Relatief								0
		5,69	0,00	Relatief								0
		2,44	0,00	Relatief								0
		7,99	0,00	Relatief								0
		2,57	0,00	Relatief								0
		2,32	0,00	Relatief								0
		2,70	0,00	Relatief								0
		4,02	0,00	Relatief								0
		8,59	0,00	Relatief								0
		8,65	0,00	Relatief								0
		10,50	0,00	Relatief								0
		2,74	0,00	Relatief								0
		2,54	0,00	Relatief								0
		8,62	0,00	Relatief								0
		9,51	0,00	Relatief								0
		7,22	0,00	Relatief								0
		2,66	0,00	Relatief								0
		9,15	46,93	Relatief								0
		9,40	46,98	Relatief								0
		2,97	0,00	Relatief								0
		8,58	0,00	Relatief								0
		8,97	0,00	Relatief								0
		8,82	0,00	Relatief								0
		8,57	0,00	Relatief								0
		8,80	0,00	Relatief								0
		8,69	0,00	Relatief								0
		8,72	0,00	Relatief								0
		10,40	0,00	Relatief								0
		12,92	0,00	Relatief								0
		8,41	0,00	Relatief								0
		10,24	0,00	Relatief								0
		2,49	0,00	Relatief								0
		5,80	0,00	Relatief								0
		9,29	0,00	Relatief								0
		6,30	0,00	Relatief								0
		8,71	0,00	Relatief								0
		8,78	0,00	Relatief								0
		9,11	0,00	Relatief								0
		8,79	0,00	Relatief								0
		8,78	0,00	Relatief								0
		8,56	0,00	Relatief								0
		8,55	0,00	Relatief								0
		8,55	0,00	Relatief								0
		7,58	45,39	Relatief								0
		9,68	47,18	Relatief								0
		4,04	0,00	Relatief								0
		9,10	0,00	Relatief								0
		8,13	0,00	Relatief								0
		8,10	0,00	Relatief								0
		7,76	0,00	Relatief								0
		7,93	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		8,92	0,00	Relatief								0
		8,29	0,00	Relatief								0
		6,98	0,00	Relatief								0
		8,69	0,00	Relatief								0
		5,98	0,00	Relatief								0
		7,00	0,00	Relatief								0
		5,11	0,00	Relatief								0
		8,20	0,00	Relatief								0
		5,26	0,00	Relatief								0
		8,27	0,00	Relatief								0
		5,51	0,00	Relatief								0
		6,75	0,00	Relatief								0
		2,46	0,00	Relatief								0
		5,69	0,00	Relatief								0
		6,79	0,00	Relatief								0
		5,77	0,00	Relatief								0
		9,81	0,00	Relatief								0
		8,81	0,00	Relatief								0
		8,73	48,32	Relatief								0
		7,40	48,59	Relatief								0
		7,76	0,00	Relatief								0
		5,25	0,00	Relatief								0
		6,65	0,00	Relatief								0
		5,36	0,00	Relatief								0
		9,18	0,00	Relatief								0
		5,69	0,00	Relatief								0
		8,67	0,00	Relatief								0
		6,05	0,00	Relatief								0
		10,09	0,00	Relatief								0
		5,71	0,00	Relatief								0
		5,18	0,00	Relatief								0
		9,57	0,00	Relatief								0
		7,61	0,00	Relatief								0
		7,67	0,00	Relatief								0
		7,72	0,00	Relatief								0
		8,07	0,00	Relatief								0
		8,43	48,49	Relatief								0
		8,73	48,45	Relatief								0
		8,01	0,00	Relatief								0
		6,73	0,00	Relatief								0
		7,67	0,00	Relatief								0
		8,58	0,00	Relatief								0
		5,96	0,00	Relatief								0
		6,80	0,00	Relatief								0
		5,67	0,00	Relatief								0
		6,11	0,00	Relatief								0
		8,07	0,00	Relatief								0
		8,72	0,00	Relatief								0
		7,22	0,00	Relatief								0
		9,44	0,00	Relatief								0
		10,43	0,00	Relatief								0
		7,33	0,00	Relatief								0
		10,20	0,00	Relatief								0
		7,40	0,00	Relatief								0
		5,40	0,00	Relatief								0
		8,25	0,00	Relatief								0
		6,23	0,00	Relatief								0
		5,89	0,00	Relatief								0
		8,88	0,00	Relatief								0
		5,75	0,00	Relatief								0
		8,59	0,00	Relatief								0
		8,86	0,00	Relatief								0
		8,05	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		8,36	0,00	Relatief								0
		5,79	0,00	Relatief								0
		9,71	0,00	Relatief								0
		9,71	0,00	Relatief								0
		8,52	47,27	Relatief								0
		9,20	0,00	Relatief								0
		9,66	0,00	Relatief								0
		8,03	0,00	Relatief								0
		5,13	0,00	Relatief								0
		8,49	0,00	Relatief								0
		8,81	47,18	Relatief								0
		6,57	45,23	Relatief								0
		9,51	0,00	Relatief								0
		2,63	0,00	Relatief								0
		2,63	0,00	Relatief								0
		5,49	0,00	Relatief								0
		7,94	0,00	Relatief								0
		2,57	0,00	Relatief								0
		8,08	0,00	Relatief								0
		8,22	0,00	Relatief								0
		5,41	0,00	Relatief								0
		6,62	0,00	Relatief								0
		5,42	0,00	Relatief								0
		5,54	0,00	Relatief								0
		9,62	0,00	Relatief								0
		4,00	0,00	Relatief								0
		9,65	0,00	Relatief								0
		2,43	0,00	Relatief								0
		5,30	0,00	Relatief								0
		9,78	0,00	Relatief								0
		9,74	0,00	Relatief								0
		5,46	0,00	Relatief								0
		7,25	0,00	Relatief								0
		5,41	0,00	Relatief								0
		7,23	0,00	Relatief								0
		5,54	0,00	Relatief								0
		7,57	0,00	Relatief								0
		5,46	0,00	Relatief								0
		9,46	0,00	Relatief								0
		5,34	0,00	Relatief								0
		5,75	0,00	Relatief								0
		7,26	0,00	Relatief								0
		8,96	0,00	Relatief								0
		9,60	0,00	Relatief								0
		6,78	0,00	Relatief								0
		8,89	0,00	Relatief								0
		8,53	0,00	Relatief								0
		7,88	0,00	Relatief								0
		8,94	0,00	Relatief								0
		7,08	0,00	Relatief								0
		9,39	0,00	Relatief								0
		10,00	0,00	Relatief								0
		9,76	0,00	Relatief								0
		8,63	0,00	Relatief								0
		6,00	0,00	Relatief								0
		7,39	0,00	Relatief								0
		6,24	0,00	Relatief								0
		8,10	0,00	Relatief								0
		5,71	0,00	Relatief								0
		7,85	0,00	Relatief								0
		7,87	0,00	Relatief								0
		5,73	0,00	Relatief								0
		5,47	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		7,28	0,00	Relatief								0
		7,28	0,00	Relatief								0
		5,40	0,00	Relatief								0
		8,94	0,00	Relatief								0
		6,68	0,00	Relatief								0
		9,59	46,91	Relatief								0
		8,89	46,89	Relatief								0
		9,12	0,00	Relatief								0
		9,12	0,00	Relatief								0
		6,10	0,00	Relatief								0
		8,55	0,00	Relatief								0
		8,19	0,00	Relatief								0
		5,67	0,00	Relatief								0
		8,96	0,00	Relatief								0
		4,78	0,00	Relatief								0
		9,60	0,00	Relatief								0
		5,29	0,00	Relatief								0
		2,38	0,00	Relatief								0
		6,77	0,00	Relatief								0
		7,32	0,00	Relatief								0
		5,70	0,00	Relatief								0
		9,64	0,00	Relatief								0
		7,18	0,00	Relatief								0
		10,19	0,00	Relatief								0
		7,21	0,00	Relatief								0
		8,65	0,00	Relatief								0
		8,88	0,00	Relatief								0
		8,61	0,00	Relatief								0
		8,53	0,00	Relatief								0
		8,51	0,00	Relatief								0
		8,46	0,00	Relatief								0
		9,09	0,00	Relatief								0
		6,28	0,00	Relatief								0
		8,75	0,00	Relatief								0
		8,69	0,00	Relatief								0
		8,95	0,00	Relatief								0
		8,70	0,00	Relatief								0
		8,72	0,00	Relatief								0
		8,67	0,00	Relatief								0
		8,61	0,00	Relatief								0
		8,60	0,00	Relatief								0
		8,42	0,00	Relatief								0
		8,15	0,00	Relatief								0
		7,22	0,00	Relatief								0
		8,64	0,00	Relatief								0
		8,61	0,00	Relatief								0
		8,62	0,00	Relatief								0
		8,70	0,00	Relatief								0
		8,56	0,00	Relatief								0
		9,64	0,00	Relatief								0
		5,68	0,00	Relatief								0
		8,58	0,00	Relatief								0
		8,11	0,00	Relatief								0
		8,24	0,00	Relatief								0
		7,94	0,00	Relatief								0
		8,60	0,00	Relatief								0
		8,59	0,00	Relatief								0
		8,91	0,00	Relatief								0
		8,83	0,00	Relatief								0
		8,26	0,00	Relatief								0
		5,83	0,00	Relatief								0
		2,83	0,00	Relatief								0
		5,38	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Bijlage 2 Itemeigenschappen weg

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		7,96	0,00	Relatief								0
		5,41	0,00	Relatief								0
		7,84	0,00	Relatief								0
		8,72	0,00	Relatief								0
		8,48	0,00	Relatief								0
		5,33	0,00	Relatief								0
		7,16	0,00	Relatief								0
		7,07	0,00	Relatief								0
		8,44	0,00	Relatief								0
		6,18	0,00	Relatief								0
		8,68	0,00	Relatief								0
		5,65	0,00	Relatief								0
		8,60	0,00	Relatief								0
		5,56	0,00	Relatief								0
		7,36	0,00	Relatief								0
		8,99	47,41	Relatief								0
		9,81	47,00	Relatief								0
		6,12	0,00	Relatief								0
		8,27	0,00	Relatief								0
		8,56	0,00	Relatief								0
		8,73	0,00	Relatief								0
		3,32	0,00	Relatief								0
		18,29	0,00	Relatief								0
		10,71	0,00	Relatief								0
		16,57	0,00	Relatief								0
		10,71	0,00	Relatief								0
		2,95	0,00	Relatief								0
		3,05	0,00	Relatief								0
		9,78	0,00	Relatief								0
		5,14	0,00	Relatief								0
		2,55	0,00	Relatief								0
		3,44	0,00	Relatief								0
		5,89	0,00	Relatief								0
		9,88	0,00	Relatief								0
		10,09	0,00	Relatief								0
		2,72	0,00	Relatief								0
		2,62	46,89	Relatief								0
		2,85	46,87	Relatief								0
		2,61	0,00	Relatief								0
		3,79	0,00	Relatief								0
		2,80	0,00	Relatief								0
		2,76	0,00	Relatief								0
		2,82	0,00	Relatief								0
		2,41	0,00	Relatief								0
		2,63	0,00	Relatief								0
		2,73	0,00	Relatief								0
		2,95	0,00	Relatief								0
		2,77	0,00	Relatief								0
		6,09	0,00	Relatief								0
		5,73	0,00	Relatief								0
		5,86	0,00	Relatief								0
		7,20	0,00	Relatief								0
		9,72	0,00	Relatief								0
		8,54	0,00	Relatief								0
		9,69	0,00	Relatief								0
		7,81	0,00	Relatief								0
		8,00	0,00	Relatief								0
		9,93	0,00	Relatief								0
		6,23	48,52	Relatief								0
		9,52	0,00	Relatief								0
		6,66	0,00	Relatief								0
		9,35	0,00	Relatief								0
		9,35	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		7,88	0,00	Relatief								0
		7,32	0,00	Relatief								0
		7,54	0,00	Relatief								0
		8,52	0,00	Relatief								0
		9,53	0,00	Relatief								0
		11,10	0,00	Relatief								0
		5,68	0,00	Relatief								0
		9,54	0,00	Relatief								0
		10,67	0,00	Relatief								0
		9,57	0,00	Relatief								0
		10,66	0,00	Relatief								0
		10,61	0,00	Relatief								0
		8,97	0,00	Relatief								0
		5,68	0,00	Relatief								0
		10,62	0,00	Relatief								0
		9,64	0,00	Relatief								0
		10,57	0,00	Relatief								0
		9,44	0,00	Relatief								0
		9,07	0,00	Relatief								0
		10,60	0,00	Relatief								0
		9,02	0,00	Relatief								0
		10,68	0,00	Relatief								0
		8,21	0,00	Relatief								0
		7,80	0,00	Relatief								0
		9,34	0,00	Relatief								0
		13,95	0,00	Relatief								0
		16,61	0,00	Relatief								0
		17,00	0,00	Relatief								0
		15,90	0,00	Relatief								0
		17,68	0,00	Relatief								0
		17,40	0,00	Relatief								0
		3,94	0,00	Relatief								0
		3,90	0,00	Relatief								0
		3,87	0,00	Relatief								0
		11,13	0,00	Relatief								0
		6,10	0,00	Relatief								0
		10,89	0,00	Relatief								0
		5,88	0,00	Relatief								0
		2,32	0,00	Relatief								0
		10,06	0,00	Relatief								0
		8,98	0,00	Relatief								0
		3,30	0,00	Relatief								0
		9,82	0,00	Relatief								0
		9,53	0,00	Relatief								0
		2,77	0,00	Relatief								0
		8,70	0,00	Relatief								0
		9,68	0,00	Relatief								0
		2,61	0,00	Relatief								0
		9,52	0,00	Relatief								0
		8,26	0,00	Relatief								0
		2,67	0,00	Relatief								0
		9,26	0,00	Relatief								0
		9,63	0,00	Relatief								0
		9,62	0,00	Relatief								0
		8,50	0,00	Relatief								0
		10,64	0,00	Relatief								0
		10,40	0,00	Relatief								0
		2,57	0,00	Relatief								0
		10,60	0,00	Relatief								0
		6,44	0,00	Relatief								0
		5,83	0,00	Relatief								0
		14,32	0,00	Relatief								0
		9,56	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		10,64	0,00	Relatief								0
		2,76	0,00	Relatief								0
		9,53	0,00	Relatief								0
		2,77	0,00	Relatief								0
		9,71	0,00	Relatief								0
		2,74	0,00	Relatief								0
		5,60	0,00	Relatief								0
		9,15	0,00	Relatief								0
		2,75	0,00	Relatief								0
		9,35	0,00	Relatief								0
		5,75	0,00	Relatief								0
		2,82	0,00	Relatief								0
		10,55	0,00	Relatief								0
		9,23	0,00	Relatief								0
		9,32	0,00	Relatief								0
		10,44	0,00	Relatief								0
		9,46	0,00	Relatief								0
		2,67	0,00	Relatief								0
		5,73	0,00	Relatief								0
		9,53	0,00	Relatief								0
		9,32	0,00	Relatief								0
		9,33	0,00	Relatief								0
		5,88	0,00	Relatief								0
		10,18	0,00	Relatief								0
		6,05	0,00	Relatief								0
		9,91	0,00	Relatief								0
		3,08	0,00	Relatief								0
		2,61	0,00	Relatief								0
		2,69	0,00	Relatief								0
		2,66	0,00	Relatief								0
		3,39	0,00	Relatief								0
		2,81	0,00	Relatief								0
		2,69	0,00	Relatief								0
		5,04	0,00	Relatief								0
		5,37	0,00	Relatief								0
		2,72	0,00	Relatief								0
		2,70	0,00	Relatief								0
		2,69	0,00	Relatief								0
		2,69	0,00	Relatief								0
		2,98	0,00	Relatief								0
		3,02	0,00	Relatief								0
		2,98	0,00	Relatief								0
		2,70	0,00	Relatief								0
		3,12	0,00	Relatief								0
		3,12	0,00	Relatief								0
		3,08	0,00	Relatief								0
		3,09	0,00	Relatief								0
		3,07	0,00	Relatief								0
		3,01	0,00	Relatief								0
		2,57	0,00	Relatief								0
		10,19	0,00	Relatief								0
		10,16	0,00	Relatief								0
		10,22	0,00	Relatief								0
		10,15	0,00	Relatief								0
		10,11	0,00	Relatief								0
		10,19	0,00	Relatief								0
		9,83	0,00	Relatief								0
		9,77	0,00	Relatief								0
		10,32	0,00	Relatief								0
		10,29	0,00	Relatief								0
		10,53	0,00	Relatief								0
		10,45	0,00	Relatief								0
		8,98	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		9,02	0,00	Relatief								0
		9,06	0,00	Relatief								0
		9,46	0,00	Relatief								0
		2,97	0,00	Relatief								0
		2,71	0,00	Relatief								0
		5,65	45,43	Relatief								0
		7,76	0,00	Relatief								0
		3,72	0,00	Relatief								0
		6,78	0,00	Relatief								0
		10,51	0,00	Relatief								0
		7,28	0,00	Relatief								0
		7,74	0,00	Relatief								0
		7,61	0,00	Relatief								0
		11,52	0,00	Relatief								0
		8,28	0,00	Relatief								0
		9,93	0,00	Relatief								0
		3,62	0,00	Relatief								0
		9,01	0,00	Relatief								0
		5,08	0,00	Relatief								0
		5,37	0,00	Relatief								0
		2,69	0,00	Relatief								0
		2,49	0,00	Relatief								0
		4,94	48,67	Relatief								0
		5,31	48,73	Relatief								0
		2,94	0,00	Relatief								0
		2,67	0,00	Relatief								0
		3,03	0,00	Relatief								0
		2,99	0,00	Relatief								0
		2,47	0,00	Relatief								0
		3,49	0,00	Relatief								0
		3,82	0,00	Relatief								0
		2,99	0,00	Relatief								0
		13,91	0,00	Relatief								0
		13,79	0,00	Relatief								0
		8,38	0,00	Relatief								0
		8,18	0,00	Relatief								0
		8,18	0,00	Relatief								0
		9,12	0,00	Relatief								0
		8,43	0,00	Relatief								0
		10,14	0,00	Relatief								0
		8,45	0,00	Relatief								0
		10,54	0,00	Relatief								0
		10,86	0,00	Relatief								0
		10,11	0,00	Relatief								0
		8,59	0,00	Relatief								0
		6,17	0,00	Relatief								0
		10,08	0,00	Relatief								0
		5,97	0,00	Relatief								0
		10,02	0,00	Relatief								0
		8,05	0,00	Relatief								0
		2,55	0,00	Relatief								0
		8,47	0,00	Relatief								0
		10,16	0,00	Relatief								0
		8,67	0,00	Relatief								0
		10,22	0,00	Relatief								0
		5,65	0,00	Relatief								0
		10,16	0,00	Relatief								0
		6,34	0,00	Relatief								0
		10,36	0,00	Relatief								0
		8,54	0,00	Relatief								0
		10,24	0,00	Relatief								0
		5,76	0,00	Relatief								0
		10,17	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar
		8,55	0,00	Relatief								0
		10,93	0,00	Relatief								0
		10,25	0,00	Relatief								0
		9,18	0,00	Relatief								0
		9,04	0,00	Relatief								0
		5,58	0,00	Relatief								0
		10,13	0,00	Relatief								0
		5,80	0,00	Relatief								0
		10,32	0,00	Relatief								0
		10,11	0,00	Relatief								0
		5,93	0,00	Relatief								0
		5,85	0,00	Relatief								0
		6,23	0,00	Relatief								0
		9,77	0,00	Relatief								0
		7,78	0,00	Relatief								0
		2,88	0,00	Relatief								0
		10,06	0,00	Relatief								0
		10,22	0,00	Relatief								0
		8,88	0,00	Relatief								0
		9,78	0,00	Relatief								0
		9,33	0,00	Relatief								0
		10,45	0,00	Relatief								0
		8,44	0,00	Relatief								0
		10,24	0,00	Relatief								0
		10,20	0,00	Relatief								0
		6,58	0,00	Relatief								0
		1,92	45,46	Relatief								0
		2,31	0,00	Relatief								0
		4,66	0,00	Relatief								0
		3,74	0,00	Relatief								0
		3,44	0,00	Relatief								0
		2,22	0,00	Relatief								0
		3,44	0,00	Relatief								0
		3,68	0,00	Relatief								0
		0,18	0,00	Relatief								0
		0,18	0,00	Relatief								0
		1,66	0,00	Relatief								0
		0,72	0,00	Relatief								0
		8,70	0,00	Relatief								0

Model: Geluid door wegen
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Stakenbeek Oldenzaal, woontorens

Te verwachten trillingniveaus als gevolg van railverkeer

Concept

Rapportnummer HB 6987-2-RA d.d. 26 juni 2025

Stakenbeek Oldenzaal, woontorens

Te verwachten trillingniveaus als gevolg van railverkeer

Concept

Opdrachtgever:	BJZ.nu
Rapportnummer:	HB 6987-2-RA
Datum:	26 juni 2025
Referentie:	EdV/EdV/ /HB 6987-2-RA
Verantwoordelijke:	ing. E. de Vries
Opsteller:	ing. E. de Vries
	+31 858228663
	e.devries@peutz.nl

Inhoudsopgave

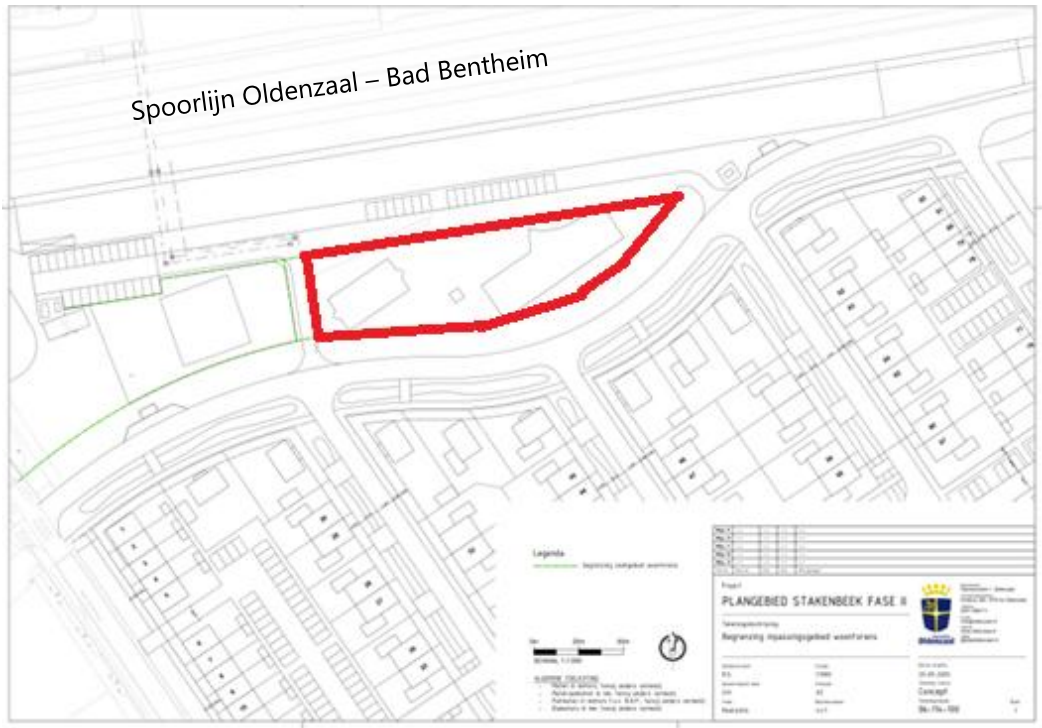
1	**Inleiding**	**4**
2	**Metingen**	**6**
2.1	Algemeen	6
2.2	Meetinstrumenten	7
2.3	Meetresultaten	7
3	**Beoordeling**	**8**
3.1	Metingen	8
3.2	Geprojecteerde woningen	10
4	**Toetsing**	**12**
4.1	Toetsingskader	12
4.2	Toetsing	13
5	**Conclusie**	**14**

De inhoud van dit document mag niet worden gewijzigd. Het document mag zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Peutz niet in delen worden verspreid. Peutz aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade die voortvloeit uit of samenhangt met het wijzigen van de inhoud van dit document.

1 Inleiding

In opdracht van BJZ.nu is een onderzoek verricht inzake te verwachten trillingniveaus vanwege railverkeer in geprojecteerde woontorens van het plan Stakenbeek te Oldenzaal. Om deze woontorens mogelijk te maken zal een TAM-IMRO procedure gevolgd worden.

Plan Stakenbeek ligt aan de zuidzijde van de spoorlijn Hengelo- Bad Bentheim en ten noorden van de Stakenbeek en wordt aan de oost- en westzijde begrensd door respectievelijk de Boerskottenlaan en Helmichstraat.
Figuur f 1.1 toont de bouwgrens (rode lijn) waar de woontorens zijn voorzien ten opzichte van het nabijgelegen spoor.



f 1.1 Bouwgrens woontorens

Het bouwplan is gesitueerd tot 25 à 30 m afstand van het spoor en ligt daarmee binnen het standaard aandachtsgebied waar conform de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen van het Ministerie van I & W van mei 2019 nader onderzoek naar trillinghinder wenselijk is.

Dit onderzoek geeft een eerste beoordeling van de verwachte trillingen in de woningen (vooronderzoek). Ten behoeve van het onderzoek zijn trillingmetingen ter plaatse uitgevoerd.

Vervolgens zijn de te verwachten trillingniveaus getoetst aan de streefwaarde uit de Richtlijn B "Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn" van de Stichting Bouwresearch". Deze richtlijn is conform de geldende voorwaardelijke verplichting van toepassing.

2 Metingen

2.1 Algemeen

De metingen hebben tot doel inzicht te verkrijgen met betrekking tot de trillingniveaus vanwege railverkeer. Ter hoogte van het bouwplan is sprake van meerdere sporen.

Binnen de systematiek van de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen van het Ministerie van I & W van mei 2019 wordt gezien de verwachte variatie in passerende treinen, met name goederentreinen, vaak uitgegaan van meting gedurende één week om een representatief beeld te krijgen. Van 3 juni tot en met 16 juni 2025 zijn binnen het plangebied onbemande trillingmetingen in de bodem verricht op één locatie. Op deze meetlocatie is daarmee langer dan één week gemeten zodat de meettijd voldoet aan de Handreiking en de meetresultaten representatief geacht mogen worden. De trillingmetingen zijn verricht ter hoogte van onder andere de dichtstbij het spoor gelegen geprojecteerde gevel van de nieuwbouw.

Figuur f 2.1 toont de ligging van de meetlocatie.



f 2.1 Meetlocatie

Gemeten is in de twee horizontale richtingen, aangeduid met X (parallel aan het spoor) en Y (loodrecht op het spoor), en de verticale richting, aangeduid met Z.

Met betrekking tot de uitvoering van metingen is aansluiting gezocht bij de SBR Richtlijn deel B (Hinder voor personen in gebouwen).

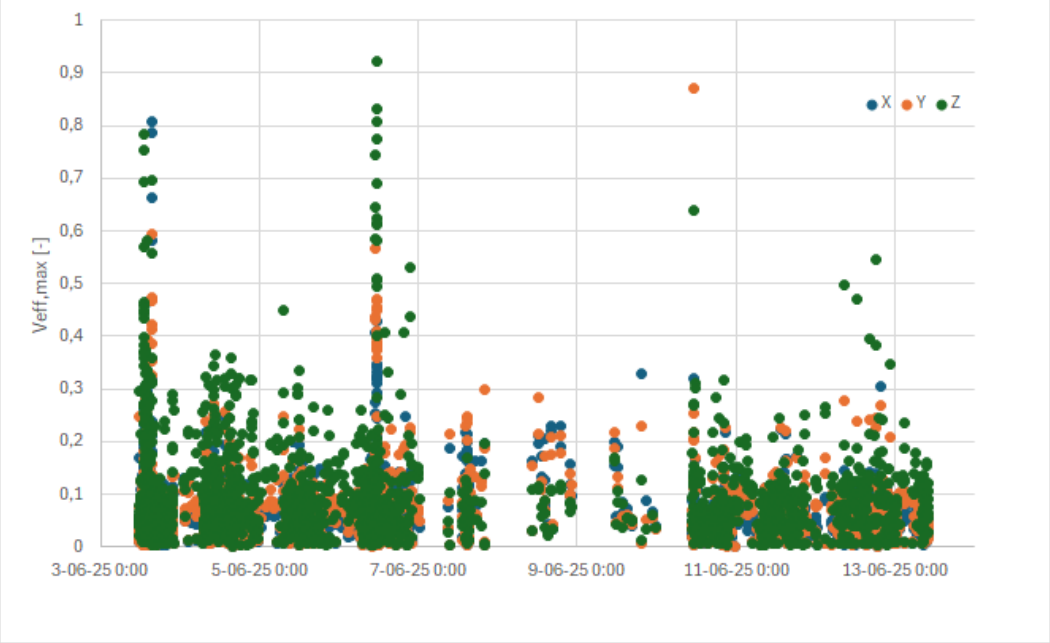
2.2 Meetinstrumenten

De metingen zijn uitgevoerd met behulp van trillingmeetsystemen, fabrikaat SYSCOM, type MR2002-CE. Analyses zijn uitgevoerd met evaluatiesoftware, fabrikaat Ziegler Consultants, type VIEW2002.

2.3 Meetresultaten

Voor de beoordeling in relatie tot mogelijke trillinghinder is de maximale trillingsterkte V_{max} (dimensieloos) bepaald overeenkomstig SBR richtlijn B (De conform SBR B gewogen waarde over het frequentiegebied van 1 tot 80 Hz). Conform deze richtlijn geldt dat de grootste trillingsterkte in een tijdsinterval van 30 seconde wordt bepaald.

De onbemande metingen die verricht zijn in de bodem geven inzicht in de optredende trillingen over langere tijd. Figuur f 2.2 toont een overzicht van de gemeten maximale trillingsterktes $V_{eff,max}$ in horizontale (X en Y) en verticale richting (Z) ter plaatse van de meetlocatie.



f 2.2 Optredende maximale trillingsterkte in de bodem

De getoonde resultaten zijn nog inclusief verstoringen. Op basis van het gemeten tijdsignaal is vastgesteld of de meetwaarden zijn toe te kennen aan passerende treinen of verstoringen. Op basis van analyse blijken de hoogste trillingniveaus in figuur f 2.2 op te treden vanwege bouwwerkzaamheden.

3 Beoordeling

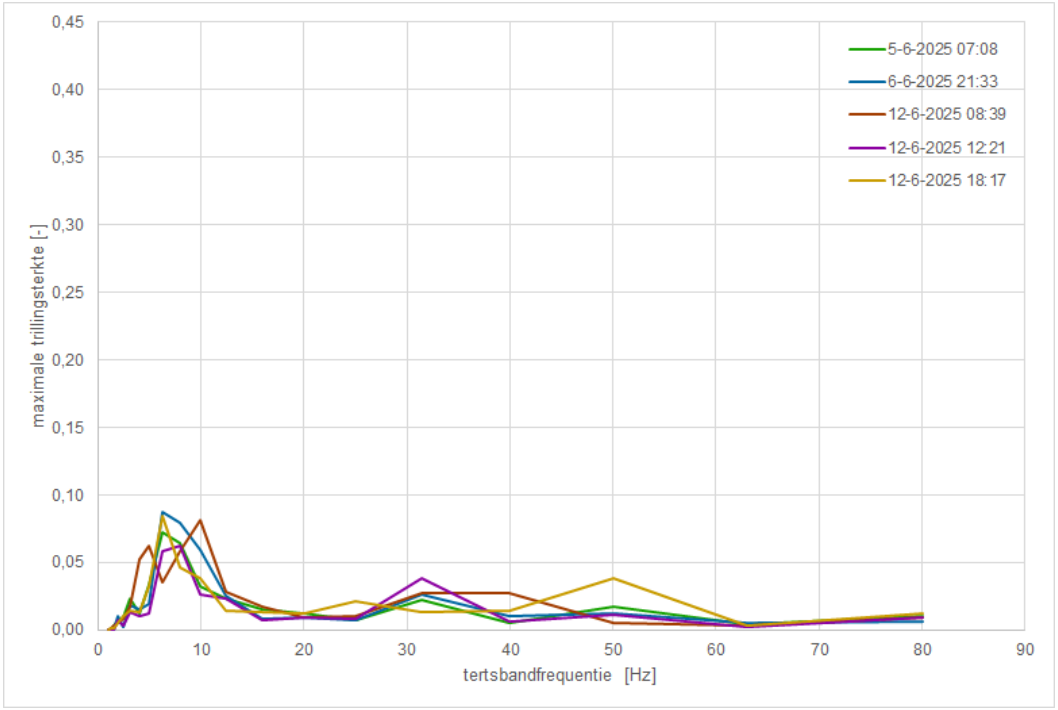
3.1 Metingen

Tabel t 3.1 toont de gemeten maximale trillingsterkte in de bodem als gevolg van de vijf maatgevende treinpassages. De trillingsterkte is gegeven voor de horizontale X-, Y- en verticale Z-richting.

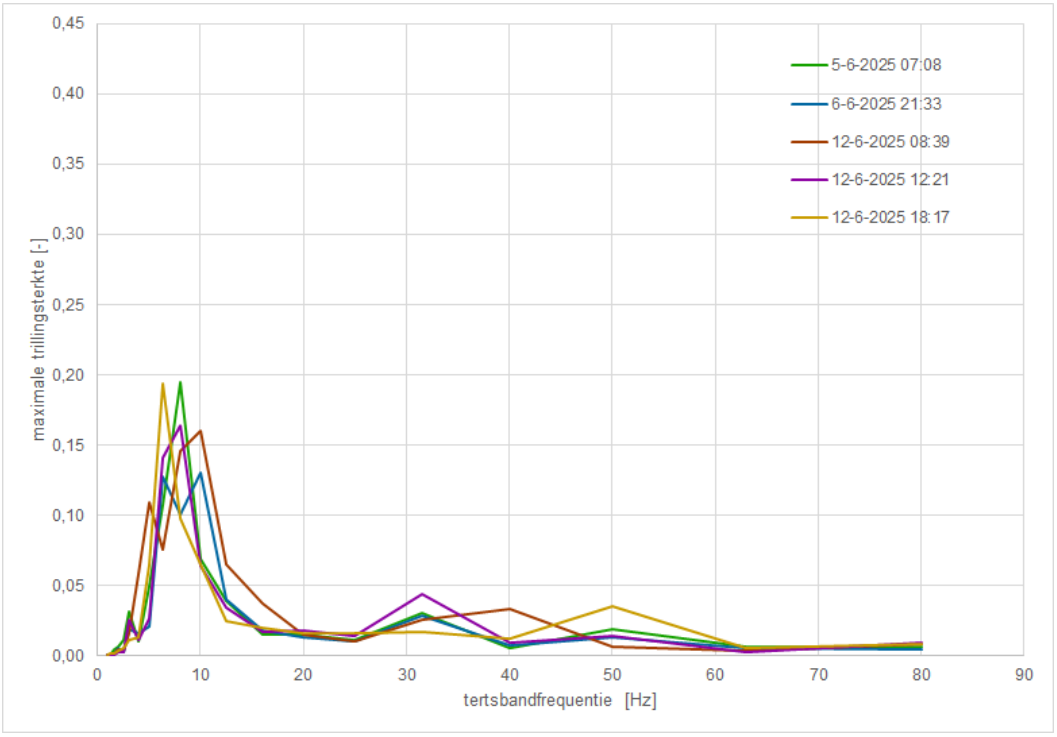
t 3.1 Optredende maximale trillingsterkte in de bodem

Tijdstip passage	**Maximale trillingsterkte in de bodem**		
	X	Y	Z
5-6-2025 07:08	0,12	0,25	0,45
6-6-2025 21:33	0,14	0,22	0,53
12-6-2025 08:39	0,15	0,28	0,50
12-6-2025 12:21	0,11	0,24	0,47
12-6-2025 18:17	0,12	0,24	0,55

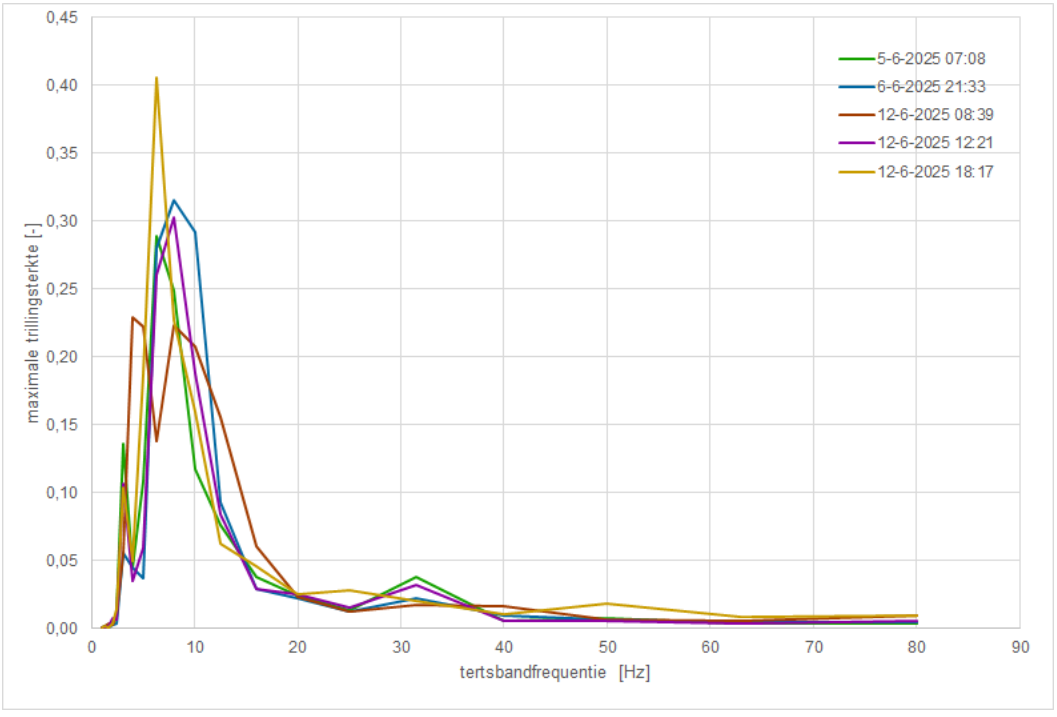
Ten behoeve van een beoordeling dient naast de hoogte van de trillingniveaus inzicht te worden verkregen in de spectrale inhoud van de optredende trillingsterktes.
Figuren f 3.1, f 3.2 en f 3.2 tonen de spectrale verdeling van de 5 maatgevende treinpassages. Figuur f 3.1 toont de spectrale verdeling in de horizontale X richting, figuur f 3.2 toont de spectrale verdeling in horizontale Y richting en figuur f 3.3 toont de spectrale verdeling in verticale Z richting.'



f 3.1 Spectrale verdeling van de trillingsterkte als gevolg van de treinpassages (horizontale X richting)



f 3.2 Spectrale verdeling van de trillingsterkte als gevolg van de treinpassages (horizontale Y richting)



f 3.3 Spectrale verdeling van de trillingsterkte als gevolg van de treinpassages (verticale Z richting)

De figuren tonen dat als gevolg van treinpassages sprake is van verhoogde trillingniveaus in het frequentiegebied tussen met name 4 en 10 Hz.

Teneinde de (gemiddelde) trillingsterkte over de beoordelingsperiode (V_{per}) in de woning te kunnen berekenen is de (gemiddelde) trillingsterkte over de beoordelingsperiode (V_{per}) in de bodem bepaald.
Tabel t 3.2 toont het gemiddelde per etmaalperiode (dag, avond en nacht).

t 3.2 Gemiddelde trillingsterkte in de bodem

		Gemiddelde trillingsterkte in de bodem		
		X	Y	Z
Meetlocatie	Dag	0,032	0,033	0,051
	Avond	0,02	0,024	0,037
	Nacht	0,009	0,013	0,022

3.2 Geprojecteerde woningen

In eerste instantie wordt gewezen op de constatering dat met gemeten trillingsterkten tot 0,5 à 0,6 op de plek waar de woningen komen op dit moment sprake is van duidelijk voelbare trillingen in de bodem als gevolg van passerende treinen.

Om inzicht te krijgen in de trillingniveaus in de toekomstige gebouwen dienen de nu in de bodem gemeten waarden in principe gecorrigeerd te worden voor ten eerste de overgang van bodem naar fundatie en ten tweede voor mogelijke opslingering in het gebouw. Deze opslingering kan in verticale richting veroorzaakt worden door (vrij overspannen) vloervelden en in horizontale richting kan de gebouwconstructie verder nog voor opslingering zorgen.

Zoals eerder vermeld zijn woontorens voorzien. Ten behoeve van de prognose is verondersteld dat het casco van deze woontorens is opgebouwd uit beton. Bij de overgang van bodem naar fundament zal afhankelijk van de frequentie sprake zijn van een demping tot 10 dB (afname met factor 3).
Verder zal voor dergelijke gebouwen de opslingering in het gebouw beperkt zijn tot de opslingering van vloerdelen. De opslingering van vloerdelen hangt af van eventuele samenvallende vloerresonanties met het excitatiespectrum van de treinpassages en kan 10 tot 15 dB (factor 3 tot 5) bedragen. De versterking als gevolg van vloerresonanties is in het algemeen beperkt tot het frequentiegebied van ca. 8 tot 31,5 Hz.

Tabel t 3.3 toont de te verwachten trillingsterkte waarbij in ieder geval een vloerfrequentie van lager of gelijk aan 8 Hz wordt vermeden.

t 3.3 Te verwachten trillingsterkte in woningen

Locatie	**Maximale trillingsterkte in de woning**		
	X	Y	Z
Woningen	0,3	0,6	0,8

De in tabel t 3.3 gegeven waarden kunnen worden gezien als worst case en kunnen optreden als bepaalde (nu nog niet bekende) constructieve eigenschappen op een ongunstige wijze samenvallen. Denk daarbij aan een aanstoting bij een frequentie waar het fundament slechts een lage demping levert terwijl bepaalde vloeren bij dezelfde frequentie juist een sterke opslingering (eigenfrequentie) vertonen. In de praktijk zal nagenoeg altijd sprake zijn van lagere trillingniveaus.

4 Toetsing

4.1 Toetsingskader

Conform het huidige omgevingsplan gelden daar specifieke trillingeisen. In het omgevingsplan is een zone opgenomen waarbinnen een voorwaardelijke verplichting geldt (art 17.3):

"*Gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'overige zone – voorwaardelijke verplichting 2' mogen niet eerder worden gebruikt ten behoeve van wonen dan nadat is aangetoond dat wordt voldaan aan de SBR-richtlijn deel B*'".

De voorziene woontorens zijn gelegen binnen deze zone waarbij wordt opgemerkt dat het omgevingsplan zal worden gewijzigd om deze woontorens mogelijk te maken. Vooralsnog is verondersteld dat deze voorwaardelijke verplichting van toepassing zal blijven.

In eerste instantie zal worden getoetst aan de streefwaarden conform de SBR B voor nieuwe situaties. Tabel t 4.1 toont de van toepassing zijnde streef- en grenswaarden conform de SBR B (nieuwe situaties, herhaald voorkomende trillingen).

t 4.1 Overzicht streefwaarden conform SBR B

	Dag en avond			**Nacht**		
	A_1 [-]	A_2 [-]	A_3 [-]	A_1 [-]	A_2 [-]	A_3 [-]
Woning	0,1	0,4	0,05	0,1	0,2	0,05

Volgens de SBR dient de maximale trillingssterkte V_{max} in eerste instantie getoetst te worden aan A_1. Indien hieraan voldaan wordt is sprake van een acceptabele situatie. Indien niet wordt voldaan aan A_1 dient de maximale trillingssterkte getoetst te worden aan A_2.
Bij overschrijding van A_2 is sprake van een conform de SBR hinderlijke situatie. In het geval dat wordt voldaan, dient de trillingssterkte over de beoordelingsperiode voor de betreffende ruimte (V_{per}) getoetst te worden aan A_3. Bij overschrijding van A_3 is wederom sprake van een conform de SBR hinderlijke situatie.
Opgemerkt wordt dat de streefwaarden van de SBR in principe geen wettelijke grenswaarden zijn.

Volledigheidshalve nog de kanttekening dat het voldoen aan de streefwaarden van de SBR niet inhoudt dat geen sprake zal zijn van voelbare trillingen. De waarde van 0,1 wordt normaliter gezien als de voelbaarheidsgrens. Een streefwaarde van V_{max} van 0,2 in woningen sluit derhalve niet uit dat bepaalde passages voelbaar kunnen zijn.

4.2 Toetsing

Worst case is in de geprojecteerde woningen sprake van een maximale trillingsterkte tot 0,8.

Hiermee wordt niet voldaan aan de streefwaarde A_1 van 0,1 voor nieuwe situaties.

Bij overschrijding van de onderste streefwaarde wordt in eerste instantie toetsing aan de bovenste streefwaarde A_2 relevant. Omdat ook in de nacht sprake is van passerende treinen geldt een maatgevende A_2 van 0,2. Ook aan deze streefwaarde wordt niet voldaan.

Hoewel toetsing aan de streefwaarde A_3 niet meer aan de orde, is volledigheidshalve toch de gemiddelde trillingsterkte beoordeeld.
Hiervoor is ook de verwachte (gemiddelde) trillingsterkte over de beoordelingsperiode (V_{per}) in de woningen bepaald. De trillingsterkte V_{per} bedraagt op basis van de metingen worstcase 0,051 in de bodem. Uitgaande van een vergelijkbare verhouding als bij de maximale trillingsterkte tussen bodem en woning wordt een (gemiddelde) trillingsterkte over de beoordelingsperiode (V_{per}) in de woning verwacht van maximaal 0,086 waarmee de streefwaarde A_3 van 0,05 voor nieuwe situaties wordt overschreden.

5 Conclusie

Op basis van de verrichte metingen kan worden geconcludeerd dat de in het kader van trillinghinder in woningen na te streven waarden zoals aangegeven in de Richtlijn deel B "Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn" van de Stichting Bouwresearch (SBR) van augustus 2006 zullen worden overschreden.

Op basis van ervaring dient de situatie beoordeeld te worden als kritisch maar wel technisch oplosbaar. De exacte maatregelen kunnen pas in een later stadium worden gedimensioneerd. Middels deze maatregelen kan een acceptabel woonklimaat worden gewaarborgd zodat qua trillingen geen belemmeringen bestaan om het omgevingsplan te wijzigen (TAM-IMRO).

Dit rapport bevat 14 pagina's

BJZ.nu
ruimtelijke plannen en advies

AERIUS-berekening

Oldenzaal, Stakenbeek

Juni 2025

STATUS: Definitief

Almelo, Groningen, Utrecht, Zwolle
0546 - 45 44 66 | info@bjz.nu | www.bjz.nu

AERIUS-BEREKENING

OLDENZAAL, STAKENBEEK

Status:	Definitief
Datum:	19-juni-2025
Projectnummer:	2025-182
Versie:	2

BJZ.nu
ruimtelijke plannen en advies

Almelo, Groningen, Utrecht, Zwolle
0546 - 45 44 66 | info@bjz.nu | www.bjz.nu

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 4

HOOFDSTUK 2 VOORGENOMEN ONTWIKKELING 5

HOOFDSTUK 3 UITGANGSPUNTEN 6

3.1 Algemeen 6
3.2 Aanlegfase 6
3.3 Gebruiksfase 14

HOOFDSTUK 4 RESULTATEN & CONCLUSIE 17

4.1 Aanlegfase 17
4.2 Gebruiksfase 17
4.3 Conclusie 17

BIJLAGEN BIJ DE STIKSTOFBEREKENING 18

Bijlage 1 Rekenresultaten aanlegfase 18
Bijlage 2 Rekenresultaten gebruiksfase 19

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Voorliggende AERIUS-berekening heeft betrekking op het projectgebied aan de Parallelstraat 50 en 52 in Oldenzaal. Initiatiefnemer is voornemens om de bestaande bebouwing te slopen en om 32 appartementen te realiseren in twee appartementencomplexen.

In afbeelding 1.1 is de ligging van het projectgebied ten opzichte van Oldenzaal en de directe omgeving indicatief weergegeven. Het projectgebied is aangeduid met de rode ster en rode contour.



Afbeelding 1.1 Ligging projectgebied (Bron: OpenStreetMap)

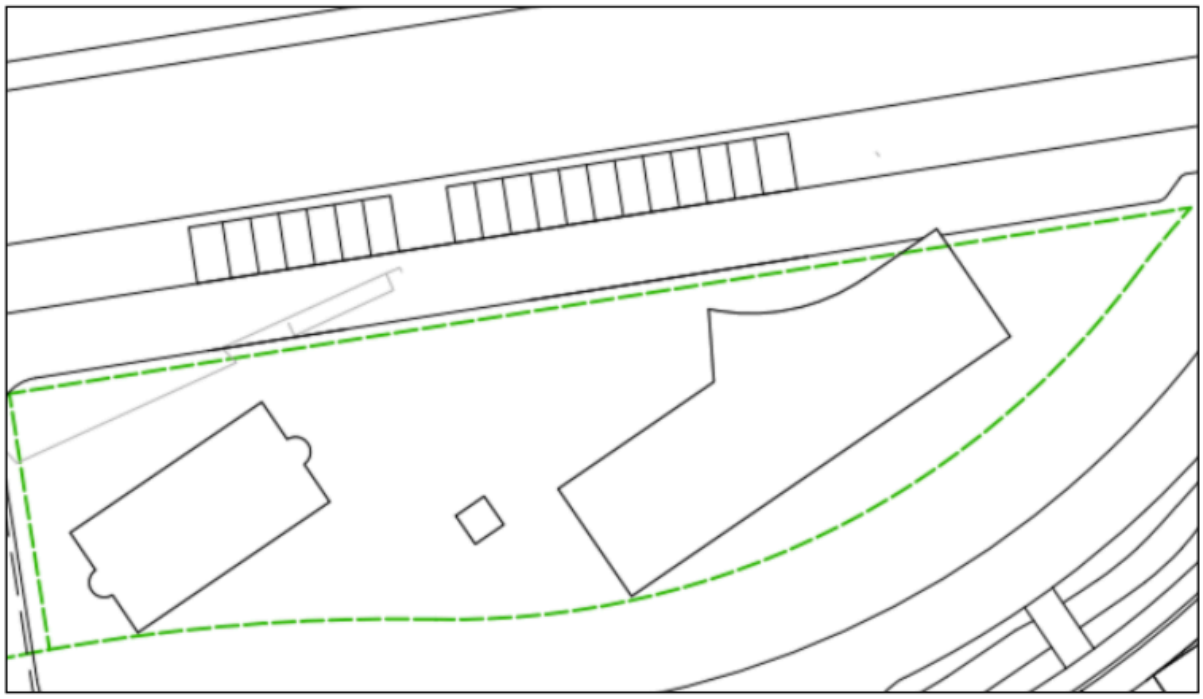
In het kader van het voornemen is inzicht in de te verwachten effecten van stikstof op nabijgelegen Natura 2000-gebieden nodig. BJZ.nu is gevraagd om de te verwachten stikstofemissie als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling en de eventuele gevolgen daarvan inzichtelijk te maken.

De stikstofberekening is uitgevoerd met behulp van de voorgeschreven rekentool AERIUS Calculator 2024. In voorliggend rapport wordt een toelichting op de AERIUS berekening gegeven.

HOOFDSTUK 2 VOORGENOMEN ONTWIKKELING

Het voornemen bestaat uit het slopen van de bestaande bebouwing en het realiseren van 32 appartementen. Deze appartementen worden gelijkwaardig verdeeld over twee appartementencomplexen. De te slopen bebouwing bestaat uit circa 640 m^2. De te realiseren appartementen worden gerealiseerd in twee appartementencomplexen van 550 m^2 per stuk. De start van de bouw is in 2026. De appartementen worden in 2027 in gebruik genomen.

In afbeelding 2.1 is een situatieoverzicht van de voorgenomen ontwikkeling weergegeven.



Afbeelding 2.1 Toekomstige situatie van het projectgebied (Bron: Initiatiefnemer)

HOOFDSTUK 3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Algemeen

Het projectgebied bevindt zich op circa 680 meter afstand van het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'Landgoederen Oldenzaal'.

Ten behoeve van het voornemen zijn, in het kader van de stikstofdepositie als gevolg van het project, twee AERIUS-berekeningen uitgevoerd. Deze bestaan uit een berekening voor de aanlegfase (realisatie voornemen) en een berekening voor de gebruiksfase (gebruik voornemen). Hierna worden de uitgangspunten voor deze berekeningen en de resultaten toegelicht.

3.2 Aanlegfase

3.2.1 Algemeen

Binnen de aanlegfase (realisatie voornemen) is in voorliggend geval sprake van de volgende activiteiten (bronnen) die bijdragen aan de emissie van stikstof:

1. Verkeersgeneratie sloop- en bouwverkeer van en naar het projectgebied;
2. Laden en lossen van vrachtwagens;
3. Emissie koude start bouwverkeer;
4. Te benutten werktuigen binnen het projectgebied.

In de berekening is ervan uit gegaan dat de bouwactiviteiten binnen één jaar zullen plaatsvinden. Doordat de AERIUS-calculator rekent met een stikstofemissie/ -depositie per jaar, zijn alle stikstofbronnen van de aanlegfase in één (reken)jaar opgenomen. Dit is een worst-case scenario.

Omdat de bouw pas start in 2026 is er in de calculator gerekend met het rekenjaar 2026.

3.2.2 Verkeersgeneratie bouwverkeer

3.2.2.1 Algemeen

De realisatie van het voornemen heeft een tijdelijke toename van vervoersbewegingen tot gevolg, namelijk door de komst van het personeel (bouwvakkers en aannemers) en de aan- en afvoer van bouwmateriaal en bouwafval. Dit heeft tijdelijke stikstofuitstoot tot gevolg.

3.2.2.2 Sloopfase

Gevels

De omtrek van de te slopen bebouwing is ongeveer 162 meter in totaal. De gemiddelde goothoogte is ongeveer 7,5 meter. Zodoende is er sprake van een muuroppervlakte van 1.215 m^2. Uitgangspunt is dat de muren uit bakstenen bestaan.

Verondersteld wordt dat er sprake is van een spouwmuur zodat de totale te slopen muuroppervlakte 2.430 m^2 bedraagt. Een metselsteen heeft een dikte van 0,1 meter zodat er in totaal sprake is van 243 m^3 aan steen (puin) dat moet worden afgevoerd. Uitgangpunt is dat er sprake is van los storten. Hiervoor wordt een volumefactor van 1,5 gehanteerd. In totaal wordt dan circa 365 m^3 aan puin afgevoerd in containers met een inhoud van 20 m^3. Zodoende zijn 19 containers nodig waarbij het uitgangspunt is gehanteerd dat de containers worden gebracht en in een later stadium worden opgehaald. Dit resulteert in 19 vrachtwagens brengen (en 19 die weer leeg vertrekken; 38 bewegingen) en weer ophalen (19 vrachtwagens die leeg aankomen en vol weer vertrekken; 38 bewegingen).

In totaal zijn er 38 vrachtwagens; 76 vrachtbewegingen nodig voor het slopen van de gevels.

Daken

De daken van de te slopen bebouwing bestaan uit dakpannen.

De daken bestaan voor circa 640 m^2 uit dakpannen, waarbij wordt uitgegaan van een dikte van 0,03 meter zodat er in totaal sprake is van 19,2 m^3 aan puin dat moet worden afgevoerd. Uitgangspunt is ook hier dat er sprake is van los storten, waarvoor een volumefactor van 1,5 gehanteerd wordt. In totaal wordt dan circa 29 m^3

aan puin afgevoerd in containers met een inhoud van 20 m^3. Zodoende zijn er 2 containers nodig, waarbij het uitgangspunt zoals eerder beschreven is dat de containers worden gebracht en in een later stadium worden opgehaald. Dit resulteert in 4 vrachtwagens, 8 verkeersbewegingen.

Overig

Voor het afvoeren van restafval zal er sprake zijn van 10 containers. Ook hier is verondersteld dat de containers worden gebracht en op een later stadium worden opgehaald (worst case). Zodoende is er sprake van 20 vrachtwagens; 40 bewegingen van zware vrachtwagens.

Uitgangspunt is dat de sloop 30 werkdagen duurt. Gedurende deze periode doen elke dag 4 lichte voertuigen de locatie aan overeenkomende met 8 bewegingen per dag (240 bewegingen in de sloopfase).

Onderstaande tabel geeft het totaal aantal voertuigen en verkeersbewegingen weer van de sloopfase.

Type verkeer	Aantal voertuigen	Aantal verkeersbewegingen (aantal voertuigen x2)
Licht verkeer	120	240
Zwaar verkeer	62	124

3.2.2.3 Bouwfase

Voor de te realiseren appartementen wordt een bouwput gegraven. Uitgangspunt is een oppervlakte van 1.100 m^2 per woning met een diepte van 1 meter. In totaal moet zodoende 1.100 kubieke meter grond worden afgegraven. Een deel van het zand zal binnen het projectgebied hergebruikt worden bij de fundering en de bestrating. Aangenomen wordt dat 80% van het zand afgevoerd dient te worden. Een zandvrachtwagen heeft een capaciteit van 20 m^3. In totaal zijn er dan ook ((1.100 *0,8)/20) = 44 vrachtwagens benodigd om het overtollige zand af te voeren (44 vrachtwagens; 88 verkeersbewegingen).

Als uiterst geval wordt er vanuit gegaan dat bij de te realiseren appartementen beton wordt gestort over de gehele oppervlakte met een dikte van 50 cm. Bij een oppervlakte van 1.100 m^2 resulteert dit in 550 m^3 beton. Een betonvrachtwagen heeft een laadvermogen van 15 m^3, waardoor er 37 vrachtwagens nodig zijn voor het leveren voor beton. Dit resulteert in 74 bewegingen van betonvrachtwagens.

De verdiepingsvloeren van het appartementengebouw en de woning bestaan uit breedplaatvloeren. In deze berekening wordt uitgegaan van vier verdiepingsvloeren. In totaal is er 4.400 m^2 vloeroppervlak van de verdiepingen. Uitgegaan van 1 vrachtwagen per 300 m^2 vloer worden de breedplaatvloeren aangeleverd met 15 vrachtwagens (30 bewegingen). De breedplaatvloer wordt gevuld met een laag beton van 0,25 meter. Met een oppervlakte van 1.100 m² per verdiepingsvloer is er sprake van (0,25*1.100*4) 1.100 m³ aan beton. Een betonvrachtwagen heeft een laadvermogen van 15 m^3, waardoor er 74 vrachtwagens nodig zijn voor het leveren voor beton. Dit resulteert in 148 bewegingen van betonvrachtwagens.

Bouwafval wordt afgevoerd in 10 bouwcontainers. Deze worden gebracht en op een later moment opgehaald. Dit resulteert in 10 volle vrachtwagens (20 bewegingen) en 10 lege vrachtwagens (20 bewegingen).

Voor de aanvoer van bouwmaterialen wordt de volgende indeling gehanteerd:

Bouwmateriaal	Aantal vrachtwagens	Aantal verkeersbewegingen (aantal vrachtwagens x2)
Gevelsteen binnen	5	10
Gevelsteen buiten	5	10
Kozijnen, deuren, ramen	5	10
Dakbedekking, dakgoten en afwatering	5	10
E&W	5	10

In totaal zijn er aan bouwmaterialen 20 zware vrachtwagens benodigd; 40 zware vrachtvoertuig bewegingen. De installatiematerialen worden aangeleverd door 5 middelzware vrachtwagens (10 bewegingen).

De bouwperiode wordt ingeschat op 34 weken wat neerkomt op in totaal 170 werkdagen. Er komen 4 lichte voertuigen per dag zodat er in totaal sprake is van 680 lichte voertuigen voor het gehele project.

In de onderstaande tabel zijn de totale verkeersbewegingen voor de bovenstaande activiteiten samengevat.

Type verkeer	Aantal voertuigen	Aantal voertuigbewegingen (aantal voertuigen x2)
Licht verkeer	680	1.360
Middelzwaar verkeer	5	10
Zwaar verkeer	210	420

3.2.2.4 Aanleggen verharding

In het projectgebied wordt ten behoeve van verharding in het gebied circa 100 m^2 bestraat met klinkers. Uitgegaan wordt van een klinker van 210 x 105 x 100 mm met een gewicht van 4,95 kg per klinker. Bij een te bestraten/verharden oppervlak van 100 m^2 is daarmee 24.750 kg (24,75 t) aan klinkers benodigd. Het gemiddelde laadvermogen van een vrachtwagen is 40 ton. Voor de bestrating is daarom 1 vrachtwagen; 2 bewegingen benodigd.

Onder de bestrating moet circa 30 cm zand worden aangelegd. Met een verhard oppervlak van 100 m^2 is 30 m^3 aan zand nodig. Hiervoor wordt het reeds opgegraven zand gebruikt.

Door machinaal te bestraten kan per uur circa 50 m^2 aan bestrating worden aangelegd. Bij 100 m^2 is sprake van 2 afgeronde werkuren (1 werkdag). Gedurende deze werkdag zal twee busje met werknemers het projectgebied benaderen en verlaten. Voor het aanleggen van de verharding is daarmee 2 licht voertuig; 4 bewegingen benodigd.

Al met al is er voor het aanleggen van de verharding sprake van de volgende verkeersbewegingen:

Type verkeer	Aantal voertuigen	Aantal voertuigbewegingen (aantal voertuigen x2)
Licht verkeer	2	4
Zwaar verkeer	1	2

3.2.2.5 Werktuigen

Ten behoeve van de bouwwerkzaamheden worden er een aantal werktuigen in het projectgebied ingezet. Deze voertuigen worden ofwel gebracht en opgehaald door een zwaar vrachtvoertuig (dit resulteert in 4 verkeersbewegingen per werktuig), ofwel rijden elke werkdag zelf naar het projectgebied toe (dit resulteert in 2 verkeersbewegingen per werkdag per werktuig). In onderstaande tabel zijn het aantal werktuigen en de hoeveelheid vrachtvoertuigen weergegeven:

Werktuig	Fase	Vervoerwijze	Aantal voertuigbewegingen
Graafmachines	Bouwrijp maken/ bouwen woningen	Rijden zelf	28
Shovels	Bouwrijp maken/ bouwen woningin	Opgehaald en gebracht	8
Betonstorter	Bouwen woningen	Rijdt zelf	10 (middelzwaar)
Mobiele hijskraan	Bouwen woningen	Elektrisch	0
Verreiker	Bouwen woningen	Rijdt zelf	14
Trilplaat	Aanleggen verharding	Opgehaald en gebracht	4
Mini shovel	Aanleggen verharding	Opgehaald en gebracht	4
Mini graafmachine	Aanleggen kabels en leidingen	Opgehaald en gebracht	4
Totaal			**10 middelzwaar en 62 zwaar verkeer**

In totaal zijn er 10 bewegingen van middelzware en 62 bewegingen van zware vrachtvoertuigen nodig ten behoeve van de werktuigen.

3.2.2.6 Resumé

Op basis van de vorenstaande uitgangspunten is tijdens de aanlegfase van de voorgenomen ontwikkeling sprake van de volgende verkeersgeneratie:

Type verkeer	Aantal voertuigen	Aantal verkeersbewegingen (aantal voertuigen x2)
Licht verkeer	802	1.604
Middelzwaar verkeer	10	20
Zwaar verkeer	304	608

Het verkeer dient mee worden genomen tot het moment waarop het verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld. Het verkeer gaat op in het heersende verkeersbeeld, wanneer het verdund is tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer en dat het qua rij- en stopgedrag niet meer te onderscheiden is van het overige wegverkeer.[1]

In voorliggend geval wordt er, gezien de ligging van het projectgebied, vanuit gegaan dat het bouwverkeer de locatie via de Parallelstraat in westelijke richting. Hier rijdt het verkeer door tot het overgaat in de Bisschop Balderikstraat. Bij het bereiken van de rotonde wordt gesteld dat het verkeer is verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezig verkeer en is het qua rij- en stopgedrag niet meer te onderscheiden van het overige wegverkeer.

3.2.3 Emissies stationair draaien laden en lossen

Tijdens het laden en lossen van bouwmaterialen, beton, betonplaten, afvalcontainers, bestrating en zand draait een vrachtwagen stationair. Hierdoor is sprake van een NO_x emitterende bron. Om deze reden is de emissie van het laden en lossen van deze vrachtwagens in de berekening meegenomen. Gemiddeld draaien deze vrachtwagens 10 minuten stationair. Voor het laden en lossen is onderscheid gemaakt tussen middelzware en zware vrachtwagens. Voor zware vrachtwagens die mobiele werktuigen komen brengen en ophalen is worst-case uitgegaan dat deze de motor stationair laten draaien. De mobiele werktuigen die zelf van en naar het projectgebied rijden laten hun motoren niet stationair draaien en zijn niet meegenomen in het aantal vrachtwagens.

In onderstaande tabel is het totaal aantal uren per jaar, de emissiefactoren en de emissie weergegeven.

Type	Reken-jaar	Vracht-aantal	Gemiddeld aantal laad-los minuten	Aantal uren totaal/jaar	Emissiefactor g/uur[2]		Emissie kg/jaar	
					NO_x	NH_3	NO_x	NH_3
Zwaar verkeer	2025	283	5	24	92,4864	0,8976	2,22	0,022
Middelzwaar verkeer	2025	5	5	1	64,65	0,7116	0,06	0,001
Totaal							**2,28**	**0,023**

Het stationair draaien is als oppervlaktebron in de AERIUS-Calculator ingevoerd onder ‘anders’. De bovenstaande emissies zijn gemodelleerd als een oppervlaktebron.

3.2.4 Emissies koude start bouwverkeer

In de AERIUS-Calculator is per 1 oktober 2024 het verkeer opgesplitst in rijdend verkeer en opstartend verkeer. De emissie van voertuigen met een koude motor zijn bij het opstarten tijdelijk veel groter. In onderzoek van TNO is naar voren gekomen dat binnen de periode van 1 minuut de voertuigen nog niet of nauwelijks van hun startlocatie zijn vertrokken. De emissie van de koude start vindt hoofdzakelijk plaats rondom de startlocatie van het voertuig en niet op de wegen met doorgaand verkeer. Na ongeveer 2 uur stilstand (zonder draaiende

[1] BIJ12, *Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2024*, pagina 16
[2] BIJ12, *Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2024,* pagina 72

motor) is de motor weer koud. Dit is van belang voor het toekennen van emissie op locaties waar voertuigen tijdelijk stilstaan, zoals parkeerplaatsen.

Om het aantal koude starts te bepalen zijn onderstaande uitgangspunten gebruikt:

- Licht verkeer: alle voertuigen bereiken het projectgebied aan het begin van de werkdag en verlaten het projectgebied aan het eind van de werkdag: één koude start per voertuig;
- Middelzwaar verkeer: alle voertuigen doen het projectgebied slechts korte tijd aan voor laden en lossen waarbij de motor stationair blijft draaien (zie vorige paragraaf). Er is alleen sprake van een koude start voor de betonstorter (zie onderstaande tabel);
- Zwaar verkeer: alleen de mobiele werktuigen die zelf van en naar het projectgebied rijden kennen 1 koude start. Aan het einde van de werkdag vindt er een koude start plaats op het bouwterrein voordat deze mobiele werktuigen elders heen rijden. Aangezien deze werktuigen 8 uur per dag aan het werk zijn, is het aantal dagen dat deze nodig zijn, en dus het aantal koude starts dat plaatsvindt, het aantal uur dat zij gebruikt worden gedeeld door 8. De werktuigen die zelf van en naar het projectgebied rijden zijn de graafmachines, de trekker, de betonstorter en de mobiele hijskraan. Onderstaande tabel toont het aantal uren, werkdagen en koude starts per werktuig.

Werktuig	Aantal uren project	Werkdagen (uren/8)	Koude starts (1 per werkdag)
Graafmachine 1	30	4	4
Graafmachine 2	50	7	7
Graafmachine 3	23	3	3
Verreiker	50	7	7
Mobiele hijskraan	200	Elektrisch	0
Betonstorter	33	5	5 (middelzwaar)
Totaal			**21 zwaar, 5 middelzwaar**

Dit leidt tot het volgende aantal koude starts: 802 koude starts voor licht verkeer, 5 koude starts voor middelzwaar verkeer en 21 koude starts voor zwaar verkeer. De emissie is in de AERIUS-Calculator als oppervlaktebron ingevoerd.

3.2.5 Emissies mobiele werktuigen

3.2.5.1 Algemeen

Tijdens de realisatie van het voornemen worden er werktuigen ingezet. Deze werktuigen stoten stikstof uit en dienen om deze reden in ogenschouw genomen te worden. Voor het berekenen van het dieselverbruik is gebruik gemaakt van de Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2024.

Voor het berekenen van het dieselverbruik is de volgende formule aangehouden:

$$LBPJ = (0.095 * Pmax + 0.54) * D$$

LBPJ staat in de bovengenoemde formule voor literverbruik per jaar. Pmax is het maximale vermogen van het werktuig en D staat voor het aantal draaiuren. Daarnaast is er rekening gehouden met het gebruik van Ad-Blue. Ligterink et al 2021[3] constateert dat voor Stage IV en V werktuigen dit 6% van het totale dieselverbruik bedraagt. Opgemerkt wordt dat werktuigen met een vermogen van 56 kW of minder geen AdBlue verbruik hebben, evenals werktuigen op benzine. Voor deze werktuigen is dan ook geen AdBlue verbruik opgenomen in de AERIUS-Calculator. Voor Middelzware Utiliteitsvoertuigen (MUT) en Zware Utiliteitsvoertuigen (ZUT) kan alleen het aantal draaiuren ingevoerd worden.
In de rest van deze paragraaf zijn de werktuigen nader toegelicht en uitgewerkt.

[3] Ligterink et al., 2021. 'AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NOx en NH3 uitstoot van mobiele werktuigen'. TNO_2021_R12305

3.2.5.2 Sloopfase

Graafmachine 1 (150 kW)

Voor de sloop van de huidige bebouwing wordt een graafmachine ingezet. Deze is 30 uur werkzaam (4 werkdagen).

Graafmachine 2 met kraker (200 kW)

Voor de sloop van de huidige bebouwing wordt een graafmachine met kraker ingezet. Deze is 50 uur werkzaam (7 werkdagen).

Shovel (80 kW)

Voor de sloopfase wordt een shovel ingezet. Deze zal 30 uren (4 werkdagen) werkzaam zijn.

3.2.5.3 Bouwfase

Graafmachine 3 (150 kW)

Voor de fundering wordt een gat gegraven van 1.100 m^2 en een diepte van 1 meter. In totaal wordt er dus 1.100 m^3 aan grond worden afgegraven. De bakinhoud van een graafmachine is 1,5 m^3. Zodoende zijn er 734 graafbewegingen nodig. 1 graafbeweging duurt 1,5 minuut. In totaal is de graafmachine 1.101 minuten (19 uur) bezig met graven. Aangenomen wordt dat de 20% van de grond wordt opgeslagen in het projectgebied. Voor het herverdelen is de graafmachine dus 221 minuten, 4 uur extra bezig (1.100*0,2). In totaal is de graafmachine 23 uur werkzaam.

Betonstorter (MUT)

Voor de vloeren van de begane grond wordt beton gestort. Deze laag beton wordt gestort op een oppervlakte van 1.100 m^2 met een diepte van 0,5 meter. In totaal wordt er voor de appartementen circa 550 m^3 aan beton gestort. Een betonstorter kan 50 m^3 beton per uur verwerken. Dit resulteert in (afgerond naar boven) 11 uur dat de betonstorter aan het werk is. Voor het storten van de verdiepingsvloeren (1.100 m^3) is de betonstorter nog eens 22 uur aan het werk. In totaal is de betonstorter 33 uur werkzaam (5 werkdagen).

Mobiele hijskraan (200 kW)

Ten behoeve van het leggen van onder meer de betonplaten en de prefab onderdelen zal er gebruik worden gemaakt van een mobiele hijskraan. In totaal is de mobiele hijskraan 200 uur (25 werkdagen) werkzaam. De hijskraan wordt elektrisch ingezet.

Verreiker (125 kW)

Voor het verplaatsen van bouwmaterialen wordt een verreiker ingezet. Deze is in totaal 50 uur (7 werkdagen) werkzaam.

3.2.5.4 Woonrijpfase

Trilplaat (10 kW)

Zoals eerder vermeld wordt er 100 m^2 aan verharding toegevoegd. Door machinaal te bestraten kan er circa 50 m^2 per uur aan verharding worden aangelegd. Zodoende is de trilplaat circa 2 uur bezig met de verharding (1 werkdag).

Mini shovel (30 kW)

Voor het aanleggen van het parkeerterrein wordt een mini shovel ingezet. Uitgangspunt is dat deze 10 uur werkzaam is (2 werkdagen).

Mini graafmachine (28 kW)

Voor het aanleggen van kabels en leidingen wordt een mini graafmachine ingezet. Verwacht wordt dat deze mini graafmachine 10 uur (2 werkdagen) wordt ingezet.

3.2.5.5 Overzicht emissie mobiele werktuigen

In de onderstaande tabel zijn de gegevens zoals ingevoerd in de AERIUS-Calculator weergegeven. De werktuigen zijn in de AERIUS-berekening ingevoerd als ‘oppervlaktebron - mobiele werktuigen’.

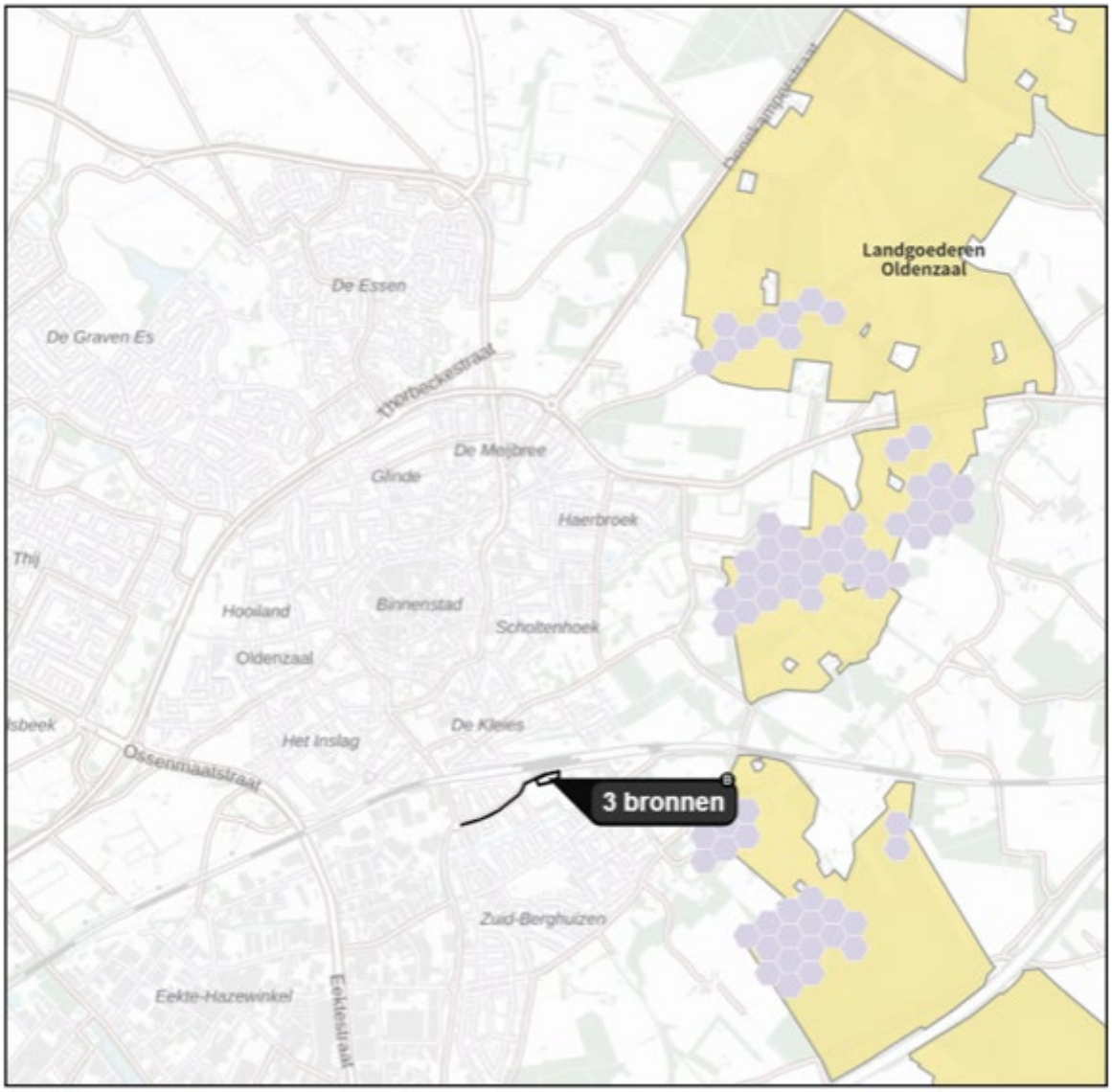
Werktuigen	Stage klasse	Aantal uren totaal	Max. vermogen (kW)	Dieselverbruik totaal	Aantal liter AdBlue
Sloopfase					
Graafmachine 1	STAGE IV, 2014-2018	30	150	444	26
Graafmachine 2 met kraker	STAGE IV, 2014-2018	50	200	977	58
Shovel 1	STAGE IV, 2014-2018	30	80	245	14
Bouwfase					
Graafmachine 3	STAGE IV, 2014-2018	23	150	341	20
Betonstorter	MUT	54	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Mobiele hijskraan	Elektrisch	200	200	-	-
Verreiker	STAGE IV, 2014-2018	50	125	621	37
Shovel 2	STAGE IV, 2014-2018	30	80	245	14
Woonrijp maken					
Trilplaat	Benzine, 2-takt	2	10	3	n.v.t.
Minishovel	STAGE IV, 2014-2018	10	30	34	n.v.t.
Minigraafmachine	STAGE IV, 2014-2018	10	28	32	n.v.t.

De vorenstaande gegevens zijn gebaseerd op ervaringscijfers van BJZ.nu[4].

[4] De ervaringscijfers zijn gebaseerd op input geleverd door verschillende projectontwikkelaars, vastgoed- sloop en bouwpartijen.

3.2.6 Resultaten

Uit de rekenresultaten blijkt dat er in de voorgenomen ontwikkeling sprake is van een depositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr, namelijk 0,02 mol/ha/jr. De depositie is berekend op het Natura 2000-gebied 'Landgoederen Oldenzaal. In afbeelding 3.1 zijn de resultaten weergegeven. In bijlage 1 zijn de rekenresultaten toegevoegd.



Afbeelding 3.1 Resultaten aanlegfase (Bron: AERIUS-calculator)

3.3 Gebruiksfase

3.3.1 Algemeen

Binnen de gebruiksfase (beoogde situatie) is in voorliggend geval sprake van de volgende activiteiten (bronnen) die bijdragen aan de emissie van stikstof:

1. Gasverbruik appartementen;
2. Verkeersgeneratie gebruiksverkeer van en naar het projectgebied;
3. Emissie koude start gebruiksverkeer.

In de gebruiksfase is gerekend met het rekenjaar 2027.

3.3.2 Gasverbruik

Doordat de appartementen gasloos worden gebouwd, is ten aanzien van het gebruik van de appartementen zelf geen sprake van stikstofemissie en depositie op Natura 2000-gebieden. De appartementen zelf bevatten daarmee geen bron die NO_x of NH_3 emitteren en zijn dan ook neutraal (zonder emissies) gemodelleerd in de AERIUS-berekening.

3.3.3 Verkeersgeneratie

Het te realiseren voornemen brengen een bepaald aantal verkeersbewegingen met zich mee. Dit heeft stikstofuitstoot tot gevolg. Het toenemend aantal verkeersbewegingen als gevolg van het project heeft dan ook invloed op de AERIUS-berekening en moet in ogenschouw worden genomen. Om het aantal verkeersbewegingen te bepalen is gebruik gemaakt van publicatie 744: 'Parkeerkencijfers 2024, basis voor parkeernormering' (augustus 2024).

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- Verstedelijkingsgraad: matig stedelijk[5]
- Stedelijke zone: rest bebouwde kom
- Functie: koop, appartement, > 100 m^2 bvo

In de publicatie van de CROW is de verkeersgeneratie per functie uiteengezet. Daarnaast wordt hierin een minimaal en maximaal aantal verkeersbewegingen voor de functies aangegeven. Het plangebied ligt dichtbij het centrum en het station van Oldenzaal. Het autogebruik is daarmee lager dan gemiddeld. Om deze reden is uitgegaan van de minimale kengetallen voor de verkeersgeneratie van de functie koop, appartement, > 100 m^2 bvo.

Op basis van de vorenstaande uitgangspunten ontstaat qua verkeersgeneratie als gevolg van het project het volgende beeld:

Functie	Verkeersgeneratie	Aantal	Totale verkeersgeneratie
Koop, appartement, > 100 m^2 bvo	6,7	32	214,4
Totaal (naar boven afgerond)			**215**

De totale verkeersgeneratie voor de te realiseren woning komt neer op **215 verkeersbewegingen per weekdagetmaal**.

In verband met het ophalen van vuilnis, veegwagens en het leveren van goederen voor de woningen is rekening gehouden met 0,02 vrachtwagenbewegingen per appartementen. Dit komt overeen met tabel 5 in de publicatie van het CROW. Dit komt neer op 0,02*32= **0,64 vrachtwagenbewegingen** per etmaal.

Voor de route van het gebruiksverkeer wordt uitgegaan dat deze hetzelfde is als de route van het bouwverkeer, zoals beschreven in paragraaf 3.2.2.6.

[5] CBS Statline, *Gebieden in Nederland 2025: gemeente Oldenzaal*

3.3.4 Emissie koude start gebruiksverkeer

Zoals in de vorige paragraaf is genoemd, dient de emissie als gevolg van een koude start te worden meegenomen bij voorliggende stikstofberekening. De emissie van de koude start vindt hoofdzakelijk plaats rondom de startlocatie van het voertuig en niet op de wegen met doorgaand verkeer. Na ongeveer 2 uur stilstand (zonder draaiende motor) is de motor weer koud. Dit is van belang voor het toekennen van emissie op locaties waar voertuigen tijdelijk stilstaan, zoals parkeerplaatsen.

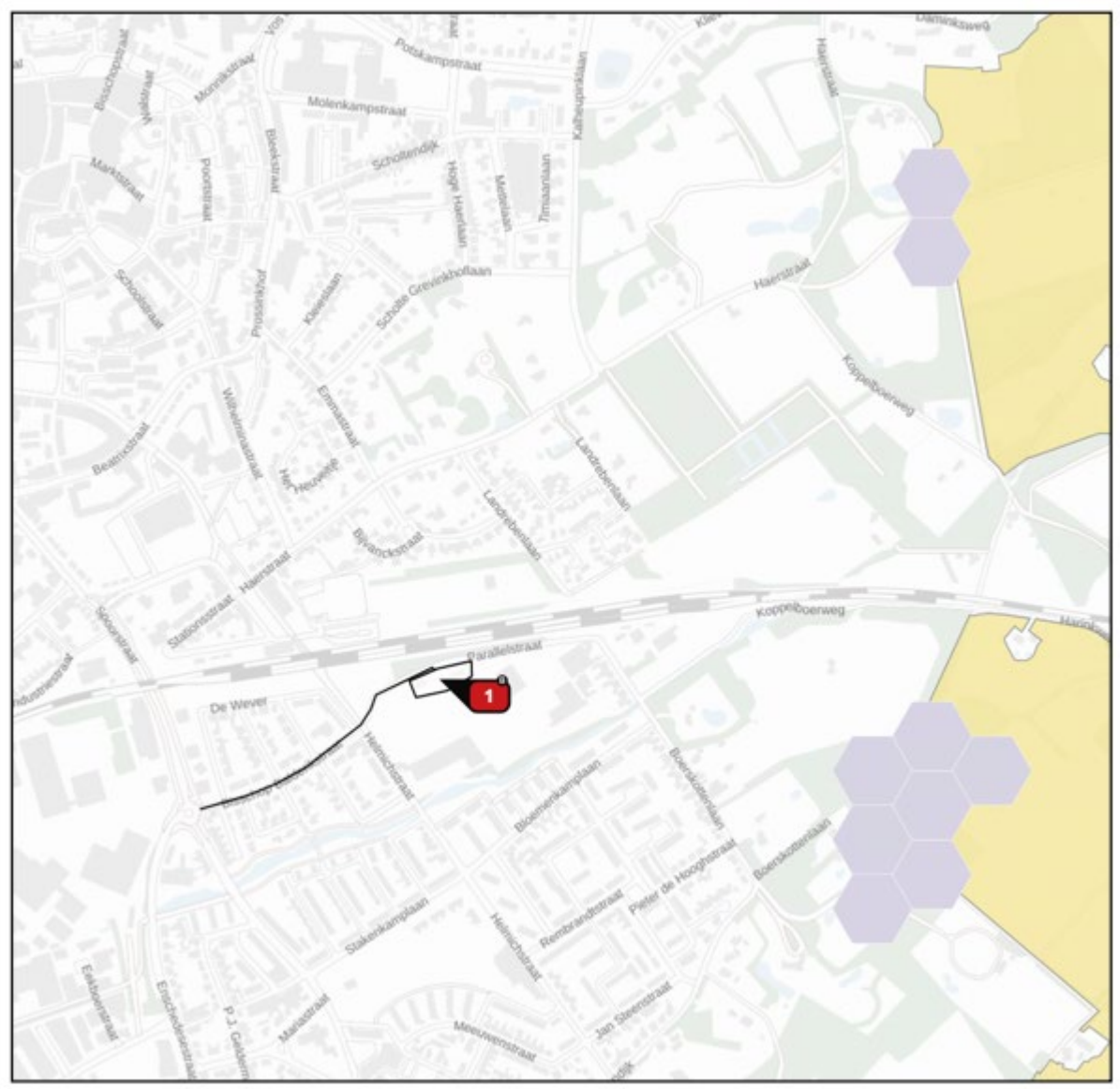
Om het aantal koude starts te bepalen zijn onderstaande uitgangspunten gebruikt:

- Licht verkeer: het plangebied ligt dichtbij het centrum en het station van Oldenzaal. Om deze reden is het autogebruik lager dan gemiddeld. Daarom wordt uitgegaan van 1 koude start per woning aangehouden.
- Zwaar verkeer: de zware voertuigen staan niet langer dan 2 uur stil met de motor uit. Er is geen sprake van een koude start.

Dit leidt tot het volgende aantal koude starts: 32 koude starts voor licht verkeer. De emissie is in de AERIUS-Calculator als oppervlaktebron ingevoerd ter plaatse van de appartementen.

3.3.5 Resultaten

Uit de rekenresultaten blijkt dat er in de voorgenomen ontwikkeling sprake is van een depositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr, namelijk 0,01 mol/ha/jr. De depositie is berekend op het Natura 2000-gebied 'Landgoederen Oldenzaal. In afbeelding 3.2 zijn de resultaten weergegeven. In bijlage 2 zijn de rekenresultaten toegevoegd.



Afbeelding 3.2 Resultaten gebruiksfase (Bron: AERIUS-calculator)

HOOFDSTUK 4 RESULTATEN & CONCLUSIE

4.1 Aanlegfase

Uit de AERIUS-berekening met betrekking tot de aanlegfase blijkt dat in de aanlegfase van de voorgenomen ontwikkeling sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Er is daarmee sprake van een stikstofdepositie met mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. De onderdelen en resultaten van de AERIUS-berekening zijn in bijlage 1 bijgevoegd.

4.2 Gebruiksfase

Uit de AERIUS-berekening met betrekking tot de gebruiksfase blijkt dat in de gebruiksfase van de voorgenomen ontwikkeling sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Er is daarmee sprake van een stikstofdepositie met mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. De onderdelen en resultaten van de AERIUS-berekening zijn in bijlage 2 bijgevoegd.

4.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Stikstofdepositie met mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden als gevolg van het voornemen is daarmee niet uit te sluiten. Geadviseerd wordt de gehanteerde uitgangspunten nader te onderzoeken. Daarnaast kan door middel van een effectbeoordeling worden beoordeeld of de berekende depositie tot significante negatieve gevolgen leidt voor de aanwezige stikstofgevoelige habitattypen.

BIJLAGEN BIJ DE STIKSTOFBEREKENING

Bijlage 1 Rekenresultaten aanlegfase

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon	BJZ.nu
Inrichtingslocatie	Stakenbeek, - Oldenzaal

Activiteit

Omschrijving	Oldenzaal, Stakenbeek
Toelichting	Aanlegfase

Berekening

AERIUS kenmerk	RhGX3nTcDbnm
Datum berekening	19 juni 2025, 08:41
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Aanlegfase - Beoogd	2026	0,8 kg/j	31,0 kg/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Aanlegfase - Beoogd	0,02 mol/ha/j	5236682	Landgoederen Oldenzaal

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	23,91 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,02 mol/ha/j
Grootste afname	-

Aanlegfase (Beoogd), rekenjaar 2026

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning | Werktuigen	0,7 kg/j	26,0 kg/j
2 Verkeer | Koude start: overig | Koude start	41,6 g/j	0,8 kg/j
3 Anders... | Anders... | Laden en Lossen	23,0 g/j	2,3 kg/j
Verkeersnetwerk	28,9 g/j	1,9 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	23,91	2.035,70	23,91	0,02	0,00	-

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Landgoederen Oldenzaal (50)	23,91	2.035,70	23,91	0,02	0,00	-

Aanlegfase, Rekenjaar 2026

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Werktuigen	NO_x	26,0 kg/j
Locatie	X:260708,47 Y:480908,42	NH_3	0,7 kg/j
Oppervlakte	0,30 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Graafmachine 1	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	444 l/j	30 u/j	26 l/j	NO_x	2,8 kg/j
					NH_3	0,1 kg/j
Graafmachine 2 met kraker	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	977 l/j	50 u/j	58 l/j	NO_x	5,8 kg/j
					NH_3	0,2 kg/j
Shovel	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	245 l/j	30 u/j	14 l/j	NO_x	1,8 kg/j
					NH_3	58,8 g/j
Graafmachine 3	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	341 l/j	23 u/j	20 l/j	NO_x	2,2 kg/j
					NH_3	81,8 g/j
Betonstorter	Middelzware utiliteitsvoertuigen (tot 6L cilinderinhoud) op diesel		54 u/j		NO_x	6,5 kg/j
					NH_3	47,5 g/j
Verreiker	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	621 l/j	50 u/j	37 l/j	NO_x	3,7 kg/j
					NH_3	0,1 kg/j
Shovel 2	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	245 l/j	30 u/j	14 l/j	NO_x	1,8 kg/j
					NH_3	58,8 g/j
Trilplaat	alle werktuigen op benzine, 2takt	3 l/j			NO_x	12,0 g/j
					NH_3	0,0 kg/j
Mini shovel	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	34 l/j	10 u/j		NO_x	0,7 kg/j
					NH_3	0,0 kg/j
Mini graafmachine	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	32 l/j	10 u/j		NO_x	0,7 kg/j
					NH_3	0,0 kg/j

2 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start	NO_x	0,8 kg/j
Locatie	X:260708,47 Y:480908,42	NH_3	41,6 g/j
Oppervlakte	0,30 ha		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	802,0 /jaar
Middelzwaar vrachtverkeer	5,0 /jaar
Zwaar vrachtverkeer	21,0 /jaar
Busverkeer	0,0 /jaar

3 Anders... | Anders...

Naam	Laden en Lossen	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	2,3 kg/j
Locatie	X:260708,47 Y:480908,42	Warmteinhoud	0,000 MW	NH_3	23,0 g/j
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	0,30 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

4 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Route				NO_x	1,9 kg/j
Locatie	X:260534,58 Y:480797,85	Type scherm	-	-	NO_2	0,5 kg/j
Lengte	439,91 m	Hoogte	-	-	NH_3	28,9 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	1.604,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	20,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	608,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2024.2.1_20250507_5b5649d2ba
Database versie	2024.2.1_5b5649d2ba_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

Bijlage 2 Rekenresultaten gebruiksfase

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon	BJZ.nu
Inrichtingslocatie	Stakenbeek, - Oldenzaal

Activiteit

Omschrijving	Oldenzaal, Stakenbeek
Toelichting	Gebruiksfase

Berekening

AERIUS kenmerk	Ric8Rtxd9wfC
Datum berekening	19 juni 2025, 08:41
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Gebruiksfase - Beoogd	2027	0,9 kg/j	10,1 kg/j

Resultaten

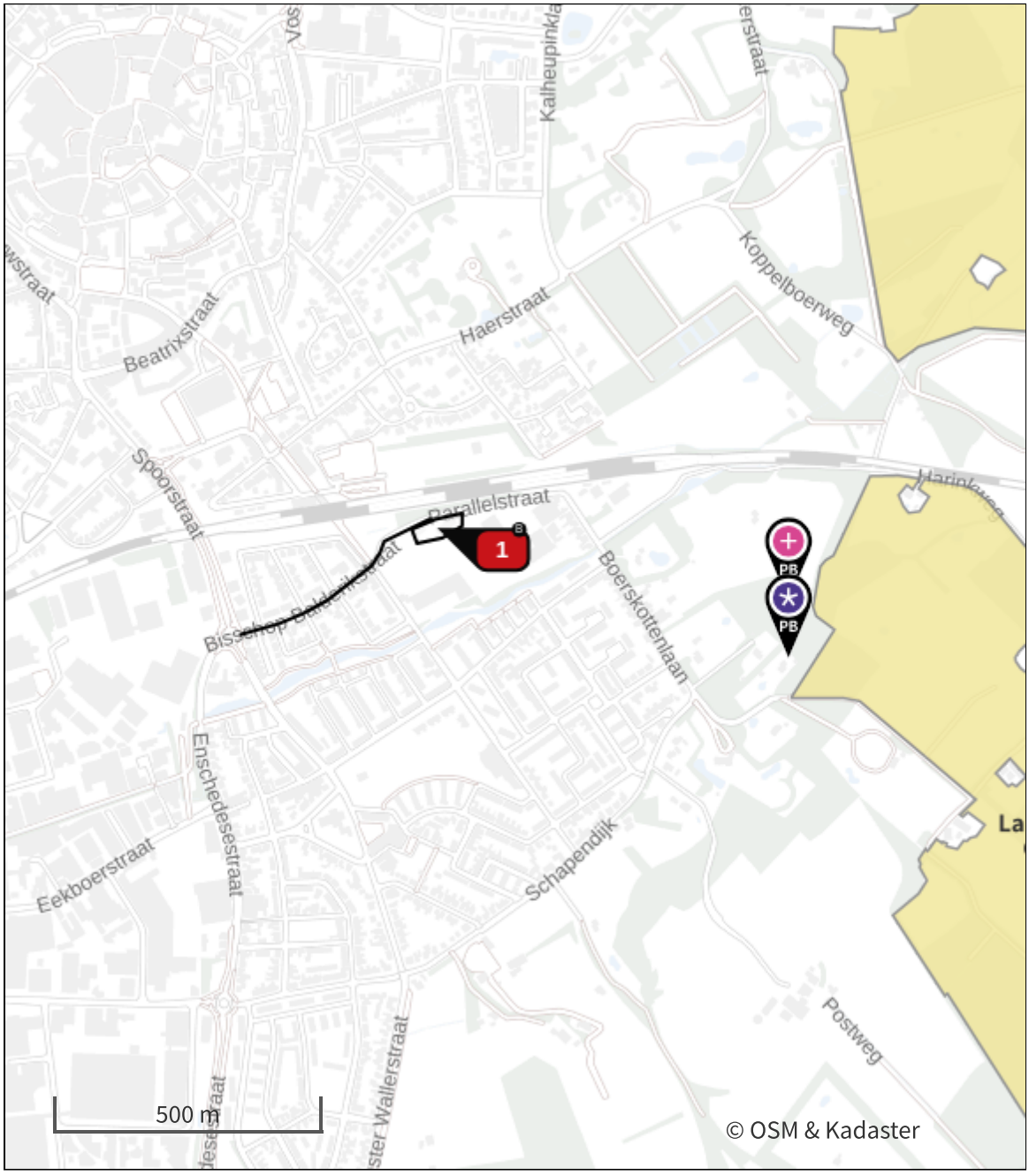
	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Gebruiksfase - Beoogd	0,01 mol/ha/j	5236682	Landgoederen Oldenzaal

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	2,16 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,01 mol/ha/j
Grootste afname	-

Gebruiksfase (Beoogd), rekenjaar 2027

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Verkeer | Koude start: overig | Koude start	0,5 kg/j	3,1 kg/j
Verkeersnetwerk	0,4 kg/j	7,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	2,16	1.860,49	2,16	0,01	0,00	-

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Landgoederen Oldenzaal (50)	2,16	1.860,49	2,16	0,01	0,00	-

Gebruiksfase, Rekenjaar 2027

1 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start	NO_x	3,1 kg/j
Locatie	X:260708,47 Y:480908,42	NH_3	0,5 kg/j
Oppervlakte	0,30 ha		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	32,0 /etmaal
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal
Busverkeer	0,0 /etmaal

2 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Route				NO_x	7,0 kg/j
Locatie	X:260534,58 Y:480797,85	Type scherm	-	-	NO_2	1,0 kg/j
Lengte	439,91 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	215,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,6 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

Disclaimer
Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van
AERIUS versie 2024.2.1_20250507_5b5649d2ba
Database versie 2024.2.1_5b5649d2ba_calculator_nl_stable
Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

BJZ.nu
ruimtelijke plannen en advies

Ecologische Beoordeling

Stakenbeek, Oldenzaal

JULI 2025

STATUS: DEFINITIEF

Almelo, Groningen, Utrecht, Zwolle
0546 - 45 44 66 | info@bjz.nu | www.bjz.nu

Ecologische Beoordeling

Stakenbeek, Oldenzaal

Status:	Definitief
Datum:	31-7-2025
Projectnummer:	2025-182

BJZ.nu
ruimtelijke plannen en advies

Almelo, Groningen, Utrecht, Zwolle
0546 - 45 44 66 | info@bjz.nu | www.bjz.nu

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 4

HOOFDSTUK 2 WETTELIJK KADER 5

HOOFDSTUK 3 ECOLOGISCHE BEOORDELING 6

3.1 Algemeen 6

3.1.1 AERIUS-Calculator invoer 6

3.1.2 AERIUS-Calculator resultaten 6

3.2 Landgoederen Oldenzaal 9

3.2.1 Algemeen 9

3.2.2 Habitattypes en instandhoudingsdoelstellingen 10

3.3 Projectbijdrage 12

3.3.1 Algemeen 12

3.3.2 Kleine depositiebijdrage 13

3.3.3 Habitattype H4010A 13

3.3.4 Habitattype H4030 14

3.3.5 Habitattype H9120 14

3.3.6 Habitattype H9160A 16

3.3.7 Habitattype H91E0C 17

HOOFDSTUK 4 CONCLUSIE 18

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Voorliggende ecologische beoordeling heeft betrekking op het projectgebied aan de Parallelstraat 50 en 52 in Oldenzaal. Initiatiefnemer is voornemens om de bestaande bebouwing te slopen en om 32 appartementen te realiseren in twee appartementencomplexen.

In afbeelding 1.1 is de ligging van het projectgebied ten opzichte van Oldenzaal en de directe omgeving indicatief weergegeven. Het projectgebied is aangeduid met de rode ster en rode contour.



Afbeelding 1.1 Ligging projectgebied (Bron: OpenStreetMap)

Uit de AERIUS-berekening is gebleken dat er als gevolg van de realisatie en het gebruik van de voorgenomen ontwikkeling plaatsvindt op stikstofgevoelige natuur in het Natura 2000-gebied 'Rijntakken'. In voorliggende ecologische beoordeling wordt onderzocht of er door de toename aan stikstofdepositie significante effecten plaatsvinden op de desbetreffende habitattype(s).

HOOFDSTUK 2 WETTELIJK KADER

De Europese Vogel- en Habitatrichtlijn stelt verplichtingen aan de Europese lidstaten ten bescherming van bepaalde natuur. Vanuit deze wetgeving zijn de Natura 2000-gebieden aangewezen. Onder de Omgevingswet zijn bepaalde natuurgebieden aangewezen als beschermd. Onder deze gebieden vallen de Natura 2000-gebieden. Onder de wettelijke bescherming vallen de instandhoudingsdoestellingen. Deze zijn per Natura 2000-gebied opgesteld.

De Omgevingswet stelt dat Natura 2000-activiteiten zonder omgevingsvergunning niet zijn toegestaan. Een Natura 2000-activiteit houdt conform de Omgevingswet in: *Een Natura 2000-activiteit is een 'activiteit, inhoudende het realiseren van een project als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de habitatrichtlijn dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied'.*

Voor een project of plan dient in beeld te worden gebracht of het project of plan leidt tot significante negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Wanneer deze gevolgen niet via de voortoets kunnen worden uitgesloten, dient het project of plan een vergunning voor de Natura 2000-activiteit te hebben.

De instandhoudingsdoestellingen zijn per gebied bepaald en vastgesteld. Een Natura 2000-activiteit mag niet leiden tot het onhaalbaar maken van deze doestellingen. Indien blijkt dat een project of plan leidt tot stikstofdepositie kan via een passende beoordeling worden onderzocht of de berekende depositie significante negatieve gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Berekende depositie betekent niet dat automatisch negatieve effecten plaatsvinden. Dit is afhankelijk van de hoeveelheid depositie, de huidige belasting en het natuurlijk herstel vermogen van de betreffende habitat. Per stikstofgevoelig habitattype dient te worden beoordeeld of de berekende depositie leidt tot significante negatieve gevolgen.

HOOFDSTUK 3 ECOLOGISCHE BEOORDELING

3.1 Algemeen

3.1.1 AERIUS-Calculator invoer

Om te determineren of er ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling stikstofdepositie plaatsvindt op stikstofgevoelige natuur, zijn in de AERIUS-Calculator twee berekeningen uitgevoerd. De eerste is de berekening voor de aanlegfase, waarin de emissie en mogelijke depositie gedurende de realisatie van het voornemen onderzocht wordt. Tijdens de aanlegfase vindt tijdelijke emissie plaats door het gebruik van (niet-elektrische) mobiele werktuigen en voertuigen. In het laatste geval wordt tevens rekening gehouden met het stationair draaien van vrachtwagens en het opstarten op een koude motor van de lichte voertuigen en de vrachtwagens. Onderstaande afbeelding weergeeft de NH_3 en NO_x emissie per bron voor de aanlegfase.

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning | Werktuigen	0,7 kg/j	26,0 kg/j
2 Verkeer | Koude start: overig | Koude start	41,6 g/j	0,8 kg/j
3 Anders... | Anders... | Laden en Lossen	23,0 g/j	2,3 kg/j
Verkeersnetwerk	28,9 g/j	1,9 kg/j

Afbeelding 3.1 Emissiebronnen aanlegfase rekenjaar 2026

De tweede berekening betreft een berekening voor de stikstofemissie en -depositie ten tijde van het in gebruik nemen van het voornemen. De relevante bronnen zijn gasverbruik, emissie van verkeersbewegingen en het opstarten op een koude motor van de voertuigen. Onderstaande afbeelding weergeeft de NH_3 en NO_x emissie per bron voor de gebruiksfase.

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Verkeer | Koude start: overig | Koude start	0,5 kg/j	3,1 kg/j
Verkeersnetwerk	0,4 kg/j	7,0 kg/j

Afbeelding 3.2 Emissiebronnen gebruiksfase rekenjaar 2027

3.1.2 AERIUS-Calculator resultaten

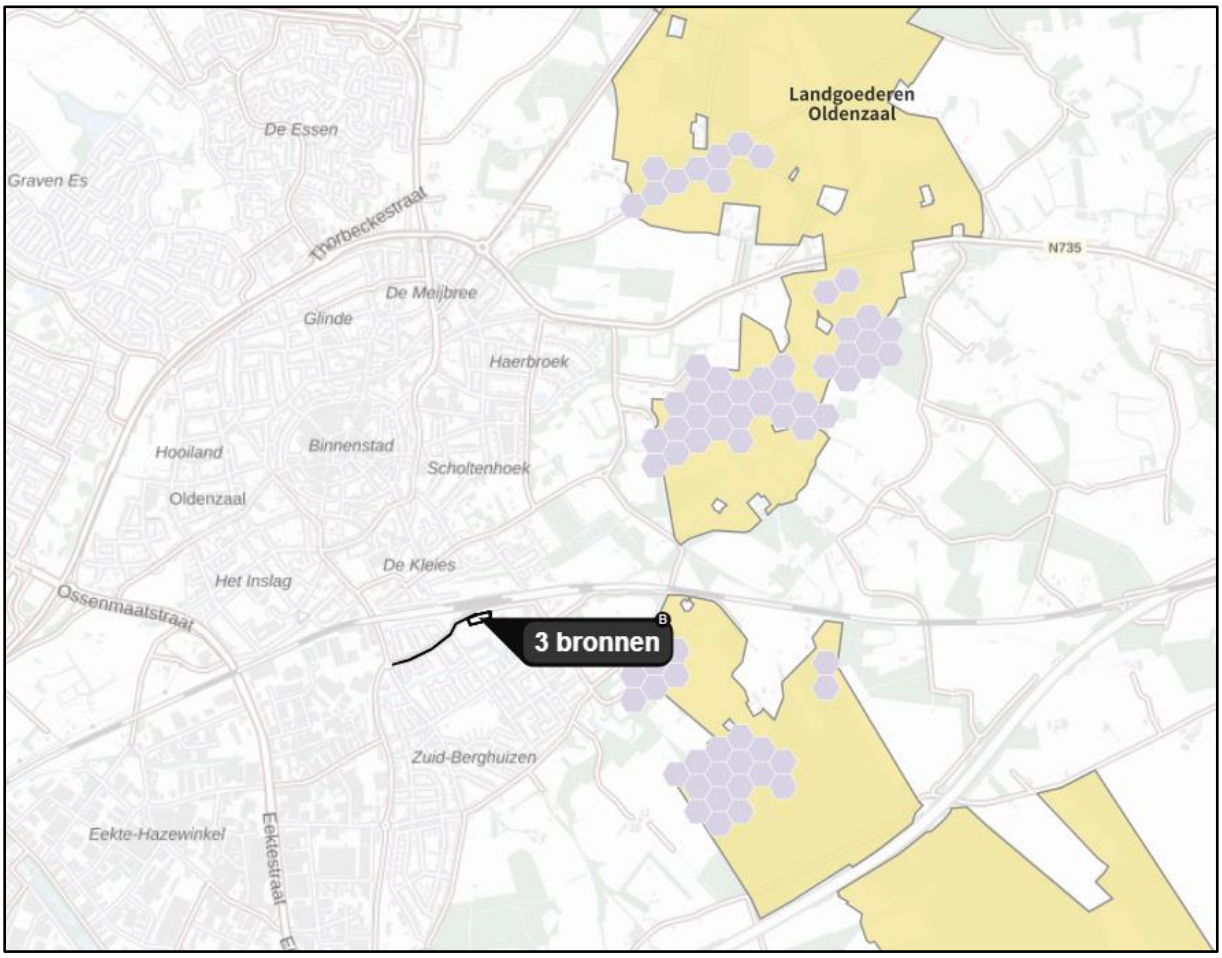
Uit de AERIUS-berekeningen voor de aanlegfase volgt dat er sprake is van tijdelijke stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied 'Landgoederen Oldenzaal' met een hoogste projectbijdrage van 0,02 mol N/ha/jr. Onderstaande tabel toont voor de aanlegfase de habitattypes waarop depositie is gevonden, de projectbijdrage en de oppervlakte van het habitattype waarop depositie is.

Tabel 1 Projectbijdrage stikstofdepositie per habitattype aanlegfase rekenjaar 2026

Habitattype		Projectbijdrage (mol N/ha/jr)	Oppervlakte depositie (ha gekarteerd)
H9120	Beuken-eikenbossen met hulst	0,02	18,7
H9160A	Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden)	0,02	3,02

H91E0C	Vochtige alluviale bussen (beekbegeleidende bossen)	0,01	1,49
H4030	Droge heiden	0,01	0,50
H4010A	Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,01	0,20

Onderstaande afbeelding weergeeft de hexagonen waarop stikstofdepositie plaatsvindt als gevolg van het realisatie van het voornemen. De AERIUS-Calculator toont enkel de hexagonen waarin de achtergronddepositie minder dan 70 mol stikstof onder de kritische depositie waarde (KDW) van de aanwezige habitattypes of leefgebieden zit of waar de KDW reeds overschreden wordt. Voor hexagonen waarin de achtergronddepositie meer dan 70 mol onder de KDW van habitattypes of leefgebieden zit, kunnen significante, negatieve effecten bij voorbaat uitgesloten worden en hoeven zodoende niet meegenomen te worden in beoordeling. In de volgende paragraaf wordt verder ingegaan op de achtergrond- en kritische depositie waardes van het Natura 2000-gebied 'Landgoederen Oldenzaal'.



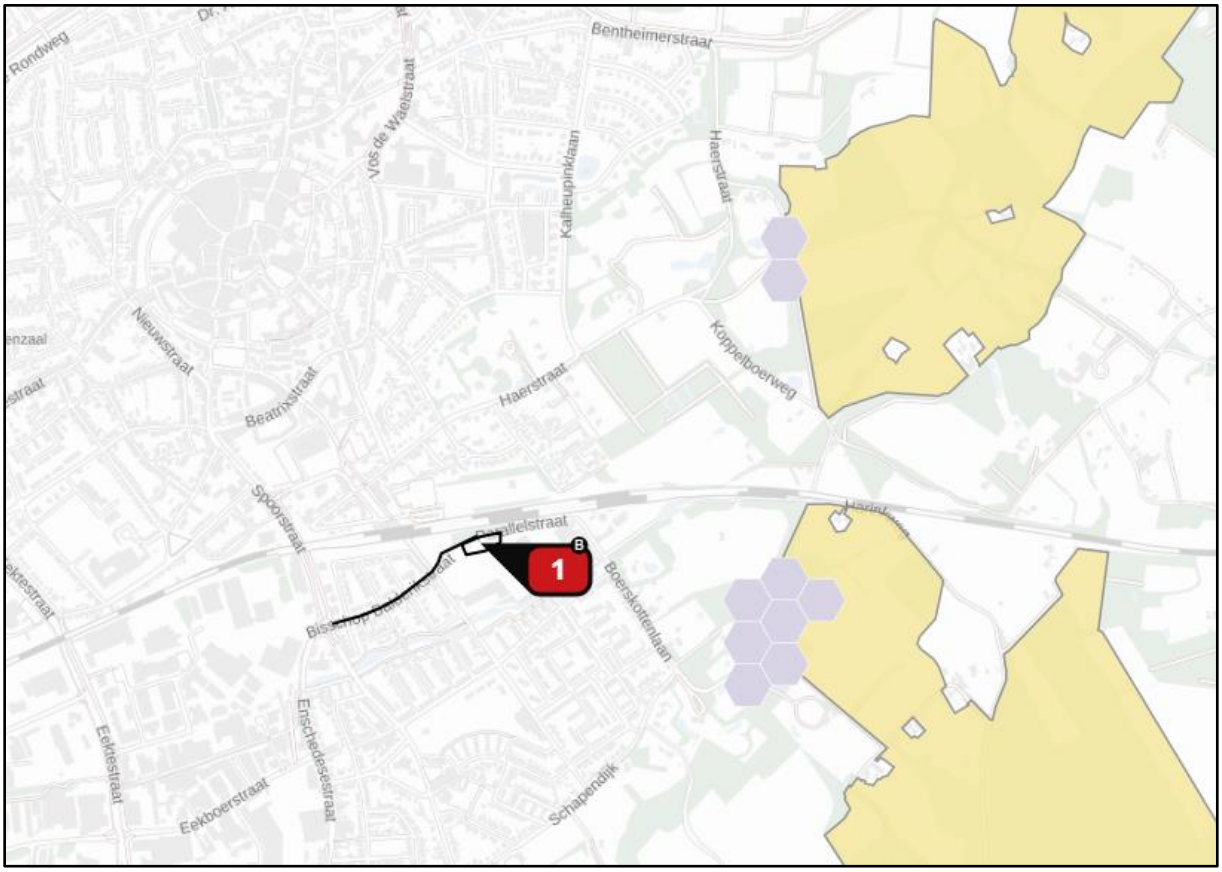
Afbeelding 3.3 Rekenresultaten AERIUS-Calculator aanlegfase rekenjaar 2026

Uit de AERIUS-berekening voor de gebruiksfase volgt dat er sprake is van sprake is van stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied 'Landgoederen Oldenzaal' met een hoogste projectbijdrage van 0,01 mol N/ha/jr. Onderstaande tabel toont voor de gebruiksfase de habitattypes waarop depositie is gevonden, de projectbijdrage en de oppervlakte van het habitattype waarop depositie is.

Tabel 1 Projectbijdrage stikstofdepositie per habitattype gebruiksfase rekenjaar 2027

Habitattype		Projectbijdrage (mol N/ha/jr)	Oppervlakte depositie (ha gekarteerd)
H9120	Beuken-eikenbossen met hulst	0,01	2,14
H9160A	Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden)	0,01	0,03

Onderstaande afbeelding weergeeft de hexagonen waarop stikstofdepositie plaatsvindt als gevolg van het gebruik van het voornemen.



Afbeelding 3.4 Rekenresultaten AERIUS-Calculator gebruiksfase rekenjaar 2027

3.2 Landgoederen Oldenzaal

3.2.1 Algemeen

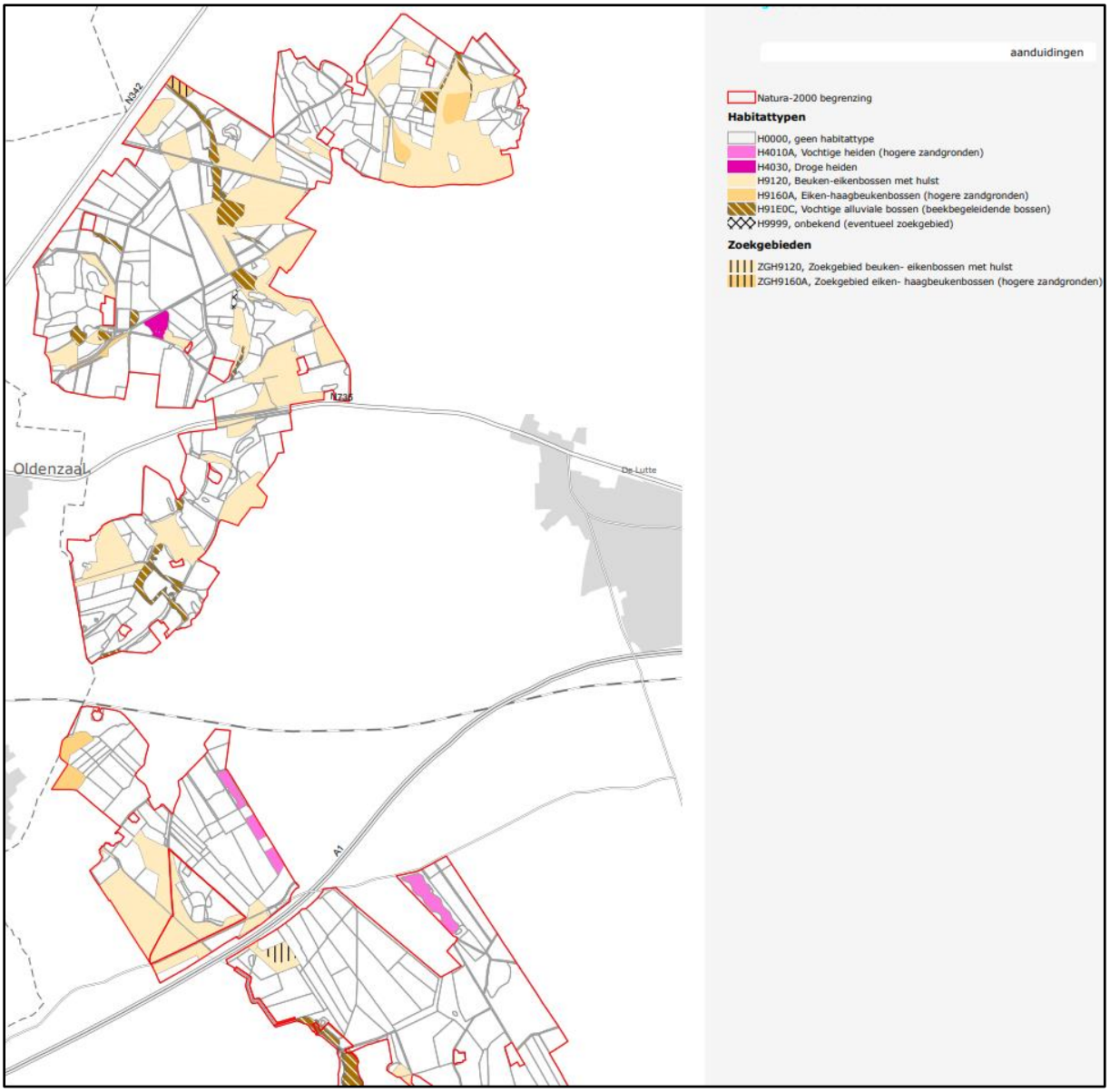
Het Natura 2000-gebied Landgoederen Oldenzaal ligt op en aan de voet van de stuwwal bij Oldenzaal, in de gemeente Losser (Overijssel), en beslaat 578 hectare. Het gebied maakt deel uit van het stroomgebied van de Dinkel en wordt gekenmerkt door een kleinschalig, gevarieerd landschap met hoogteverschillen, bronnen, beekdalen, oude landgoederen en uitgestrekte boscomplexen. Het terrein grenst aan de bebouwde kom van Oldenzaal en ligt nabij de dorpen De Lutte en Losser.

Het gebied bestaat uit een mozaïek van habitattypen, waaronder natte en droge bossen, graslanden, houtwallen, poelen en akkerlanden (figuur 3.5). Belangrijke boshabitats zijn onder meer Beuken-eikenbossen met hulst (H9120), Eiken-haagbeukenbossen (H9160A) en Vochtige alluviale bossen (H91E0C). Deze bostypen komen voor op verschillende plekken in het gebied, zoals rond de Tankenberg, langs de Snoeyinksbeek en op de flanken van de stuwwal. De bossen zijn vaak oud, soortenrijk en structuurrijk, met veel dood hout, wat gunstig is voor onder andere spechten en andere bosvogels.

Ook komen in het gebied vochtige en heischrale graslanden (H6230) voor, met lokaal elementen van blauwgrasland, vooral op plekken waar herstelmaatregelen zoals plaggen zijn uitgevoerd. In combinatie met het reliëf en de afwisseling van natte en droge delen zorgt dit voor een hoge biodiversiteit. De aanwezigheid van bronzones en een aantal goed ontwikkelde beeksystemen maakt het gebied ook belangrijk voor amfibieën, waaronder de beschermde kamsalamander. De afgelopen jaren zijn tientallen poelen aangelegd of hersteld ter ondersteuning van deze soort.

Het gebied is grotendeels eigendom van Natuurmonumenten of particuliere landgoedeigenaren, met een kleiner deel in bezit van Landschap Overijssel. Bekende landgoederen binnen het gebied zijn onder andere Boerskotten, Egheria en het Hakenberg. Landgoederen Oldenzaal vormt een belangrijk natuurgebied binnen de regio, door de combinatie van bijzondere habitats, hoge soortenrijkdom en landschappelijke waarde. De aanwezige habitattypen en soorten zijn beschermd onder de Habitatrichtlijn[1].

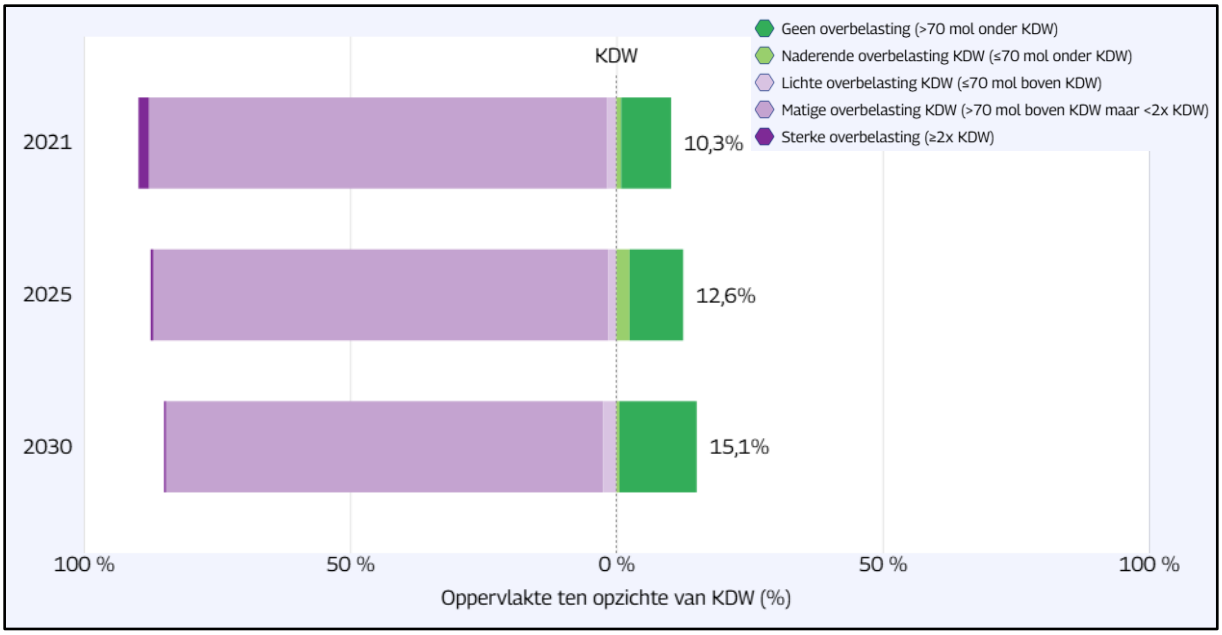
[1] Provincie Overijssel. Natura 2000 beheerplan, Landgoederen Oldenzaal. 9 september 2016.



Afbeelding 3.5 Natura 2000 habitatkarteringen (bron: Beheerplan Landgoederen Oldenzaal)

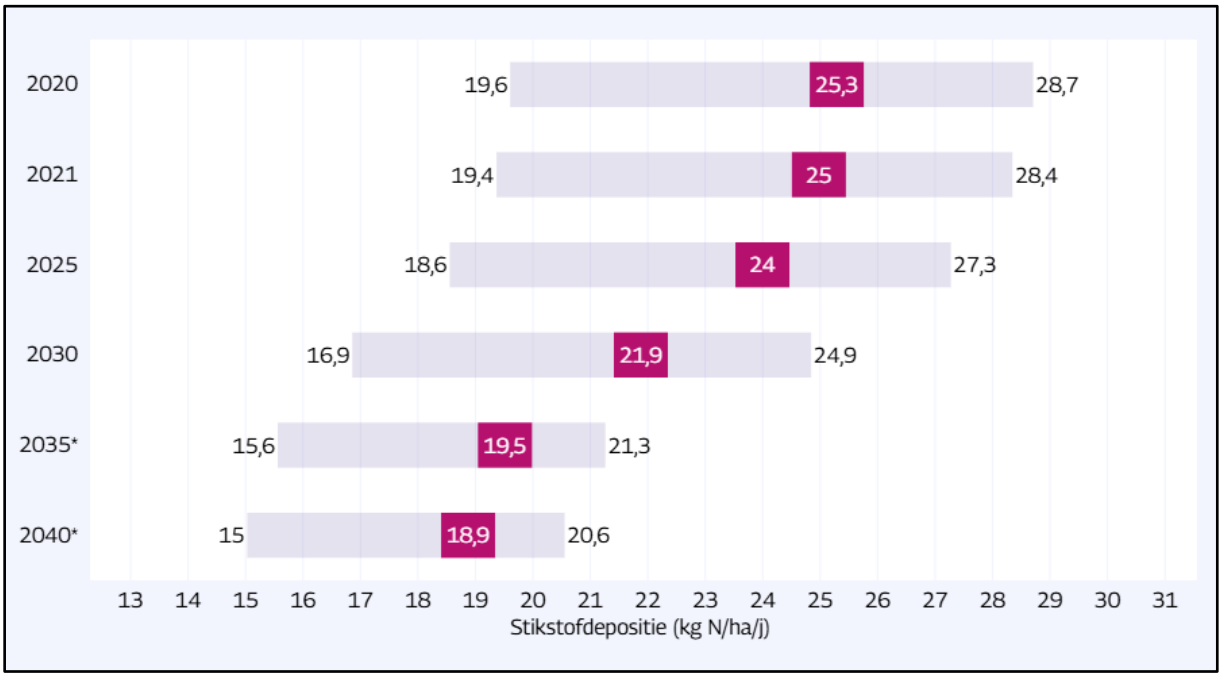
3.2.2 Habitattypes en instandhoudingsdoelstellingen

Volgens de AERIUS-Monitor (M24), op basis van gegevens van 2022, bevindt 11,0% van het totaaloppervlak van de habitattypes van de Landgoederen Oldenzaal zich onder de wettelijk ingestelde kritische depositie waarde. De AERIUS-Monitor (M23), op basis van gegevens van 2021, prognosticeert dat dit oppervlak in 2025 verhoogd is naar 12,6% en in 2030 naar 15,1% (afbeelding 3.6).



Afbeelding 3.6 *Oppervlaktes van de Rijntakken (alle habittypen en leefgebieden) en de achtergronddepositie ten opzichte van de KDW (bron: AERIUS-Monitor M23)*

Tevens is in onderstaande afbeelding een dalende trend in stikstofdepositie op de Landgoederen Oldenzaal zichtbaar.



Afbeelding 3.7 *Stikstofdepositie op de Rijntakken per jaar prognose (bron: AERIUS-Monitor M23)*

In totaal zijn er voor de Rijntakken 6 habitattypes aangewezen. Tevens is voor een klein gebied (minder dan 1,00 hectare) het habitattype onbekend of onzeker, waardoor rekening wordt gehouden met de meest kritische relevante habitattype (in dit geval H4030)[2].

[2] Provincie Overijssel. Natuurdoelanalyse Landgoederen Oldenzaal. 7 december 2022.

Tabel 2 Instandhoudingsdoelstellingen habitattypes Landgoederen Oldenzaal. (=: behoudsdoelstelling. >: uitbreiding- of verbeteringsdoelstelling). Bron: Natuurdoelanalyse Landgoederen Oldenzaal

Habitat		Doelstelling		KDW[3] (mol N/ha/jr)
		Oppervlakte	Kwaliteit	
H4010A	Vochtige heiden (hogere zandgronden)	=	=	1.071
H4030	Droge heiden	=	>	714
H9120	Beuken-eikenbossen met hulst	=	=	1.071
H9160A	Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden)	>	=	1.429
H91E0C	Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	=	=	1.857
H1166	Kamsalamander	>	=	Geen KDW

3.3 Projectbijdrage

3.3.1 Algemeen

Zoals in hoofdstuk beschreven, is er in de aanlegfase depositie van maximaal 0,02 mol/ha/jr en in de gebruiksfase van maximaal 0,01 mol/ha/jr gevonden. De depositie vindt plaats op in totaal vijf habitattypes in de aanlegfase (H9120, H9160A, H91E0C, H4030 en H4010A) en twee habitattypes in de gebruiksfase (H9160A en H9120). Onderstaande tabel geeft een overzicht van de habitattypes, de projectbijdrage, gekarteerde hectares en de fase.

Tabel 3 Overzicht habitattypes, gekarteerd oppervlakte en projectbijdrage per fase

Habitattype		Fase	Gekarteerd oppervlakte (ha)	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
H4010A	Vochtige heiden (hogere zandgronden)	Aanlegfase	0,20	0,01
H4030	Droge heiden	Aanlegfase	0,50	0,01
H9120	Beuken-eikenbossen met hulst	Aanlegfase- en gebruiksfase	18,70 (aanlegfase) 0,03 (gebruiksfase)	0,02 (aanlegfase) 0,01 (gebruiksfase)
H9160A	Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden)	Aanleg- en gebruiksfase	3,02 (aanlegfase) 2,14 (gebruiksfase)	0,02 (aanlegfase) 0,01 (gebruiksfase)
H91E0C	Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	Aanlegfase	1,49	0,01

[3] Wamelink, Van Dobben & Van der Zee. Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en leefgebieden van Natura 2000: Herziening 2023. Juli 2023.

De volgende paragrafen zullen de depositie als gevolg van het project verder onderzoeken door eerst te kijken naar mogelijke effecten van kleine (tijdelijke) depositiebijdragen (<0,05 mol/ha/jr) zoals in dit project is gevonden. Vervolgens wordt ingezoomd op de habitattypes waarop depositie plaatsvindt.

3.3.2 Kleine depositiebijdrage

Zoals eerder vermeld is er in een AERIUS-berekening geconcludeerd dat er door de voorgenomen ontwikkeling een tijdelijke depositie plaatsvindt van maximaal 0,02 mol N/ha/jr en een langere termijn depositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jr. In deze paragraaf wordt beargumenteerd waarom een dermate lage stikstofdepositie niet leidt tot significante effecten op de natuur.

Ten eerste wordt ingezoomd op de achtergronddepositiewaardes (ADW) van de hexagonen waarop depositie plaatsvindt. In de AERIUS-Calculator wordt aangegeven dat de ADW van de hexagonen waarop depositie plaatsvindt tussen de 1.300 en 2.000 mol N/ha/jr zit. Een projectbijdrage van 0,01 tot 0,02 mol N/ha/jr komt daarmee overeen met circa 0,001-0,0015% van de ADW. Een verwaarloosbare fractie van de huidige depositie op het gebied. In relatie met de KDW (tabel 2) van de habitattypes waarop depositie is gevonden, komt een projectbijdrage van 0,01 tot 0,02 mol N/ha/jr overeen met circa 0,0015% van de KDW voor de aanlegfase en circa 0,0005-0,0007% van de KDW voor de gebruiksfase. Tevens moet rekening worden gehouden met een onzekerheidsmarge in de berekeningen die gemaakt worden in de AERIUS-Calculator[4]. Ook wanneer wordt gekeken naar de huidige staat van de habitattypes of de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied, is de bijdrage die het project levert simpelweg te klein om aantasting van de natuurlijke kenmerken te veroorzaken.

Ten tweede is de depositie die uit dit project voortkomt te klein om merkbare effecten te hebben op de fysiologie van planten of de chemische samenstelling van de bodem. De mate van depositie is in dit geval te gering om een hogere groeisnelheid in planten te veroorzaken. Zodoende blijven de concurrentieverhoudingen onaangetast, waardoor de soortensamenstelling ook onveranderd blijft.

Tot slot geldt dat voor het zogeheten ‘omslaan’ van een ecosysteem langdurig verhoogde stikstofdepositie vereist is, in combinatie met andere drukfactoren. De zeer beperkte bijdrage van dit project blijft ver onder het niveau waarbij zulke risico’s reëel zijn. De bijdrage is ecologisch neutraal en leidt niet tot significante effecten op de structuur, samenstelling of kwaliteit van het habitat.

Daarom kan, gezien de zeer lage projectbijdrage (0,01-0,02 mol N/ha/jr), het gegeven dat deze bijdrage minder dan 0,002% vormt van zowel de KDW als de ADW, en het ontbreken van effecten op vegetatie en bodem in wetenschappelijke onderzoeken, met zekerheid worden gesteld dat depositie van deze grootte verwaarloosbaar is en geen significante effecten veroorzaakt op het desbetreffende habitattype.

3.3.3 Habitattype H4010A

Vochtige heiden van het subtype H4010A komen voor op voedselarme, natte tot zeer natte, matig zure tot zure bodems op de hogere zandgronden en in het heuvelland. Ze worden gekenmerkt door een dominantie van Gewone dophei (*Erica tetralix*) en kunnen in mozaïekvorm voorkomen met soortenrijke vegetaties van pijpenstrootje en veenmos.

De structuur en samenstelling van deze heiden variëren sterk, afhankelijk van de waterhuishouding, ouderdom van het systeem en het leemgehalte van de bodem. Ze worden vaak aangetroffen op venoevers, beekdalflanken, leemhoudende laagten of afgegraven hoogveengebieden. In overgangssituaties richting hoogveen of heischraal grasland kunnen ook soorten uit die systemen voorkomen.

De dopheibegroeiingen van het subtype H4010A zijn met name gevoelig voor verlaging van de grondwaterstand. Verdroging leidt snel tot vergrassing. Tevens is het habitattype gevoelig voor verhogingen in nutriëntconcentraties door bijvoorbeeld toestromend, verrijkt grondwater. Als gevolg van een verhoging in stikstofdepositie vormen verzuring en vermesting risico’s voor H4010A.

[4] Commissie Hordijk. Niet uit de lucht gegrepen, Eerste rapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof. 5 maart 2020.

Voor H4010A (vochtige heide) zijn verschillende herstelmaatregelen beschikbaar, waaronder plaggen, chopperen, (druk)begrazing, maaien, branden, verwijderen van opslag en het herstellen van bodembuffering met kalk of steenmeel. Deze maatregelen worden vaak in combinatie toegepast en afgestemd op lokale terrein- en vegetatiekenmerken[5].

In de AERIUS-berekening is gevonden dat er gedurende de aanlegfase tijdelijke depositie plaatsvindt van 0,01 mol/ha/jr op 0,20 hectare van het habitattype H4010A op de Landgoederen Oldenzaal. Het totaaloppervlak van H4010A in de Landgoederen Oldenzaal is 4,66 hectare. Gegeven dat de gevonden depositie plaatsvindt op minder dan 5% van het totaalareaal van het habitattype en het een tijdelijke, verwaarloosbare depositie van 0,01 mol/ha/jr betreft, kunnen significante, negatieve effecten als gevolg van het voornemen uitgesloten worden.

3.3.4 Habitattype H4030

Habitattype H4030 betreft struikheibegroeiingen op droge, zure en voedselarme zandgronden, vooral op dekzanden, stuwwallen, rivierterrassen en tertiaire zandafzettingen. De vegetatie wordt gedomineerd door Struikhei (*Calluna vulgaris*), vaak in combinatie met andere dwergstruiken zoals Rode en Blauwe bosbes. Ook Gewone dophei kan lokaal dominant zijn, zolang de structuur en soortensamenstelling passen binnen het droge heidetype.

De kruidlaag bevat vaak soorten als Fijn schapegras, Bochtige smele en lokaal Pijpenstrootje, mits deze grassen niet gaan domineren. De moslaag is meestal rijk aan soorten als Heideklauwtjesmos, Gewoon gaffeltandmos en Bronsmos. Kleine struwelen van bijvoorbeeld Brem, Jeneverbes of Gaspeldoorn kunnen deel uitmaken van dit habitattype. Binnen H4030 worden ook varianten gerekend die voorkomen op lemiger of licht basenrijkere bodems, bijvoorbeeld met Tandjesgras.

Droge heiden zijn erg gevoelig voor stikstofdepositie, wat leidt tot verzuring en vermesting.

Belangrijke maatregelen die getroffen worden om de kwaliteit van de natuur te waarborgen zijn het plaggen en chopperen, begrazen, maaien, verwijderen van stikstofopslag in de vorm van jonge bomen, en branden. Die maatregelen worden getroffen om voedingsstoffen (waaronder stikstof) uit het systeem te verwijderen, aangezien droge heiden een voedselarme bodem vereisen[6].

In de AERIUS-berekening is een tijdelijke depositie in de aanlegfase gevonden van 0,01 mol/ha/jr. Er vindt dus geen structurele belasting plaats door de voorgenomen ontwikkeling die kan leiden tot accumulatie van stikstof in de bodem of verandering van vegetatie. De extra depositie als gevolg van het voornemen verandert de huidige trend in kwaliteit niet en leidt niet tot verslechtering van de staat van instandhouding.

3.3.5 Habitattype H9120

Beuken-eikenbossen met hulst komen voor op voedselarme tot matig voedselrijke zand-, leem- of kleibodems zonder grondwaterinvloed. Ze bestaan voornamelijk uit zomereik, beuk en hulst en kenmerken zich door een gesloten kroonlaag, een dikke humuslaag en een kenmerkende bodemflora met soorten als dalkruid en lelietje-van-dalen. Alleen oude bosopstanden van voor 1850 en bosopstanden van minstens 100 jaar oud die daaraan grenzen vallen onder dit habitattype. In de regio komen deze bossen voor op droge, hoger gelegen zandgronden.

Het habitattype is licht tot matig gevoelig voor stikstofdepositie, met een KDW van 1.071 mol N/ha/jaar. Door stikstofdepositie kan verzuring en vermesting optreden, wat leidt tot uitspoeling van basische kationen en verschraling van de bodemflora. Ook neemt de schaduwdruk toe door de toename van beuk en hulst, wat de vestiging van lichtminnende soorten belemmert.

Belangrijke drukfactoren zijn:

- Verzuring door strooisel van beuk en eik;

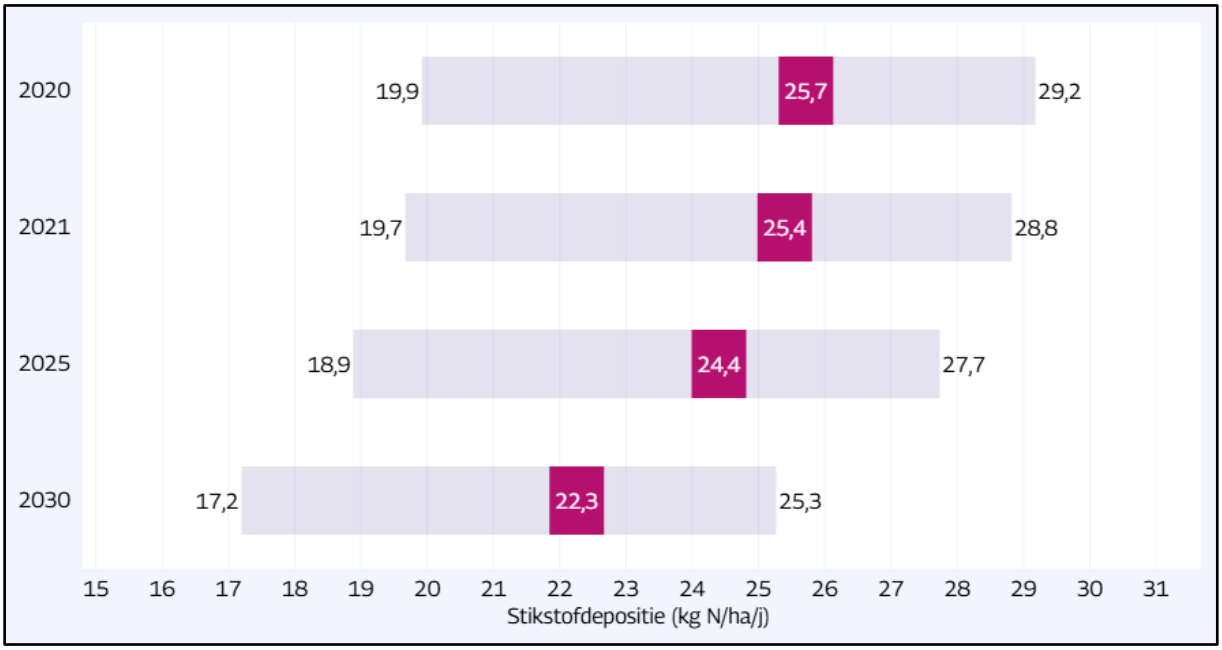
[5] Smits et al. Herstelstrategie H4010A: Vochtige heiden (hogere zandgronden). Juni 2020

[6] Smits et al. Herstelstrategie H4030: Droge heiden. Juni 2020

- Vermesting door verhoogde stikstofinput;
- Toenemende schaduwdruk door dichte kroonlaag van beuk en hulst;
- Vestiging van Amerikaanse eik, die inheemse soorten verdringt.

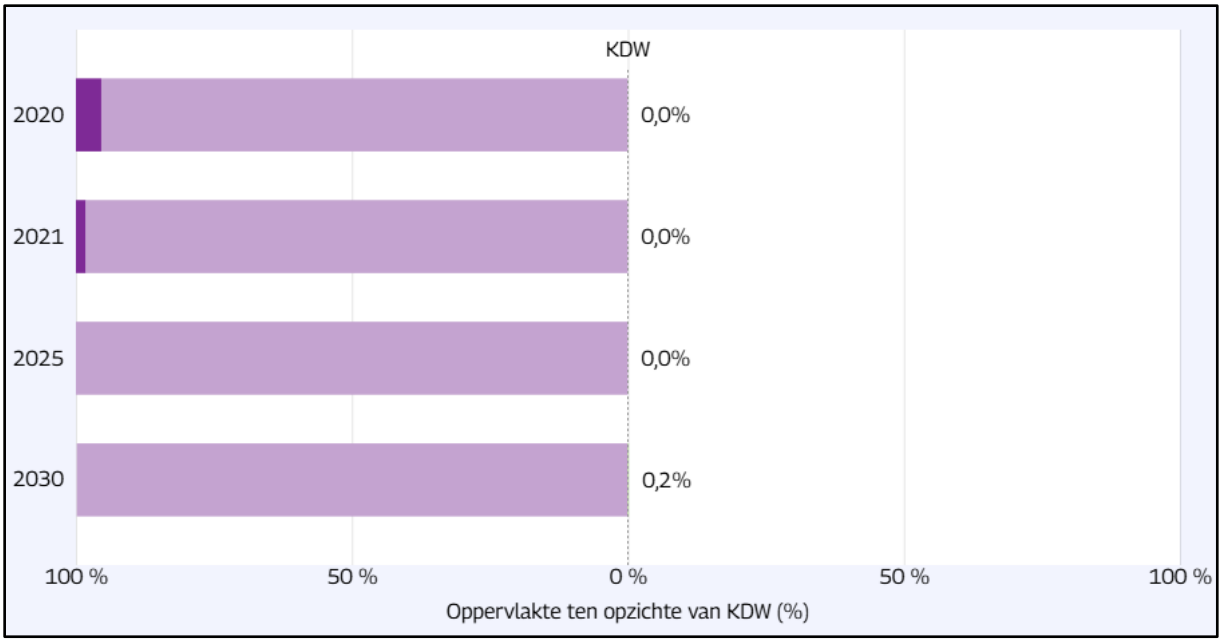
Herstelmaatregelen richten zich op het bevorderen van lichte loofhoutsoorten, het terugdringen van beuk, en waar nodig het verwijderen van Amerikaanse eik. Daarnaast wordt geëxperimenteerd met steenmeel om verzuring tegen te gaan. Bosbeheer is verder gericht op het versterken van structuur- en randzones met mantel-zoomvegetaties[7].

De stikstofdepositie op de beuken-eikenbossen met hulst daalt volgens AERIUS Monitor M23 van gemiddeld 1.835 mol/ha/jaar in 2020 naar 1.592 mol/ha/jaar in 2030. Het aandeel areaal met sterke overschrijding daalt tot 0%. Onderstaande afbeeldingen weergeven de huidige trend in stikstofdepositie en stikstofbelasting. Er is te zien dat zowel de stikstofdepositie als het percentage oppervlakte waarvan de KDW sterk overschreden wordt afneemt met tijd. Het aandeel oppervlak waar de KDW overschreden wordt is echter nog erg hoog.



Afbeelding 3.8 Ontwikkeling stikstofdepositie habitattype H9120 op de Landgoederen Oldenzaal (bron: AERIUS Monitor M23)

[7] Kieskamp & Van der Berg. Rapportage Onderzoek Bossen Landgoederen Oldenzaal. Februari 2020.



Afbeelding 3.9 Percentage van het habitattype H9120 op de Landgoederen Oldenzaal waarop de KDW overschreden wordt over tijd (bron: AERIUS Monitor M23)

Binnen het AERIUS-onderzoek is berekend dat de tijdelijke stikstofdepositie op H9120 beperkt blijft tot 0,02 mol/ha/jaar, en de bijdrage op langere termijn tot slechts 0,01 mol/ha/jaar. Het habitattype H9120 beslaat 99,96 hectare van de Landgoederen Oldenzaal. Uit het AERIUS-onderzoek blijkt dat er sprake is van depositie op slechts 0,03 hectare van dit habitattype. Dit komt neer op minder dan 0,04% van het totale areaal H9120.

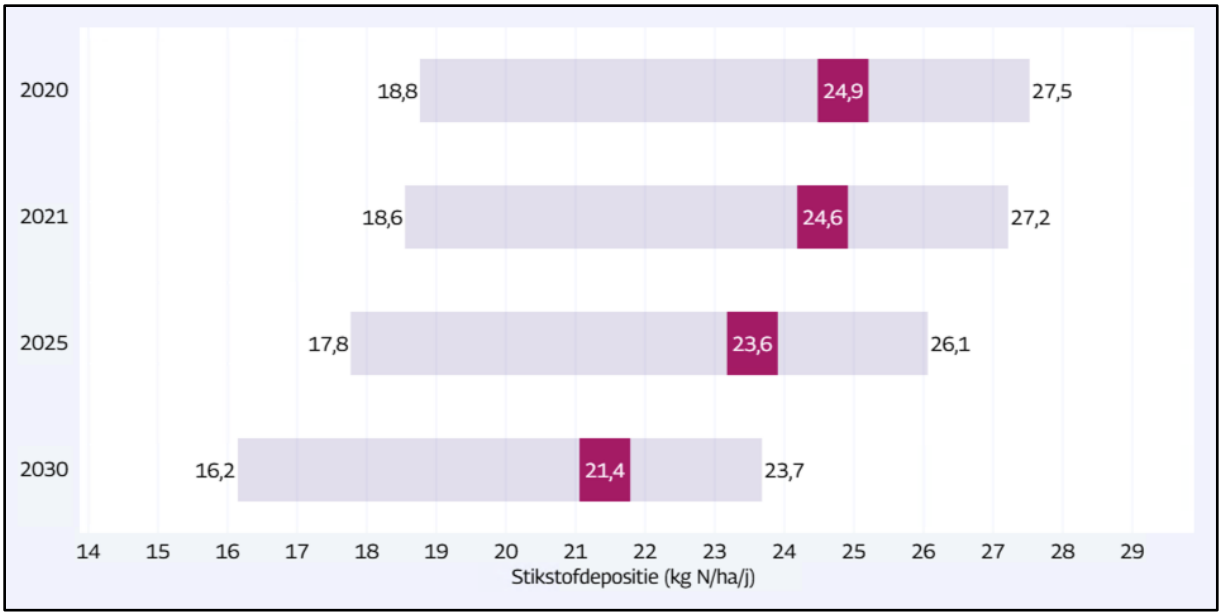
Gezien de tijdelijke depositie van 0,02 mol N/ha/jr in de aanlegfase en de depositie van 0,01 mol N/ha/jr op een zeer beperkt aandeel van het totaal areaal van H9120, kan het worden uitgesloten dat de in dit onderzoek berekende, verwaarloosbare bijdrage zal bijdragen aan verslechtering van de kwaliteit of tot significante aantasting van de natuurlijke kenmerken van het gebied.

3.3.6 Habitattype H9160A

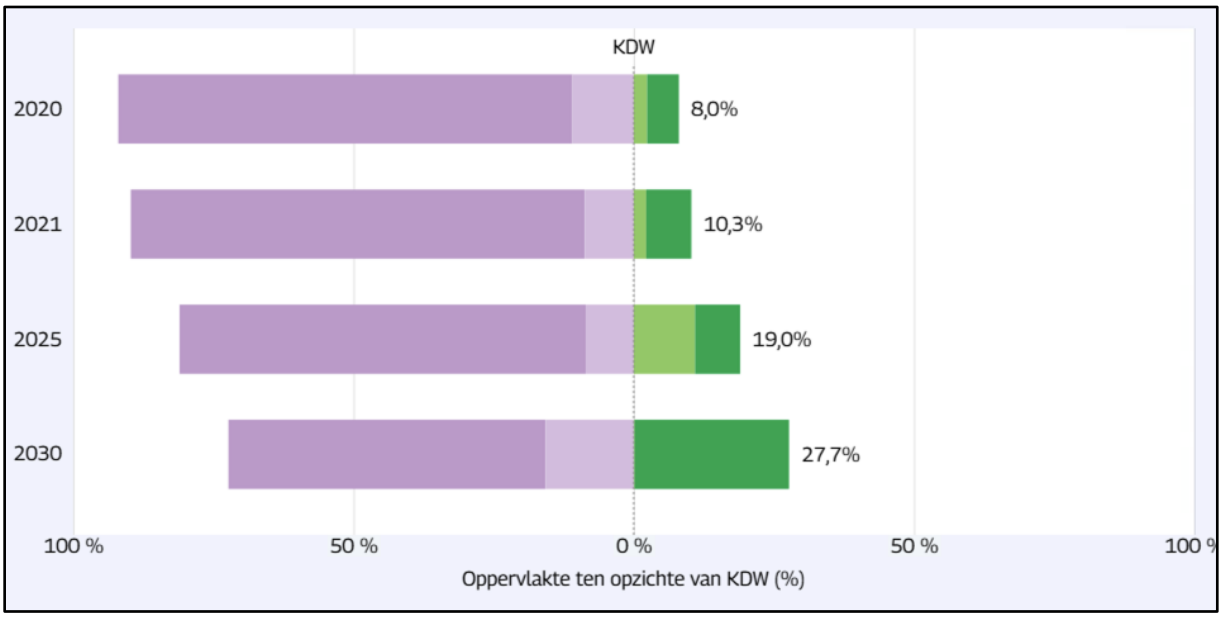
Van het habitattype Eiken-haagbeukenbossen bestaan er twee subtypes: subtype A komt voor op hogere zandgronden en subtype B op rijkere bodem en kalkrijke gronde. In de Landgoederen Oldenzaal komt enkel subtype A voor. Dit type bos is soortenrijk, met boomsoorten als zomereik, gewone es, haagbeuk en zoete kers, en een rijke voorjaarsflora. Het microreliëf zorgt voor afwisseling tussen drogere en nattere delen, met bijpassende vegetatie. De strooiselafbraak varieert van traag op hogere delen tot snel in natte laagtes. H9160A komt voor op weinig voedselrijke bodems.

Habitat H9160A (Vochtige alluviale bossen) kampt met verdroging, verzuring, vermesting en een overmaat aan stikstofdepositie. Verdroging wordt tegengegaan door herstel van de hydrologie, bijvoorbeeld via het dempen, verondiepen of afdammen van greppels, zodat het wisselvochtige systeem goed functioneert. Verzuring en stikstofeffecten worden beperkt door het verwijderen van zuur- en stikstofstrooisel producerende soorten (zoals eik, beuk en naaldhout) en het aanplanten van rijk-strooisel producerende bomen zoals linde, zoete kers en esdoorn. Vermesting en extra stikstofinvoer worden aangepakt door donker naaldhout te verwijderen en instroom van voedselrijk landbouwwater te voorkomen.

Volgens de AERIUS Monitor 2023 (op basis van gegevens uit 2022) wordt voor H9160A een daling in stikstofdepositie verwacht van 23,6 kg N/ha/jaar (ca. 1684 mol/ha/jaar) in 2025 naar 21,4 kg N/ha/jaar (ca. 1526 mol/ha/jaar) in 2030. Daarnaast laat figuur 3.11 zien dat het aandeel van het areaal dat onder de kritische depositiewaarde (KDW) valt, is toegenomen van 8% in 2020 naar 10,3% in 2021. De verwachting is dat dit aandeel verder stijgt naar 27,7% in 2030.



Afbeelding 3.10 Ontwikkeling stikstofdepositie habitattype H9160A op de Landgoederen Oldenzaal (bron: AERIUS Monitor M23)



Afbeelding 3.11 Percentage van het habitattype H9160A op de Landgoederen Oldenzaal waarop de KDW overschreden wordt over tijd (bron: AERIUS Monitor M23)

De stikstofdepositie door de geplande activiteiten blijft met 0,02 mol N/ha/jaar (aanlegfase) en 0,01 mol N/ha/jaar (gebruiksfase) op een relatief klein deel van het totaalareaal (respectievelijk 3,02 ha en 2,14 ha van de 13,38 ha) zeer beperkt. Daarnaast laat de AERIUS Monitor een dalende trend in de stikstofdepositie zien en een groeiend aandeel van het gebied dat onder de kritische depositiewaarde valt. Hierdoor is er geen sprake van een toename van stikstofbelasting die het habitattype H9160A negatief zou kunnen beïnvloeden. Op basis van deze gegevens kan geconcludeerd worden dat de geplande activiteiten geen significante negatieve effecten op de kwaliteit en instandhouding van H9160A binnen de Landgoederen Oldenzaal veroorzaken.

3.3.7 Habitattype H91E0C

In de AERIUS-berekening is gevonden dat op de hexagonen waarop depositie is gevonden op het habitattype H91E0C de hoogste totale depositie 1.712,30 mol N/ha/jr. is. H91E0C heeft een KDW van 1.857 mol N/ha/jr (tabel 2). De KDW van het habitattype op het gekarteerd oppervlak wordt dus niet overschreden, ook niet door de projectbijdrage. Significante effecten op de natuur door de voorgenomen ontwikkeling kunnen uitgesloten worden.

HOOFDSTUK 4 CONCLUSIE

Als aanvulling op de AERIUS-berekening voor de ontwikkeling aan Stakenbeek in Oldenzaal is een ecologische beoordeling uitgevoerd om te onderzoeken of de gevonden projectbijdrage van maximaal 0,02 mol/ha/jr in de aanlegfase en 0,01 mol/ha/jr in de gebruiksfase significante negatieve effecten heeft op de desbetreffende habitattypes. Op basis van de ecologische beoordeling wordt het volgende geconcludeerd:

De bijdrage van het project aan de stikstofdepositie op de habitattypes H9120, H9160A, H91E0C, H4030 en H4010A is ecologisch gezien verwaarloosbaar. Dit blijkt uit de volgende overwegingen:

1. De projectbijdrage van maximaal 0,02 mol/ha/j vertegenwoordigt minder dan 0,0015% van de ADW en KDW. Deze bijdrage is daarmee ecologisch niet relevant in termen van stikstofbelasting.
2. De depositie doet zich slechts voor op een zeer klein gedeelte van de habitatoppervlaktes binnen het Natura 2000-gebied. Het betreft slechts fracties van het totaalareaal van de habitattypes of van Landgoederen Oldenzaal als geheel, waardoor er geen sprake is van een gebiedsdekkend effect.
3. In het beheerplan zijn reeds maatregelen opgenomen om de negatieve effecten van overmatige stikstofdepositie tegen te gaan. Op dit moment is er een trend te zien in daling van stikstofdepositie op de habitattypes en Landgoederen Oldenzaal. De verwaarloosbare depositie als gevolg van het voornemen verandert die trend niet.

Ondanks de matige kwaliteit van de habitattypes en de beperkte en lokale overschrijding van de KDW kan de verwaarloosbare extra depositie niet leiden tot significant negatieve gevolgen.

Quickscan flora en fauna

Parallelstraat 50-52 te
Oldenzaal

zinnig!

Quickscan flora en fauna

Parallelstraat 50-52 te
Oldenzaal

Opdrachtgever
Gemeente Oldenzaal
De heer G. Huttenhuis
Postbus 354
7570 AJ OLDENZAAL

Adviesbureau
Geofoxx
Eektestraat 10
Postbus 221
7570 AE OLDENZAAL
0541 - 58 55 44

Status
Versie 1
Datum
16 december 2024
Projectnummer
20241276/APRA
Documentkenmerk
20241276/a1RAP

Auteur
Mevrouw A. Pralle

Paraaf:

De heer S.C. van Steenbergen

Paraaf:

Vrijgave
De heer B. Engbersen

Paraaf:

Inhoudsopgave

1	**Inleiding**		**1**
	1.1	Kwaliteitsborging	1
2	**Resultaten vooronderzoek**		**2**
	2.1	Locatiebeschrijving	2
	2.2	Ontwikkeling/activiteiten/planning	2
	2.3	Invloedsfeer activiteiten	3
3	**Wettelijk kader**		**4**
	3.1	Omgevingswet	4
	3.1.1	Algemene zorgplicht	4
	3.1.2	Specifieke zorgplicht	4
	3.2	Omgevingsverordening Provincie Overijssel	6
4	**Werkzaamheden, resultaten en interpretatie**		**7**
	4.1	Werkzaamheden	7
	4.2	Bureaustudie gebiedsbescherming	7
	4.3	Bureaustudie en veldinspectie beschermde soorten	8
5	**Conclusies en aanbevelingen**		**16**
	5.1	Conclusies	16
	5.2	Aanbevelingen	17

Bijlagen

1	Foto's
2	Schadelijke handelingen
3	Vrijstellingen soorten provincie
4	Lijst vogels met jaarrond beschermde nesten
5	Rode lijst soorten

1 Inleiding

In opdracht van gemeente Oldenzaal heeft Geofoxx, als onafhankelijk adviesbureau[1], een quickscan flora en fauna uitgevoerd op de locatie Parallelstraat 50-52 te Oldenzaal.

De aanleiding voor het uitvoeren van een quickscan flora en fauna wordt gevormd door de geplande sloop van de panden aan de Parallelstraat 50-52 te Oldenzaal en de bijbehorende aanvraag voor een omgevingsvergunning.

De ruimtelijke ingreep zal getoetst moeten worden aan vigerende natuurwet- en regelgeving. Per 1 januari 2024 worden de natuurwaarden in Nederland beschermd via de Omgevingswet (hierna: Ow). Onder de Ow is de bescherming geregeld van Natura 2000-gebieden, soorten die genoemd zijn in de vogelrichtlijn, de habitatrichtlijn of die beschermd zijn als nationale soort en van houtopstanden. Naast de wettelijke bescherming worden natuurgebieden planologisch beschermd via onder andere het Natuurnetwerk Nederland (hierna: NNN).

Om te bepalen of de voorgenomen plannen (mogelijk) leiden tot een overtreding van de huidige natuurwetgeving, is een quickscan flora en fauna noodzakelijk. Het doel van het onderzoek is het verkrijgen van inzicht in de mogelijk negatieve effecten op kwetsbare soorten en/of beschermde flora en fauna, alsmede het inbeeld krijgen van eventuele risico's en randvoorwaarden die hiermee verband houden. Ook wordt bepaald of in het kader van Natura 2000 een passende beoordeling nodig is of dat vervolgstappen nodig zijn ten aanzien van het planologisch beschermde NNN. Als laatste geeft de quickscan duidelijkheid over de vraag of voor het kappen van de opstand een kapmelding ingediend moet worden bij het bevoegd gezag.

Aan de orde komen de volgende zaken: beschrijving van het vooronderzoek (literatuurstudie), de veldinspectie, de interpretatie van de verzamelde gegevens en de conclusies en aanbevelingen.

1.1 Kwaliteitsborging

Geofoxx is aangesloten bij het Netwerk Groene Bureaus (NGB); de werkzaamheden zijn dan ook uitgevoerd volgens hun gedragscode. De personen die de werkzaamheden hebben uitgevoerd en/of verwerkt, zijn allen door opleiding, werkervaring en zelfstudie gekwalificeerd voor de door hen verrichte werkzaamheden. Voorliggende onderzoeksrapportage is, zolang er geen ecologisch relevante veranderingen hebben plaatsgevonden, twee jaar geldig.

Een quickscan flora en fauna kan het hele jaar door worden uitgevoerd gezien het feit dat het in eerste instantie gaat om een verkenning van geschikte biotopen voor beschermde soorten in het plangebied.

[1] *De opdrachtgever en terreineigenaar zijn geen zuster- of moederbedrijf en komen niet uit de eigen organisatie zodat de onafhankelijkheid van het onderzoek is gewaarborgd.*

2 Resultaten vooronderzoek

2.1 Locatiebeschrijving

De locatie ligt ten zuiden van het stadscentrum van Oldenzaal aan de Parallelstraat 50-52 in de Provincie Overijssel. Het plangebied betreft een bebouwd terrein met twee panden en één oud trafohuisje. Ten noorden van het plangebied ligt het treinstation van Oldenzaal. Ten westen, oosten en zuiden liggen woningen (woongebied Stakenbeek).

De locatiegegevens zijn beschreven in tabel 2.1. De situering van het plangebied is weergegeven in figuur 2.1. De blauwe contour betreft het plangebied.

Tabel 2.1: Locatiegegevens

Locatie		
Straat	:	Parallelstraat 50-52
Gemeente	:	Gemeente Oldenzaal
Kadastrale gegevens	:	Gemeente Oldenzaal, Sectie: G, Nummer: 2889
Oppervlakte locatie	:	2.572 m^2



Figuur 2.1: Plangebied ligt binnen de contour. Bron: PDOK.

2.2 Ontwikkeling/activiteiten/planning

De geplande ruimtelijke ingreep kan negatieve gevolgen hebben voor de actuele natuurwaarden van het plangebied. De werkzaamheden bestaan uit de geplande sloop. In deze quickscan flora en fauna is voorafgaand aan de ruimtelijke ingrepen bekeken welke effecten op de actuele natuurwaarden kunnen optreden. De volgende activiteiten worden getoetst aan de Omgevingswet:

- verwijdering verharding;
- rooien beplanting;
- grondverzet;
- sloop bestaande bebouwing.

2.3 Invloedsfeer activiteiten

Activiteiten kunnen een negatieve invloed hebben op beschermde (plant- en dier)soorten én beschermde natuurgebieden, zowel binnen als buiten het onderzoeksgebied. Dit kunnen invloeden zijn van tijdelijke of permanente aard. Dit wordt gezien als de invloedsfeer van de activiteiten.

Mogelijke invloeden van tijdelijke aard zijn:
- verstoring van rust- en voortplantingsplaatsen door geluid, stof en trillingen;
- verstoring van verblijfsplaats door het tijdelijk verwijderen van gemeentelijk groen.

Mogelijke invloeden van permanente aard zijn:
- het aantasten of vernielen van jaarrond beschermde vaste rust- of voortplantingsplaatsen en/of jaarrond beschermde nesten;
- de aantasting van de kwaliteit van het leefgebied met als gevolg het verdwijnen van soorten;
- het verspreiden van invasieve exoten naar locaties buiten het plangebied.

Effectbeoordeling
Gezien de aard van de werkzaamheden is er geen aanleiding om te veronderstellen dat beschermde soorten en/ of- waarden buiten het onderzoeksgebied op een negatieve manier worden beïnvloed. Wel kan aangenomen worden dat eventuele nestbroeders die in bomen nestelen nabij het plangebied verstoord kunnen worden door de werkzaamheden. Hierdoor zijn de aangrenzende nesten aan het plangebied ook meegenomen in onderhavige onderzoek.

3 Wettelijk kader

In dit hoofdstuk wordt de achtergrondinformatie over de natuurwetgeving beschreven waaraan de voorgenomen ruimtelijke ingreep op de onderzoekslocatie wordt getoetst. Dit hoofdstuk is niet toegespitst op de situatie op de onderzoekslocatie, maar geeft enkel een beschrijving van de vigerende wetgeving.

Het 'aanvullingsspoor natuur' zorgt voor de integratie van de regelgeving over natuur en flora en fauna in de Omgevingswet. De regels van het 'aanvullingsspoor natuur' gaan over:

- het beschermen en ontwikkelen van natuur en het behoud en herstel van de biologische diversiteit;
- het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de natuur voor maatschappelijke functies;
- het verzekeren van een samenhangend beleid voor het behoud en beheer van waardevolle landschappen. Dit om zowel hun bijdrage aan de biologische diversiteit en hun cultuurhistorische betekenis maar ook voor maatschappelijke functies.

De Provincie is het bevoegd gezag voor de toetsing van een Natura 2000-activiteit[2] en/of flora- en fauna-activiteit[3]. Bij een activiteit waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, is het Rijk het bevoegde gezag.

3.1 Omgevingswet

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Hiermee is de Wet natuurbescherming 2017 komen te vervallen. Het 'aanvullingsspoor natuur' uit de Omgevingswet voorziet in een wettelijk kader voor de bescherming van natuurgebieden, dier- en plantensoorten en houtopstanden.

3.1.1 Algemene zorgplicht

De Omgevingswet regelt in de artikelen 1.6 tot en met 1.8 de algemene zorgplicht. Dit houdt in dat overheden, bedrijven én burgers verantwoordelijk zijn voor een veilige en gezonde leefomgeving. Als er specifieke (decentrale of Rijks-)regels zijn, geldt de algemene zorgplicht niet meer.

3.1.2 Specifieke zorgplicht

Specifieke zorgplicht borduurt voort op de algemene zorgplicht, maar zijn concreter van aard. Een specifieke zorgplicht geldt voor specifieke activiteiten voor concreet genoemde belangen. Specifieke zorgplicht in het 'aanvullingsspoor natuur' is opgenomen in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) onder artikel 11.6 (gebiedsbescherming), 11.27 (soortbescherming) en 11.116 (houtopstanden).

Gebiedsbescherming (Ow Bal § 11.6)
Natura 2000
In het aanvullingsspoor natuur uit de Omgevingswet zijn specifieke regels opgenomen ter bescherming van bijzondere natuurwaarden. Het gaat dan voornamelijk om de bescherming van natuurgebieden van Europees belang die behoren tot het Natura 2000-netwerk of

[2] *Activiteit, inhoudende het realiseren van een project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied.*
[3] *Activiteit met mogelijke gevolgen voor van nature in het wild levende dieren of planten.*

bijzonder nationaal natuurgebied. Voorafgaand aan het verrichten van activiteiten in of in de directe nabijheid van een Natura 2000-gebied of bijzonder nationaal natuurgebied dient kennis te worden genomen over de instandhoudingsdoelstellingen van het betreffende gebied. Het uiteindelijke doel van Natura 2000 is het bereiken van de landelijk gunstige staat van instandhouding voor alle door de richtlijnen beschermde soorten en habitats. Voor elk Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor soorten en/of habitattypen. Per soort en/of habitattype is aangegeven of behoud van de huidige aantallen/arealen voldoende is of dat uitbreiding dan wel verbetering nodig is. Het is verboden om zonder vergunning een project te realiseren dat significante gevolgen kan hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van (de aangewezen habitattypen en -soorten van) een Natura 2000-gebied. Verslechterende of significant verstorende gevolgen op de leefgebieden, natuurlijke habitats en habitats van soorten, moet worden voorkomen.

NatuurNetwerk Nederland (NNN)
Het NatuurNetwerk Nederland (NNN) is een samenhangend netwerk van natuur- en landbouwgebieden met hoge natuurwaarden. Het NNN heeft als doel het behouden, beschermen en versterken van de rijkdom aan plant- en diersoorten (biodiversiteit). Hiermee dragen we bij aan (inter-)nationaal vitaal stelsel van natuurgebieden. De realisatie van natuurdoelen gaat zo veel mogelijk samen met het versterken van de landbouw, de regionale economie en de wateropgaven.

In het NNN liggen bestaande natuurgebieden, waaronder 20 Nationale Parken, gebieden waar nieuwe natuur wordt aangelegd, landbouwgebieden die worden beheerd volgens agrarisch natuurbeheer, ruim 6 miljoen hectare grote wateren (meren, rivieren, de kustzone van de Noord-, en Waddenzee) en alle Natura 2000 gebieden.

De aanwijzing van het NNN is geregeld in de Omgevingsverordening. De instructieregels voor de aanwijzing, begrenzing en reikwijdte van het NNN zijn opgenomen in de artikelen 7.5 en 7.6 van het Besluit bodemkwaliteit (hierna Bkl). Het beschermingsregime is uitgewerkt in art. 7.8, 2e lid van het Bkl. Dit betreft een instructieregel voor uitwerking van het beschermingsregime in de Omgevingsverordeningen van Provincies.

De regels verzekeren dat zowel de kwaliteit als de oppervlakte van het NNN niet achteruitgaan, dat de samenhang tussen de gebieden van het NNN wordt behouden en dat, als binnen het NNN activiteiten worden toegelaten die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de wezenlijke kenmerken of waarden van het NNN, deze gevolgen tijdig worden gecompenseerd. Dit met als doel het zorgdragen voor het behoud van de kwaliteit, oppervlakte en samenhang van het NNN.

Soortbescherming (Ow Bal § 11.2)
Voorafgaand aan het verrichten van een activiteit dient na te worden gegaan of er aanwijzingen zijn van de aanwezigheid van beschermde soorten. Dit dient te worden gedaan op de locatie waar de activiteit wordt verricht als ook in de directe nabijheid van die locatie. De soortbescherming omvat drie beschermingsregimes met afzonderlijke schadelijke handelingen. De schadelijke handelingen zijn opgenomen in bijlage 2.

1) Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn (Ow Bal § 11.2.2)
Dit zijn van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten, zoals genoemd in bijlage I bij de vogelrichtlijn, en niet in die bijlage genoemde, geregeld in Nederland voorkomende trekvogelsoorten als bedoeld in artikel 4, tweede lid, van de Vogelrichtlijn.

2) Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn (Ow Bal § 11.2.3)
Dit zijn de in het wild levende plant- en diersoorten genoemd in bijlagen II, IV en V bij de habitatrichtlijn.

3) Beschermingsregime andere soorten (Ow Bal § 11.2.4)
Dit zijn dieren of planten van soorten, genoemd in bijlage IX of in de rode lijsten, bedoeld in artikel 2.19, vijfde lid, onder a, onder 3°, van de omgevingswet; en voor die soorten belangrijke leefgebieden of natuurlijke habitats. Het gaat hier om de bescherming van zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten van nature voorkomend in Nederland.

Rode lijst soorten
In tegenstelling tot de Wet natuurbescherming is in de Omgevingswet de specifieke zorgplicht opgenomen waarbij specifiek dieren en planten van de rode lijst soorten worden benoemd. In de Omgevingswet is opgenomen dat er op basis van objectieve gegevens vastgesteld moet worden of er nadelige gevolgen kunnen optreden voor dieren van die soorten, hun nesten, hun foerageerplaatsen, hun voortplantingsplaatsen, hun rustplaatsen en hun eieren. Indien dit niet het geval is, dienen passende preventieve maatregelen getroffen te worden om nadelige gevolgen te voorkomen.

Provinciaal beleid
In bijlage 3 is een overzicht weergegeven van vrijgestelde soorten per provincie. De lijst komt voort uit de omgevingsverordening van elke provincie. De vrijstelling is geldig onder specifieke voorwaarden. Deze geldt niet altijd voor alle verbodsbepalingen

Houtopstanden
In het 'aanvullingsspoor natuur' uit de Omgevingswet is de bescherming geregeld van houtopstanden. De kern hiervan bestaat uit het instellen van een herbeplantingsplicht ingeval houtopstanden worden geveld. Het vellen van houtopstanden is beschermd door een algemene meldplicht (artikel 11.126 van het Bal) en herbeplantingsplicht (artikel 11.129 van het Bal) voor houtopstanden vanaf 10 are (1.000 m^2) of meer, of bomenrijen bestaande uit meer dan 20 bomen, buiten de 'bebouwingscontour houtkap' (artikel 11.111, lid 2 van het Bal). Er zijn een aantal uitzonderingen, zoals houtopstanden binnen de bebouwde kom, kweekbomen en populieren en wilgen als wegbeplanting.

3.2 Omgevingsverordening Provincie Overijssel

Gebiedsbescherming: Natuurnetwerk Nederland en Nationaal landschap
De begrenzing van de NNN-gebieden in Overijssel is opgenomen in de Overijsselse Omgevingsverordening. De omgevingsverordening is laatst gewijzigd op 1 november 2024.

Het NNN maakt onderdeel uit van de Zone Ondernemen met Natuur en Water (Zone ONW). De gebieden binnen de Zone ONW en buiten de begrenzing van de NNN zijn gericht op het creëren van ruimte voor economische ontwikkelingen zoals voor landbouw, recreatie en natuurgebonden woon- en werklocaties. Dit deel van de Zone ONW is globaal begrensd. De NNN-gebieden zijn op perceelsniveau begrensd. Naast het NNN wordt ook het Nationaal landschap in Overijssel beschermd. Er zijn twee nationale landschappen in Overijssel, te weten de IJsseldelta en het gebied Noordoost-Twente. Het Nationaal landschap is opgenomen in de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening.

Het NNN heeft geen externe werking op naastliggende gronden. Voor deze gronden geldt geen beperkende bepalingen vanwege de ligging naast NNN. Voor ontwikkelingen buiten het NNN is in het kader van goede ruimtelijke ordening echter wel nodig dat wordt gewaarborgd dat een nieuw omgevingsplan de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN niet aantast.

4 Werkzaamheden, resultaten en interpretatie

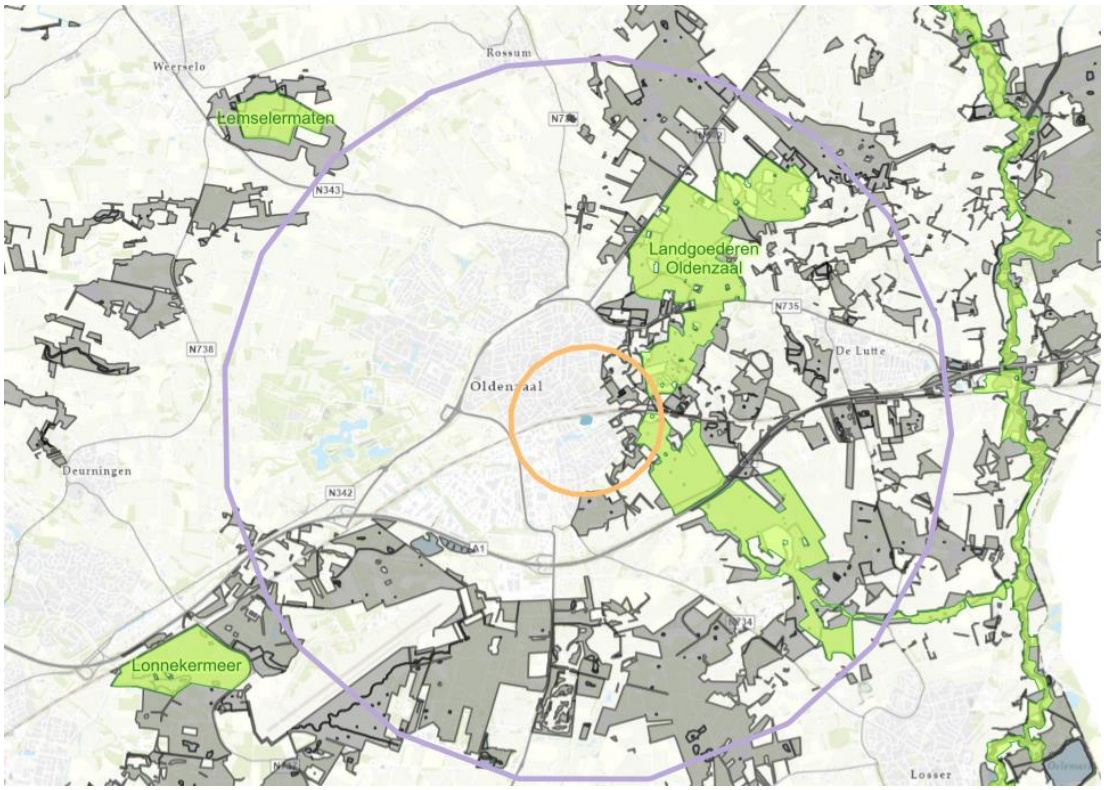
4.1 Werkzaamheden

De werkzaamheden omvatten het uitvoeren van een bureaustudie waarbij de ligging van natuurgebieden ten opzichte van de locatie is beoordeeld. Tevens zijn bekende verspreidingsgegevens van beschermde soorten geraadpleegd.

Daarnaast is een veldinspectie uitgevoerd om een globale indruk te krijgen van het gebied en de soorten die mogelijk in het gebied voor kunnen komen. Beoordeeld is of de aanwezige habitattypen geschikt zijn voor het voorkomen van beschermde soorten amfibieën, ongewervelden, reptielen, vissen, vogels, zoogdieren (grondgebonden en vleermuizen) en flora. Ook is gezocht naar sporen van dieren en mogelijke broed-, foerageer- en rustplaatsen.

4.2 Bureaustudie gebiedsbescherming

In figuur 4.1 is een kaart opgenomen van de Natura 2000 en NNN gebieden in de omgeving van het onderzoeksgebied.



Figuur 4.1: Kaart met de locatie (in blauw), Natuurnetwerk Nederland (grijs) en de Natura 2000-gebieden (groen). De paarse cirkel geeft een straal van 5 km en de gele cirkel geeft een straal van 1 km aan. Bron: PDOK.

Op circa 700 meter ten oosten van de locatie bevindt zich het Natura 2000-gebied Landgoederen Oldenzaal. Het gebied kenmerkt zich door een gevarieerd landschap met bossen, houtwallen, heide, graslanden en beekdalen zoals dat van de Snoeijinksbeek. Het gebied omvat landgoederen met oude loof- en naaldbossen, weilanden, akkers en unieke natuur zoals dotterbloemhooilanden en brongebieden.

Op circa 280 m ten oosten van de locatie bevinden zich gebieden van het NNN met natuurbeheerdertype N16.03 'Droog bos met productie', N12.02 'Kruiden- en faunarijk graslanden' en L01.02 'Houtwal en houtsingel en zoekgebied agrarisch natuurbeheer.

Effectbeoordeling en conclusie
Gezien de afstanden tussen het onderzoeksgebied en de Natura 2000-gebieden en de beperkte (tijdelijke) werkzaamheden zullen de werkzaamheden op de locatie niet tot een negatief effect leiden op deze natuurgebieden. Wel is een negatief effect door stikstofdepositie mogelijk. Enkel een stikstofdepositie-berekening kan hierin definitief uitsluitsel geven.

Als uit deze berekening blijkt dat de toename van stikstof in de aanleg- en/of gebruiksfase gelijk of meer dan 0,01 N mol/ha/j is, zijn vervolgstappen zoals een aanvullende ecologische beoordeling, extern salderen of het treffen van andere mitigerende maatregelen of het aanvragen van een vergunning mogelijk noodzakelijk in het kader van de Gebiedsbescherming van de Omgevingswet.

Gezien het feit dat er geen directe verbinding of ecologische verbindingszone ligt tussen het onderzoeksgebied en het NNN zullen de werkzaamheden niet tot een negatief effect leiden op het NNN. Gezien het betreffende NNN-gebied geen externe werking kent hoeft er niet getoetst te worden aan provinciaal beleid.

4.3 Bureaustudie en veldinspectie beschermde soorten

Met gebruik van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF, d.d. 27 november 2024) is gekeken of er binnen een straal van 1 kilometer rondom het tracé beschermde soorten zijn waargenomen in de afgelopen 5 jaar. Hierbij zijn zowel de beschermde en vaak ook vrijgestelde soorten volgens de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn, 'soorten van nationaal belang' en rode lijst soorten (flora) meegenomen. In tegenstelling tot de Wet natuurbescherming is in de Omgevingswet de specifieke zorgplicht opgenomen waarbij specifiek dieren en planten van de rode lijst soorten worden benoemd. Uit de geraadpleegde verspreidingsgegevens van de NDFF blijkt dat er veel rode lijst soorten zijn waargenomen in en nabij het plangebied. Veel van deze soorten zoals egel, bunzing en kamsalamander zijn ook beschermd onder de Omgevingswet en om deze reden al behandeld als beschermde soort. Rode Lijst soorten die niet onder de Omgevingswet beschermd zijn ('aanvullende Rode Lijst soorten' zijn in bijlage 5 opgenomen.

Veldinspectie
De veldinspectie heeft plaatsgevonden op 20 november 2024. Tijdens de inspectie was het bewolkt en 4 °C. De inspectie is uitgevoerd in de ochtend door B. Engbersen en A. Pralle, beide werkzaam als ecoloog bij Geofoxx. In onderstaande paragrafen is de informatie uit de bureaustudie en de bevindingen uit de veldinspectie gecombineerd geïnterpreteerd. Enkele foto's zijn opgenomen in bijlage 1.

Aanwezige biotopen

Bomen en lage en opgaande begroeiing
Op locatie zijn diverse bomen en struiken aanwezig (o.a. conifeer spec., gewone esdoorn, plataan, laurier, zoete kers, taxus, gewone beuk, zomereik en gewone braam). Deze kunnen mogelijk als rust- en/of nestplaats fungeren. Er zijn geen holtes aangetroffen die voor fauna als vogels en vleermuizen mogelijkheden bieden als rust- of nestplaats. Op de locatie groeien diverse algemene kruiden.

Watergang
Er is geen watergang nabij de locatie, de dichtstbijzijnde watergang is op +- 150 meter ten zuiden van de locatie en betreft de Stakenbeek.

Bebouwing
Binnen het onderzoeksgebied staan twee kantoorpanden met twee verdiepingen. De panden zijn in de jaren '90 gerealiseerd. De panden hebben een spouwmuur en plat dak. De daken zijn voorzien van dakranden. in de buitengevels zijn stootvoegen aanwezig. Daarnaast is er een trafohuisje aanwezig binnen het plangebied.

Bodem
De bodem bestaat hoofdzakelijk uit grof en midden zand. In de omgeving zijn depots (zand) aanwezig vanwege de ontwikkeling van de wijk (Stakenbeek).

Beschermde soorten

Flora
Uit de bureaustudie komt naar voren dat in de laatste vijf jaar geen beschermde soorten binnen een straal van 1 kilometer van de locatie zijn waargenomen. Er komen diverse Rode Lijst soorten voor in de omgeving van de locatie (zie bijlage 5). Tijdens de veldinspectie zijn geen beschermde soorten of geschikte habitat aangetroffen voor beschermde plantensoorten en/of Rode Lijst soorten.

De voorgenomen activiteiten leiden **niet** tot een negatief effect op beschermde planten.

Amfibieën
Uit de bureaustudie komt naar voren dat in de laatste vijf jaar vier beschermde soorten in een straal van 1 kilometer van de locatie zijn waargenomen; bruine kikker, groene kikker, kamsalamander en kleine watersalamander. Op basis van het NDFF zijn de poelkikker en kamsalamander op ca. 700 m van de locatie waargenomen

Bruine kikker en kleine watersalamander zijn vrijgesteld van bescherming binnen de Provincie Overijssel. Hiervoor is wel de zorgplicht nog steeds van toepassing.

De soortgroep groene kikkers bestaat uit drie kikkersoorten (meerkikker, bastaardkikker en poelkikker). Van deze soorten is alleen de poelkikker niet vrijgesteld van bescherming in Overijssel. De poelkikker heeft een voorkeur voor zwak zure, stilstaande wateren in bos- en heidegebieden op de hogere zandgronden.

De kamsalamander komt vooral voor in de wat diepere en licht voedselrijke, niet verzuurde wateren op landgoederen, in beekdalen en in het rivierengebied.

Het onderzoeksgebied is nagenoeg volledig bebouwd en verhard. Er wordt geen watergang of oever in of nabij het onderzoeksgebied beïnvloed. In de omgeving is geen geschikt habitat voor de poelkikker of kamsalamander aanwezig. De werkzaamheden hebben daarom geen invloed op deze soorten..

Gezien de veldinspectie in het najaar is uitgevoerd zijn tijdens de veldinspectie geen amfibieën waargenomen.

Amfibieën als gewone pad en bruine kikker hebben mogelijk een winterverblijfplaats in holen onder de grond. Door de uitvoering van graafwerkzaamheden wordt mogelijk een amfibie verwond of een winterrustplaats aangetast. Deze soorten zijn vrijgesteld van bescherming binnen de provincie Overijssel, wat inhoudt dat vaste rust- en voortplantingsplaatsen mogen

worden aangetast. Wel is voor deze soorten nog steeds de zorgplicht van toepassing wat inhoudt dat amfibieën niet verwond of gedood mogen worden en te allen tijde vrije vluchtmogelijkheden moeten hebben.

De voorgenomen activiteiten leiden **niet** tot een negatief effect op beschermde amfibieën. Wel kunnen mogelijk vrijgestelde soorten aanwezig zijn binnen het onderzoeksgebied.

Broedvogels
Voor alle vogelsoorten geldt dat de meest kwetsbare periode het broedseizoen (15 maart tot 15 juli) betreft voor het bouwen van hun nesten. Deze periode is een richtlijn. Alle broedende vogels zijn beschermd, ook vóór of ná deze periode. Daarnaast zijn er enkele vogelsoorten per provincie aangewezen waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn.

Uit de bureaustudie komt naar voren dat in de laatste vijf jaar 95 beschermde soorten in een straal van 1 kilometer zijn waargenomen (tabel 4.1). Hiervan zijn 35 soorten waargenomen waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn, 23 van deze soorten zijn 'categorie V-soorten'. Dit zijn soorten die weliswaar terugkeren naar de plaats waar zij het jaar ervoor hebben gebroed of in de directe omgeving daarvan, maar die wel over voldoende flexibiliteit beschikken om, als de broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen. Deze soorten vragen slechts in sommige gevallen een aanvullend onderzoek. Bijvoorbeeld als er geen alternatieve verblijfplaatsen zijn in de omgeving. In dit geval is hier geen sprake van.

Tabel 4.1: Vogels binnen een straal van 1 kilometer (bron: NDFF)

Appelvink	Grote Canadese gans	Rode wouw
Blauwborst	Grote bonte specht (Jr. Cat 5)	Roerdomp
Boerenzwaluw (Jr. Cat 5)	Grote gele kwikstaart (Jr. Cat 3)	Roodborst
Bonte vliegenvanger (Jr. Cat 5)	Grote karekiet	Roodborsttapuit
Boomklever (Jr. Cat 5)	Grote lijster	Scholekster
Boomkruiper (Jr. Cat 5)	Heggenmus	Slechtvalk (Jr. Cat 3)
Boomleeuwerik	Holenduif	Smient
Boompieper	Houtduif	Sperwer (Jr. Cat 4)
Boomvalk (Jr. Cat 4)	Houtsnip	Spotvogel
Bosrietzanger	Huismus (Jr. Cat 2)	Spreeuw (Jr. Cat 5)
Bosuil (Jr. Cat 5)	Huiszwaluw (Jr. Cat 5)	Staartmees
Braamsluiper	IJsvogel (Jr. Cat 5)	Steenuil (Jr. Cat 1)
Brandgans	Kauw	Taigaboomkruiper
Buizerd (Jr. Cat 4)	Keep	Tjiftjaf
Dodaars	Kerkuil (Jr. Cat 3)	Torenvalk (Jr. Cat 5)
Draaihals (Jr. Cat 5)	Kleine bonte specht (Jr. Cat 5)	Tuinfluiter
Ekster (Jr. Cat 5)	Kleine plevier	Turkse tortel
Fazant	Koekoek	Veldleeuwerik
Fitis	Koolmees (Jr. Cat 5)	Vink
Fluiter	Kraanvogel	Vuurgoudhaan
Gaai	Kramsvogel	Waterhoen
Gekraagde roodstaart (Jr. Cat 5)	Matkop	Wespendief (Jr. Cat 4)
Gierzwaluw (Jr. Cat 2)	Merel	Wielewaal
Glanskop (Jr. Cat 5)	Middelste bonte specht	Wilde eend
Goudhaan	Nachtzwaluw	Winterkoning
Goudvink	Oehoe (Jr. Cat 3)	Witte kwikstaart
Grasmus	Oeverloper	Zanglijster
Grauwe gans	Ooievaar (Jr. Cat 3)	Zwarte kraai (Jr. Cat 5)
Grauwe klauwier	Pimpelmees (Jr. Cat 5)	Zwarte roodstaart (Jr. Cat 5)
Grauwe vliegenvanger (Jr. Cat 5)	Putter	Zwarte specht (Jr. Cat 5)
Groene specht (Jr. Cat 5)	Raaf (Jr. Cat 5)	Zwartkop
Groenling	Ringmus	

Op en nabij de locatie zijn tijdens de veldinspectie geen vogelsoorten waargenomen.

Het onderzoeksgebied is niet geschikt voor rust- en nestplaatsen van weide- of watervogelsoorten zoals ijsvogel en ooievaar.

De bebouwing is niet geschikt voor rust- en nestplaatsen van gebouw gebonden soorten met jaarrond beschermde nesten, dit zijn met name huismus en de gierzwaluw (zie afbeelding 4.1). Er zijn geen geschikte openingen aangetroffen in de bebouwing waar mogelijk genesteld kan worden. De panden beschikken over een plat dak waardoor er geen mogelijkheden zijn voor huismus of gierzwaluw om onder geschikte dakpannen of nokvorsten te nestelen. Daarnaast zijn er ook geen zonneschermen waarachter huismus zou kunnen nestelen.



Afbeelding 4.1: Zijaanzicht kantoorpand (plat dak).

Er zijn verder geen aanwijzingen gevonden dat roofvogels en/of uilen een vaste rust- of nestplaats bezetten in het onderzoeksgebied. De aanwezigheid van roofvogels kan men vaststellen aan de hand van braakballen, krijtsporen en ruiveren. Deze zijn niet aangetroffen. De bomen beschikken niet over geschikte holen en er zijn geen horsten in de bomen aangetroffen tijdens het veldbezoek

Twee afgegraven zanddepots zijn geschikt voor de oeverzwaluw om in te nestelen (zie afbeelding 4.2). Tijdens het veldbezoek zijn op de locatie geen broedplaatsen gevonden. Oeverzwaluwen zijn enkel in het broedseizoen in Nederland en kunnen zich mogelijk in het volgend broedseizoen in het zanddepot vestigen. Indien het zanddepot na april 2025 wordt verwijderd dient een broedvogelinspectie te worden uitgevoerd.



Afbeelding 4.2: Zanddepot.

In de bomen zijn tijdens de veldinspectie geen nesten van vogels aangetroffen. In potentie zijn de bomen wel geschikt voor algemene broedvogels om een nest te bouwen.

De voorgenomen activiteiten leiden **niet** tot een negatief effect op vogels met jaarrond beschermde nesten. Wel kunnen mogelijk andere soorten aanwezig zijn binnen het onderzoeksgebied, hiervoor is het noodzakelijk om buiten het broedseizoen te werken of om passende maatregelen te treffen die het ontstaan van (nieuwe) nesten tijdens het broedseizoen voorkomen.

Ongewervelden
Uit de bureaustudie komt naar voren dat in de laatste vijf jaar één beschermde soort in een straal van 1 kilometer van de locatie is waargenomen; teunisbloempijlstaart. Op en nabij de locatie zijn tijdens de veldinspectie geen ongewervelden waargenomen.

De teunisbloempijlstaart is afhankelijk van waardplanten (wilgenroosje, basterdwederik, kattenstaart of teunisbloem). In het plangebied ontbreken de waardplanten, daarnaast leeft de teunisbloempijlstaart in bosranden en open plekken in het bos.

De voorgenomen activiteiten leiden **niet** tot een negatief effect op beschermde ongewervelden. Wel kunnen mogelijk algemeen voorkomende soorten aanwezig zijn binnen het onderzoeksgebied.

Reptielen
Uit de bureaustudie komt naar voren dat in de laatste vijf jaar geen beschermde soorten in een straal van 1 kilometer van de locatie zijn waargenomen.

Op en nabij de locatie zijn tijdens de veldinspectie geen reptielen waargenomen. Het onderzoeksgebied is ongeschikt voor reptielen door het ontbreken van heide, broeihopen een goede ontwikkelde strooisellaag, ingerotte boomstobben of vegetatie van zeggen of russen.

De voorgenomen activiteiten leiden **niet** tot een negatief effect op strikt beschermde reptielen.

Vissen
De geplande herontwikkeling zal geen watergang of oever beïnvloeden. Derhalve is in deze quickscan niet naar de aanwezigheid van vissen gekeken. De lokale ingreep zal geen effect hebben op vissen.

Zoogdieren (grondgebonden)
Uit de bureaustudie komt naar voren dat in de laatste vijf jaar de volgende beschermde soorten in een straal van 1 kilometer van de locatie zijn waargenomen; bunzing, eekhoorn, egel, haas, huisspitsmuis, konijn, ree, rosse woelmuis en steenmarter.

Haas, konijn, ree, rosse woelmuis en huisspitsmuis zijn vrijgesteld van bescherming binnen de Provincie Overijssel. Hiervoor is wel de zorgplicht nog steeds van toepassing.

De bunzing heeft een voorkeur voor kleinschalig landschap met houtwallen, greppels en sloten met overhangende vegetatie, ook dorpen en buitenwijken van steden vormen geschikt leefgebied. Een bunzing maakt zijn schuilplaats in oude holen van bijvoorbeeld konijn, mol, vos en das. Maar ook onder steenhopen, houtmijten, in holle bomen of onder boomwortels.

Steenmarters zijn cultuurvolgers en komen veelal in cultuurlandschappen voor. De soort is 's-nachts actief en verblijft overdag in bijvoorbeeld takkenhopen, dicht struikgewas, boomholten, konijnenholen, maar ook kruipruimten, tussen plafonds, zolders van huizen, schuurtjes, houtstapels en andere gebouwen. Er zijn geen geschikte openingen in de bebouwing gevonden waardoor steenmarters gebruik kunnen maken van de panden. De kantoorpanden zijn nog in gebruik.

Er is geen geschikt habitat aanwezig voor bunzing. Er zijn geen gebruikssporen als prooiresten en latrines van steenmarter aangetroffen tijdens de veldinspectie. De aanwezigheid van deze soorten kan dan ook op voorhand worden uitgesloten.

Eekhoorns komen voor in loofbos, naaldbos of gemengd bos maar ook in tuinen, parken en houtwallen in de buurt van bos. Mits er voldoende voedsel beschikbaar is, komen ze ook in bebouwd gebied voor. Eekhoorns bouwen nesten in bomen. Soms gebruiken ze ook boomholten, oude kraaien- of eksternesten of grote nestkasten als nestplaats. Er zijn tijdens de veldinspectie onvoldoende bomen aangetroffen op de locatie om een geschikt habitat voor de eekhoorn te vormen. Ook zijn er geen nesten in de bomen aangetroffen.

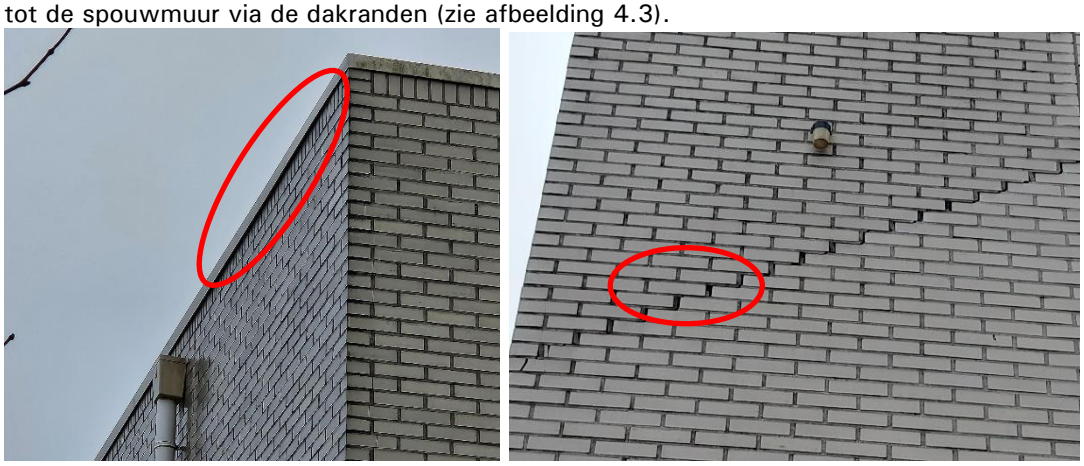
De egel komt in tuinen, bosranden, struweel en loofbos. Egels komen ook in stedelijke omgeving voor, zolang er maar groen en schuilplaatsen aanwezig zijn. Egels zijn nachtactief. Overdag bezet de egel een verblijfplaats onder blad- en takkenhopen en dichte vegetatiestructuren. De dichte struiken binnen het onderzoeksgebied zijn geschikt voor egels om een verblijfplaats tussen te bezetten. Door het rooien van de beplanting wordt mogelijk een verblijfplaats aangetast.

Tijdens het veldbezoek zijn geen holletjes aangetroffen waar mogelijk soorten als veldmuis, bosmuis, huisspitsmuis en dwergmuis verblijven. De aanwezigheid van deze soorten kan echter niet volledig worden uitgesloten. Deze soorten zijn vrijgesteld van bescherming in de provincie Overijssel. Wel is voor deze soorten nog steeds de zorgplicht van toepassing wat inhoudt dat muizen niet verwond of gedood mogen worden en te allen tijde vrije vluchtmogelijkheden moeten hebben.

De voorgenomen activiteiten leiden mogelijk tot een negatief effect op egel. Hiervoor is het noodzakelijk om buiten de gevoelige periodes. Ook dienen in de toekomstige situatie alternatieve verblijfplaatsen te worden gecreëerd. Geadviseerd wordt om de maatregelen vast te leggen in een ecologisch werkprotocol.
Mogelijk zijn er ook vrijgestelde soorten aanwezig zijn binnen het onderzoeksgebied. Let op dat de zorgplicht van toepassing is.

Zoogdieren (vleermuizen)
Uit de bureaustudie komt naar voren dat in de laatste vijf jaar in een straal van 1 kilometer van de locatie de volgende vleermuizen zijn waargenomen; gewone dwergvleermuis.

Tijdens de veldinspectie zijn op de locatie geen sporen aangetroffen die duiden op de aanwezigheid van vleermuizen. De locatie biedt wel mogelijkheden voor gebouw bewonende soorten als de gewone- en ruige dwergvleermuis.
In het gebouw nr. 50 zijn er bijenbekjes in de stootvoegen aanwezig, waardoor vleermuizen niet via stootvoegen toegang tot de spouwmuur hebben. Wel zijn er andere kieren aangetroffen die toegang tot het gebouw kunnen geven. Beide panden beschikken over dakranden die niet naadloos aansluiten op de muur. Vleermuizen hebben mogelijk toegang tot de spouwmuur via de dakranden (zie afbeelding 4.3).



Afbeelding 4.3: Dakrand (links) en gaten in voegwerk (rechts) die mogelijk toegang geven voor vleermuizen.

De voorgenomen activiteiten leiden mogelijk tot een negatief effect op gebouw bewonende vleermuizen. Er is nader onderzoek vleermuizen noodzakelijk om de functie van de panden voor vleermuizen in kaart te brengen.

Invasieve exoten
Invasieve exoten zijn niet beschermd, maar kunnen voor de opdrachtgever wel een belemmering vormen. Binnen het NDFF zijn vier waarnemingen van invasieve exoten* geregistreerd. Binnen een straal van 1 km zijn de volgende soorten waargenomen; nijlgans, aziatische hoornaar, reuzenberenklauw en reuzenbalsemien. Tijdens het veldwerk zijn géén invasieve exoten waargenomen.

Wel dient alert te zijn op het voorkomen van de reuzenberenklauw en reuzenbalsemien in de omgeving (**Figuur 4.**). Aangezien grond wordt afgevoerd, kunnen plantresten verspreid worden wanneer de reuzenberenklauw of reuzenbalsemien de locatie heeft bereikt. Vooralsnog wordt dit risico klein geacht.



Figuur 4.2: Locatie van reuzenberenklauw (paarse punt) en reuzenbalsemien (blauwe punt) in binnen een straal van ca. 250 m. Bron: NDFF

*Binnen het NDFF systeem is alleen gekeken naar de soorten die staan op de zogenaamde Unielijst (EU-exotenverordening 1143/2014). Opgemerkt dat hier ook diverse soorten niet op staan, zoals de Japanse Duizendknoop.

5 Conclusies en aanbevelingen

In opdracht van gemeente Oldenzaal heeft Geofoxx een quickscan flora en fauna uitgevoerd op de locatie Parallelstraat 50-52 te Oldenzaal.

De aanleiding voor het uitvoeren van een quickscan flora en fauna wordt gevormd door de geplande sloop van de panden aan de Parallelstraat 50-52 te Oldenzaal en de bijbehorende aanvraag voor een omgevingsvergunning.

Het doel van het onderzoek is het verkrijgen van inzicht in de mogelijk negatieve effecten op kwetsbare soorten en/of beschermde flora en fauna, alsmede het inbeeld krijgen van eventuele risico's en randvoorwaarden die hiermee verband houden. Tevens wordt bepaald of een nader ecologisch onderzoek noodzakelijk is. Tot slot wordt beoordeeld of er nabij de locatie beschermde natuurgebieden aanwezig zijn, waardoor een voortoets aan de orde is om de effecten van de ontwikkeling hierop nader te onderbouwen.

De conclusies van dit onderzoek zijn samengevat in navolgende paragraaf. In paragraaf 5.2 zijn aanbevelingen opgenomen.

5.1 Conclusies

Onderwerp		**Resultaat en interpretatie**	**Schadelijke handelingen**	**Conclusie**
Gebiedsbescherming	Natura-2000	De stikstof uitstoot kan een effect hebben op de nabijgelegen natuurgebieden.	Mogelijke N-depositie in Natura 2000-gebieden	Laat een stikstofdepositieberekening uitvoeren.
	NNN	Geen sprake van externe werking	-	Geen verdere maatregelen nodig.
Flora		Geen beschermde flora aanwezig op de locatie.	-	Geen nader onderzoek nodig.
Amfibieën		Locatie niet geschikt als standplaats voor beschermde amfibieën.	-	Geen nader onderzoek nodig.
Ongewervelden		Locatie niet geschikt als standplaats voor beschermde ongewervelden.	-	Geen nader onderzoek nodig.
Reptielen		Locatie niet geschikt als standplaats voor beschermde reptielen.	-	Geen nader onderzoek nodig.
Vissen		Geen water aanwezig. Locatie niet geschikt voor beschermde vissoorten.	-	Geen nader onderzoek nodig.
Vogels		Op de locatie zijn geen jaarrond beschermde nesten aangetroffen. Locatie potentieel wel geschikt voor broedvogels (bomen en zanddepot).	Mogelijke verstoring van broedende vogels als in het broedseizoen wordt gewerkt (11.34 Bal)	Geen nader onderzoek nodig. Aanbevolen wordt om buiten het broedseizoen te werken. Indien het zanddepot na april 2025 wordt verwijderd wordt een broedvogelcheck (oeverzwaluw) aanbevolen.
Zoogdieren (grondgebonden)		De locatie is geschikt voor egel. Mogelijk algemene soorten aanwezig.	Mogelijke verstoring en aantasting vaste rust- en verblijfplaatsen (11.54 Bal)	Werken volgens ecologisch werkprotocol. Werken buiten gevoelige periode. Voor algemene soorten is de zorgplicht van toepassing.
Zoogdieren (vleermuizen)		Het is niet uit te sluiten dat de kantoorpanden gebruikt wordt door vleermuizen.	Mogelijke verstoring en aantasting vaste rust- en verblijfplaatsen (11.46 Bal)	Nader onderzoek vleermuizen noodzakelijk.

5.2 Aanbevelingen

Broedseizoen
Overtreding van de verbodsbepalingen ten aanzien van broedvogels wordt grotendeels voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen (van 15 maart tot 15 juli) uit te voeren. Indien de werkzaamheden uitgevoerd worden op het moment dat er geen broedgevallen (meer) aanwezig zijn (en geen jaarrond beschermde nesten), is overtreding van de omgevingswet niet aan de orde. Als de werkzaamheden toch tijdens deze periode uitgevoerd moeten worden, dan kan een ecoloog (kort van tevoren) een broedvogelinspectie uitvoeren. Indien er geen nesten waargenomen worden tijdens deze inspectie kunnen de werkzaamheden daarna uitgevoerd worden.

Indien er wel nesten worden aangetroffen, dienen de werkzaamheden te worden uitgesteld tot de jongen zijn uitgevlogen en het nest niet meer in gebruik is.

Vleermuizen
Op basis van de quickscan kan niet worden uitgesloten dat de locatie in gebruik is als vaste rust- en/of verblijfplaats voor vleermuizen. Hiermee bestaat de noodzaak tot het uitvoeren van een nader onderzoek naar het voorkomen van vleermuizen (gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis en laatvlieger). Een nader onderzoek naar vleermuizen dient conform het geldend vleermuisprotocol 2021 uitgevoerd te worden met behulp van een batdetector in drie bezoeken: twee nachtbezoeken en een ochtendbezoek (in de periode van 15 mei tot 15 juli) én twee nachtbezoeken (in de periode van 15 augustus tot 15 oktober).

Egel
Mogelijk maakt de egel gebruik van het onderzoeksgebied om een verblijfplaats te bezetten. Het is noodzakelijk om te werken buiten de kwetsbare voortplantings- en overwinteringsperiode van de egel. De voortplantingsperiode loopt van maart tot en met augustus. De winterrustperiode van november tot en met maart. In de toekomstige situatie dienen nieuwe verblijfplaatsen te worden gerealiseerd. Het is noodzakelijk om de werkzaamheden uit te voeren middels een ecologisch werkprotocol.

Specifieke zorgplicht
Voor alle soorten, beschermd of niet, geldt ten allen tijde de specifieke zorgplicht. In de nieuwe Omgevingswet wordt gevraagd de zorgplicht concreet uit te werken (Bal art. 11.27). Onderstaand wordt een aantal maatregelen beschreven om aan de specifieke zorgplicht te voldoen:

- De werkzaamheden worden bij voorkeur alleen overdag, tussen zonsopgang en zonsondergang uitgevoerd. Veel algemene en beschermde diersoorten zijn vooral actief gedurende de vroege ochtend, late avond en nacht;
- Na zonsondergang wordt het gebruik van kunstlicht zoveel mogelijk beperkt en wordt uitstraling van licht naar de omgeving voorkomen;
- Als er nabij vegetatie of watergangen gewerkt moet worden, wordt er één richting op gewerkt, zodat kleine dieren van de werkzaamheden vandaan kunnen vluchten. Houd hierbij rekening met vluchtwegen (werk dus niet richting een doodlopende hoek) en zorg dat de dieren voldoende vrije ruimte hebben om te vluchten;
- Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt alleen gebruik gemaakt van de ruimte die noodzakelijk is voor het uitvoeren van de werkzaamheden. Zo wordt onnodige verstoring van dieren en planten en beschadiging van hun leefgebied voorkomen;
- Indien de werkzaamheden gedurende langere tijd stil liggen, dan dient het terrein vóór herstart van de werkzaamheden (opnieuw) geïnspecteerd te worden door een erkend ecoloog.

Bijlage 1: Foto's



Foto 1: Zuidzijde onderzoeksgebied



Foto 2: Dakrand sluiten niet naadloos aan op buitengevel.



Foto 3: Struiken die mogelijk door de egel worden gebruikt



Foto 4: Oud trafohuisje



Foto 5: Noordzijde onderzoeksgebied

Bijlage 2: Schadelijke handelingen

Vogelrichtlijn:
Artikel 11.37 Bal

1. Het opzettelijk doden of opzettelijk vangen van van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn.
2. Het opzettelijk vernielen of opzettelijk beschadigen van nesten, rustplaatsen en eieren van vogels, of het opzettelijk wegnemen van nesten van die vogels.
3. Het rapen en onder zich hebben van eieren van vogels.
4. Het opzettelijk storen van vogels.
5. Het verbod op het opzettelijk storen van vogels, geldt niet, als het storen niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de vogelsoort.
6. Het verbod geldt niet als de activiteit uitvoering geeft aan een instandhoudingsmaatregel of passende maatregel.

Habitatrichtlijn:
Artikel 11.46 Bal

1. Het in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk doden of opzettelijk vangen van in het wild levende dieren als bedoeld in de Habitatrichtlijn bijlage IV, onder a, Bern bijlage II, Bonn bijlage I.
2. Het opzettelijk verstoren van dieren.
3. Het in de natuur opzettelijk vernielen of rapen van eieren van dieren.
4. Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in het eerste lid te beschadigen of te vernielen.
5. Het beschadigen of vernielen van de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren.
6. Het opzettelijk plukken en verzamelen, afsnijden, ontwortelen of vernielen van planten van soorten, genoemd in bijlage IV, onder b Habitatrichtlijn of bijlage I verdrag van Bern, in hun natuurlijke verspreidingsgebied.
7. Het verbod geldt niet als de activiteit uitvoering geeft aan een instandhoudingsmaatregel of passende maatregel.

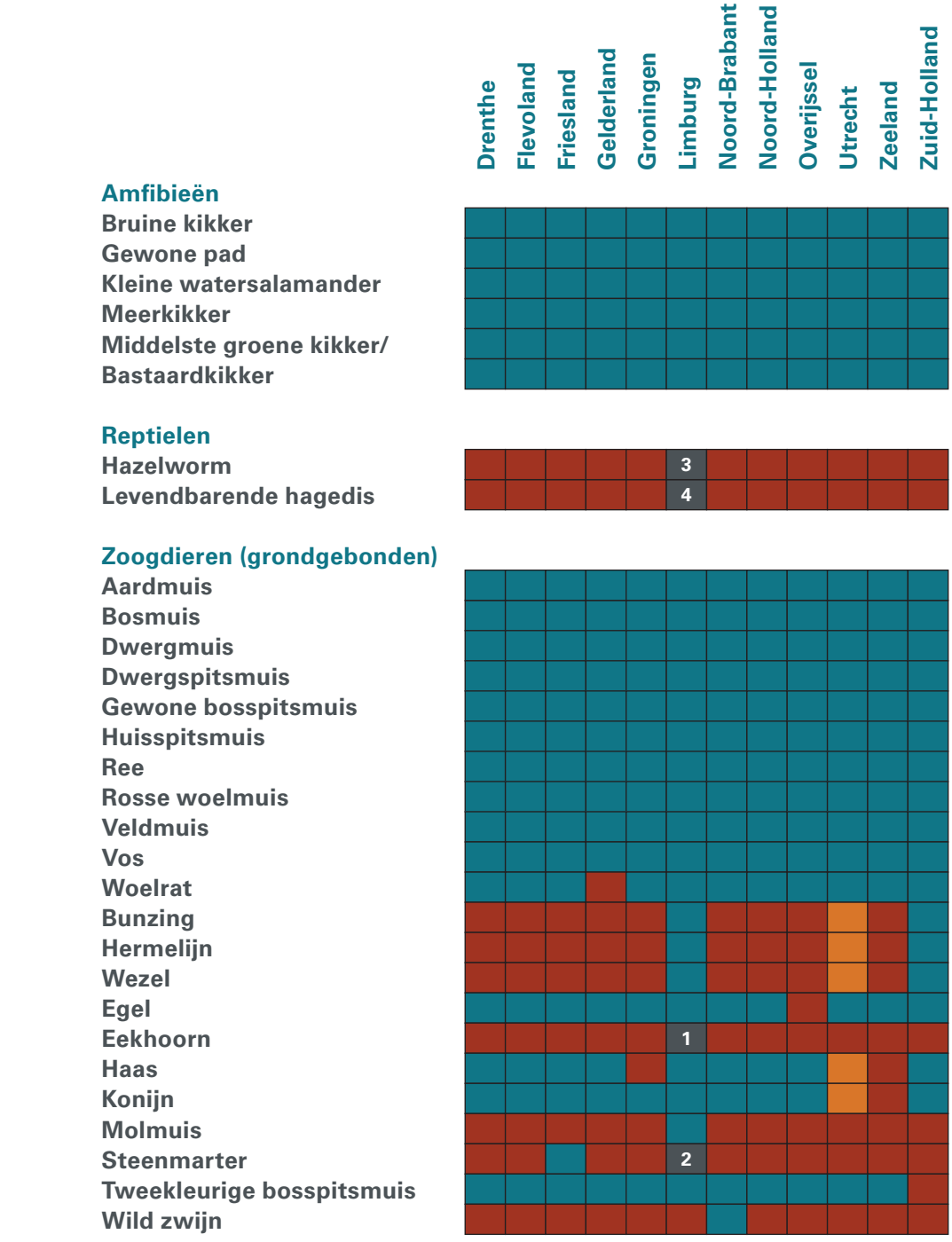
Andere soorten:
Artikel 11.54 Bal

1. Het opzettelijk doden of vangen van in het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en kevers van de soorten, genoemd in bijlage IX, onder A.
2. Het opzettelijk beschadigen of vernielen van de vaste voortplantingsplaatsen, rustplaatsen of eieren van dieren.
3. Het opzettelijk in hun natuurlijke verspreidingsgebied plukken en verzamelen, afsnijden, ontwortelen of vernielen van vaatplanten van de soorten, genoemd in bijlage IX, onder B.
4. Het verbod geldt niet voor bosmuis, huisspitsmuis en veldmuis, voor zover deze dieren zich in of op gebouwen of daarbij behorende erven of roerende zaken bevinden.
5. Het verbod geldt niet als de activiteit uitvoering geeft aan een instandhoudingsmaatregel of passende maatregel.

Bijlage 3: Vrijstellingen soorten provincie



Vrijgestelde soorten per provincie



Vrijgesteld

Niet vrijgesteld

Vrijstelling onder voorwaarden

Vrijgesteld tot 31 augustus 2024

Toelichting voorwaarden

1: Vrijstelling geldig in periode maart-april en juli-november
2: Vrijstelling geldig in periode 15 augustus-februari
3: Vrijstelling geldig in periode juli-september
4: Vrijstelling geldig in periode 15 augustus-15 oktober

Let op: de vrijstelling is geldig onder specifieke voorwaarden. Deze geldt niet altijd voor alle schadelijke handelingen.

geofoxx
milieu expertise

Bijlage 4: Lijst vogels met jaarrond beschermde nesten



Vogels met jaarrond beschermde nesten

Overijssel

Soort	Categorie
Steenuil	1
Gierzwaluw	2
Huismus	2
Huiszwaluw	2
Roek	2
Boerenzwaluw	3
Bosuil	3
Grote gele kwikstaart	3
Kerkuil	3
Oehoe	3
Ooievaar	3
Slechtvalk	3
Zwarte specht	3
Boomvalk	4
Buizerd	4
Havik	4
Raaf	4
Ransuil	4
Sperwer	4
Torenvalk	4
Wespendief	4
Zeearend	4
Zware wouw	4
Blauwe reiger	5

Soort	Categorie
Bonte vliegenvanger	5
Boomklever	5
Boomkruiper	5
Draaihals	5
Gekraagde roodstaart	5
Glanskop	5
Grauwe vliegenvanger	5
Groene specht	5
Grote bonte specht	5
Grutto	5
IJsvogel	5
Kleine bonte specht	5
Kortsnavelboomkruiper	5
Middelste bonte specht	5
Oeverzwaluw	5
Ringmus	5
Spreeuw	5
Tapuit	5
Tureluur	5
Veldleeuwerik	5
Wulp	5
Zomertortel	5
Zwarte mees	5
Zwarte roodstaart	5

Toelichting

Categorie 1:
Nesten die buiten het broedseizoen in gebruik zijn als vaste rust- en nestplaats.

Categorie 2:
Nesten van koloniebroeders die elk broedseizoen op dezelfde nestlocatie broeden en die zeer honkvast zijn of afhankelijk zijn van opstallen of een specifieke biotoop. De voorwaarden voor deze nesten zijn meestal zeer specifiek en weinig beschikbaar.

Categorie 3:
Nesten van niet-kolonie broedende vogels die elk broedseizoen op dezelfde nestlocatie broeden en die zeer honkvast zijn of afhankelijk van opstallen. De voorwaarden voor deze nesten zijn meestal zeer specifiek en weinig beschikbaar.

Categorie 4:
Vogels die elk broedseizoen gebruik maken van hetzelfde nest en die bijna nooit in staat zijn een nieuw nest te bouwen.

Categorie 5:
Vogels die meestal terugkeren naar dezelfde nestlocatie of in de directe omgeving hiervan. Deze soorten beschikken over voldoende flexibiliteit om zich elders te vestigen. Deze soorten zijn buiten het broedseizoen niet beschermd. Er is wel sprake van jaarronde bescherming van de nesten als ecologische omstandigheden dit rechtvaardigen (voorbeeld geen alternatieve nestlocaties in de directe omgeving).

geofoxx
milieu expertise

Bijlage 5: Rode Lijst soorten

NDFF overzicht (dd. december 2024) Rode Lijst soorten aangetroffen binnen een straal van 1 kilometer	
Zoogdieren	
Bunzing	Konijn
Haas	
Insecten	
Gele haft	Leptocerus
Limnephilus	Grote vos
Kleine ijsvogelvlinder	
Amfibieën	
Kamsalamander	
Schimmels	
Bleke parasolzwam	Ongesteelde krulzoom
Hanenkam	Witte populierzwam
Vaatplanten	
Blauwe knoop	Muurganzenvoet
Bosaardbei	Muurhavikskruid
Brede orchis	Ruige anjer
Gulden boterbloem	Stekelbrem
Jeneverbes	Torenkruid
Kamgras	Tweestijlige meidoorn
Kleine ratelaar	
Korstmossen	
Behaard schildmos	Behaard schildmos



BODEM

WATER & KLIMAAT

ECOLOGIE & BIODIVERSITEIT

INFRA

GEZONDHEID

GIS & DATA

geofoxx.nl

Nader onderzoek vleermuizen

Parallelstraat 50-52 te Oldenzaal

zinnig!

Nader onderzoek vleermuizen

Parallelstraat 50-52 te Oldenzaal

Opdrachtgever
Gemeente Oldenzaal
De heer G. Huttenhuis
Postbus 354
7570 AJ OLDENZAAL

Adviesbureau
Geofoxx
Eektestraat 10-12
Postbus 221
7570 AE OLDENZAAL
0541 - 58 55 44

Auteur
De heer S.C. van Steenbergen

Paraaf:

Controle / vrijgave
De heer J.J. Gerber

Paraaf:

Status
Versie 1
Datum
6 oktober 2025
Projectnummer
20250028/SAST
Documentkenmerk
20250028_a1RAP

Inhoudsopgave

1	**Inleiding**		**1**
	1.1	Kwaliteitsborging	1
2	**Resultaten vooronderzoek**		**2**
	2.1	Locatiebeschrijving	2
	2.2	Voorgaand ecologisch onderzoek	2
	2.3	Omgevingscheck	3
3	**Nader onderzoek vleermuizen**		**4**
	3.1	Soortinformatie vleermuizen	4
	3.2	Onderzoeksmethode	4
	3.3	Resultaten	5
4	**Interpretatie**		**8**
	4.1	Vleermuizen	8
	4.1.1	Foerageergebieden, migratie-, en vliegroutes	8
	4.1.2	Verblijfplaatsen	8
5	**Samenvatting en aanbevelingen**		**9**
	5.1	Samenvatting	9
	5.2	Aanbevelingen	9

Bijlagen

1	Schadelijke handelingen
2	Kaart met waarnemingen

1 Inleiding

In opdracht van gemeente Oldenzaal heeft Geofoxx, als onafhankelijk adviesbureau[1], een nader onderzoek vleermuizen uitgevoerd op de locatie Parallelstraat 50-52 te Oldenzaal.

De aanleiding voor het uitvoeren van een nader onderzoek vleermuizen zijn de resultaten van de reeds uitgevoerde quickscan flora en fauna (20241276_a1RAP, d.d. 16 december 2024).

Het doel van het nader onderzoek is:
1. Het vaststellen van de aanwezigheid van verblijfplaatsen en functie van het gebied voor vleermuizen;
2. Een effectbeoordeling uit te voeren van de voorgenomen werkzaamheden op vleermuizen.

Aan de orde komen: het vooronderzoek (literatuurstudie), de veldinspectie, de interpretatie van de verzamelde gegevens en de conclusies en aanbevelingen.

De resultaten van dit nader onderzoek worden in dit rapport gepresenteerd. In de navolgende hoofdstukken 2 en 3 worden de resultaten van het vooronderzoek en het nader onderzoek besproken. In hoofdstuk 4 zijn overige waarnemingen van de locatiebezoeken opgenomen. In hoofdstuk 5 zijn de resultaten samengevat en zijn aanbevelingen opgenomen voor het vervolg.

Het wettelijk kader en de verbodsbepalingen zijn opgenomen in bijlage 1. In bijlage 2 zijn afbeelding van het plangebied toegevoegd.

1.1 Kwaliteitsborging

Geofoxx is aangesloten bij het Netwerk Groene Bureaus (NGB) en de werkzaamheden zijn uitgevoerd volgens hun gedragscode. De personen die de werkzaamheden hebben uitgevoerd en/of verwerkt, zijn allen door opleiding, werkervaring en zelfstudie gekwalificeerd voor de door hen verrichte werkzaamheden. Onderhevige onderzoek is, zolang er geen ecologisch relevante wijzigingen zijn uitgevoerd, drie jaar geldig.

[1] *De opdrachtgever en terreineigenaar zijn geen zuster- of moederbedrijf en komen niet uit de eigen organisatie zodat de onafhankelijkheid van het onderzoek is gewaarborgd.*

2 Resultaten vooronderzoek

2.1 Locatiebeschrijving

De locatie ligt ten zuiden van het stadscentrum van Oldenzaal aan de Parallelstraat 50-52 in de Provincie Overijssel. Het plangebied betreft een bebouwd terrein met twee panden, beide panden hebben twee verdiepingen. Ten noorden van het plangebied ligt het treinstation van Oldenzaal. Ten westen (150 m), oosten (200 m) en zuiden (200 m) liggen woningen (woongebied Stakenbeek). Tussen 2017 en 2024 zijn verschillende omliggende bedrijfspanden gesloopt. Het gebied tussen de huidige woningen en het plangebied is momenteel braakliggend.

De situering van het plangebied is weergegeven in figuur 2.1. De blauwe contour betreft het plangebied.



Figuur 2.1: *Plangebied ligt binnen de contour. Bron: PDOK.*

2.2 Voorgaand ecologisch onderzoek

Quickscan flora en fauna (kenmerk: 20241275_a1RAP, d.d. 16 december 2024)
De aanleiding voor het uitvoeren van een quickscan flora en fauna wordt gevormd door de geplande sloop van de panden aan de Parallelstraat 50-52 te Oldenzaal en de bijbehorende aanvraag voor een omgevingsvergunning.
Tijdens de veldinspectie zijn op de locatie geen sporen aangetroffen die duiden op de aanwezigheid van vleermuizen. De locatie biedt wel mogelijkheden voor gebouw bewonende soorten als de gewone- en ruige dwergvleermuis. In het gebouw nr. 50 zijn er bijenbekjes in de stootvoegen aanwezig, waardoor vleermuizen niet via stootvoegen toegang tot de spouwmuur hebben. Wel zijn er andere kieren aangetroffen die toegang tot het gebouw kunnen geven. Beide panden beschikken over dakranden die niet naadloos aansluiten op de muur. Vleermuizen hebben mogelijk toegang tot de spouwmuur via de dakranden. Hiermee bestaat de noodzaak tot het uitvoeren van een nader onderzoek naar het voorkomen van vleermuizen (gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis en laatvlieger). De panden worden niet geschikt beschouwd voor massawinterverblijfplaatsen gezien het lage panden betreffen zonder dikke muren.

2.3 Omgevingscheck

Het onderzoeksgebied ligt in de nieuwbouwwijk Stakenbeek. De afgelopen jaren is een gedeelte van Stakenbeek ontwikkeld van een bedrijfsterrein tot een woon- en werkgebied. Deze eerste fase is afgerond. Het plangebied is onderdeel van een locatie waar 160 woningen worden gerealiseerd. Aan de overzijde van het plangebied ligt het treinstation van Oldenzaal.

Gebiedsbescherming
De ligging van de projectlocatie locatie ten opzichte van de Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland staat in tabel 2.1 weergegeven. In de uitgevoerde quickscan is bepaald of de geplande herontwikkeling mogelijk een negatief effect heeft op de natuurwaarden en kenmerken van de beschermde gebieden.

Tabel 2.1: Afstand studiegebied tot beschermde gebieden.

Beschermd gebied	Afstand
Natura 2000-gebied: "Landgoederen Oldenzaal"	700 meter
Natuurnetwerk Nederland	280 meter

3 Nader onderzoek vleermuizen

3.1 Soortinformatie vleermuizen

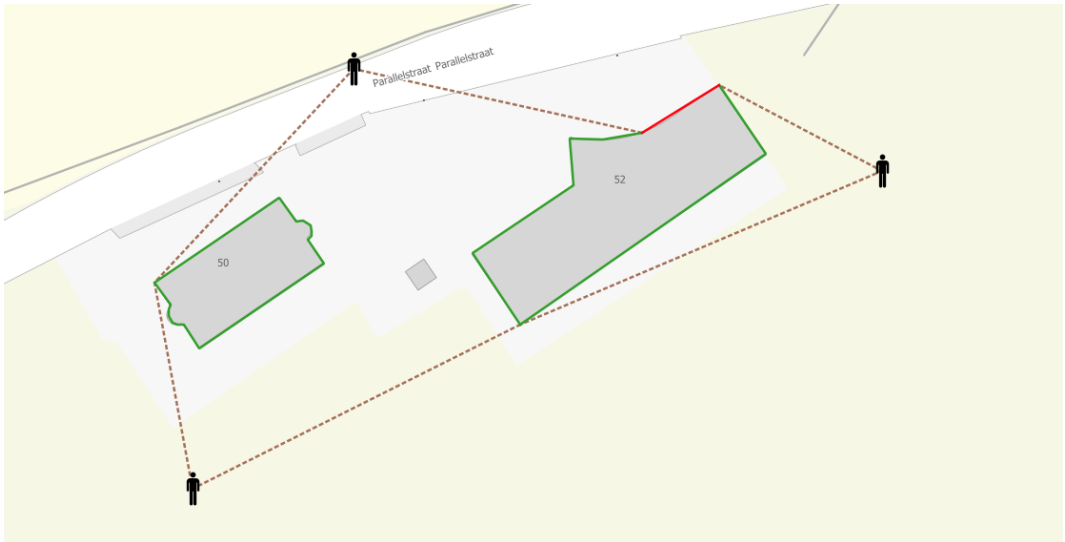
Vleermuizen komen in uiteenlopende landschapstypen en habitats voor. De meeste soorten zijn hoofdzakelijk 's nachts actief en maken op verschillende manieren gebruik van bomen, gebouwen en groenstructuren. Functies die deze landschappelijke elementen vervullen zijn:

- Zomerverblijfplaats
- Kraamverblijfplaats
- Paarverblijfplaats
- (Massa)winterverblijfplaats
- (Essentieel) foerageergebied
- (Essentiële) vliegroute

Om deze functies in beeld te krijgen moet er in verschillende periodes van het jaar en tijden van de dag geïnventariseerd worden. De werkwijze en onderzoeksmethoden zijn vastgelegd in het Vleermuisprotocol 2021. Deze gestandaardiseerde methode is opgesteld en wordt geëvalueerd door de brancheorganisatie Netwerk Groene Bureaus (NGB) in samenwerking met de Zoogdiervereniging en de Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (RVO).

3.2 Onderzoeksmethode

Het veldonderzoek is uitgevoerd conform het vleermuizenprotocol 2021 en de desbetreffende kennisdocumenten. Het omvat drie bezoeken in de periode mei - juli en twee bezoeken in de periode augustus - september (bronnen: kennisdocument gewone dwergvleermuis, BIJ12; kennisdocument ruige dwergvleermuis, BIJ12; vleermuizenprotocol 2021, NGB). Iedere zomer- en kraamronde in de periode mei – juli is door 3 personen uitgevoerd. Iedere paarronde in de periode augustus - september is door 2 personen uitgevoerd. Op deze wijze is ervoor gezorgd dat er een compleet beeld van het gebied is verkregen en wordt voldaan aan de gestelde eisen uit het vleermuisprotocol met betrekking tot de zichtbaarheid van het onderzoeksgebied. Zie figuur 3.1 voor de posities van de ecologen en zichtlijnen.



Figuur 3.1: Zichtlijnen vleermuisonderzoek met stippellijnen aangegeven, waarbij de groene gevels ten alle tijde zichtbaar waren en de rode gevel niet ten alle tijde zichtbaar was.

Op basis van de uitgevoerde quickscan is onderzoek uitgevoerd naar de functies zomerverblijfplaats, kraamverblijfplaats en paarverblijfplaats van gebouwbewonende vleermuizen (gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis en laatvlieger)

Bij de inventarisatie is gestreefd naar een periode die volgens het vleermuisprotocol 2021 optimaal is. Soms kan het gebeuren dat er door onvoorziene omstandigheden (bijvoorbeeld het weer) afgeweken wordt van de oorspronkelijke planning. Er is altijd gezocht naar een moment dat de inventarisatieomstandigheden voor vleermuizen optimaal zijn. Er is ten aller tijden meer dan het aantal tussendagen tussen twee ronden zoals in het protocol gehanteerd.

Apparatuur
Het veldonderzoek vindt plaats met behulp van batdetectors, zaklampen en een warmtebeeldcamera. De batdetectors zetten de voor de mens onhoorbare sonargeluiden om naar klanken en ritmes, die de onderzoekers in staat stellen de vleermuizen op soortniveau te determineren. Er is gebruik gemaakt van de 'Echo Meter Touch 2 Active Bat Detector'. Deze detectors worden aangesloten op de smartphone en kunnen in de hand worden meegenomen terwijl de onderzoeker visueel de activiteit en de mogelijke in-en uitvliegopeningen in de gaten houdt. Echo Meter Touch 2 werkt via de 'Echo Meter' applicatie en geeft de sonargeluiden grafisch weer en de geluiden kunnen ook worden opgenomen. Dit is noodzakelijk wanneer er twijfel ontstaat over metingen of als er mogelijk veel omgevingsgeluid in het veld aanwezig is. Bij geval van twijfel kunnen derhalve achteraf de waarnemingen worden geanalyseerd. Op deze wijze wordt er ruim voldaan aan de eisen uit het vleermuisprotocol voor wat betreft het onderdeel 'geluidsopnamen'.

Aanvullend is gebruik gemaakt van de warmtebeeld camera 'Pulsar Thermal Imaging Scrope Axion Key XM30'. De warmtebeeldcamera is uitgerust met een thermische beeldsensor waardoor s 'nachts vleermuizen goed geïnventariseerd kunnen worden.

3.3 Resultaten

De inventarisatie heeft plaatsgevonden in 2025 in de maanden mei tot en met september. In onderstaande tabel zijn de inventarisatiedata en omstandigheden opgenomen.

Tabel 3.1: Resultaten vleermuisonderzoek

Nr.	Omschrijving	Datum	Begin en eindtijd	Weers-Omstandigheden	Uitkomsten
0	Quickscan	20-11-2024	Ochtend	4°C, droog, bewolkt	Bebouwing is mogelijk geschikt voor de aanwezigheid van zomer-, kraam-, of paarverblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen.
1	Zomer- en kraamverblijf	15-05-2025	21:15-23:25	13°C, droog, helder, 3 bft	**Nr. 50:** Geen uit- of invliegers waargenomen. Rond 21:50 is er visueel een gewone dwergvleermuis waargenomen die richting de woningen westelijk van het pand vloog. Rond 22:00 vloog een gewone dwergvleermuis vanaf de wijk richting het plangebied. Om 22:40 en 22:50 heeft de batdetector de gewone dwergvleermuis gedetecteerd op de hoek van het pand, visueel is er geen vleermuis waargenomen. Om 23:00 is er een foeragerende gewone dwergvleermuis waargenomen aan de voorzijde (straatkant) van de bebouwing. **Nr. 52:** Geen uit- of invliegers waargenomen.

					Om 21:49 is er een gewone dwergvleermuis langs het pand gevlogen. Rond 22:00 heeft de batdetector de gewone dwergvleermuis gedetecteerd, visueel is dit niet bevestigd. Rond 22:30 is een foeragerende gewone dwergvleermuis waargenomen ten zuidwesten van het pand, daarna vloog deze langs de zuidelijke gevel.
2	Zomer- en kraamverblijf	12-06-2025	21:50-23:55	21°C, droog, helder, 3 bft	Gedurende de avond was er nagenoeg geen activiteit van vleermuizen. **Nr. 50:** Geen uit- of invliegers waargenomen. Rond 22:30 vloog een gewone dwergvleermuis vanaf de zuidzijde van het pand in oostelijke richting. **Nr. 52:** Geen uit- of invliegers waargenomen. Rond 22:18 vloog er een gewone dwergvleermuis aan de straatzijde langs het gebouw in oostelijke richting.
3	Zomer- en kraamverblijf	17-07-2025	03:30-05:33	13°C, droog, helder, 1 bft	Gedurende de ochtend was er nagenoeg geen activiteit van vleermuizen. **Nr. 50:** Geen uit- of invliegers waargenomen. **Nr. 52:** Geen uit- of invliegers waargenomen. Om 04:25 vloog er een gewone dwergvleermuis over het projectgebouw heen vanaf de straatzijde, dezelfde waarneming is gedaan aan de zuidzijde van het pand. De vleermuis vloog verder in zuidelijke richting.
4	Paarverblijf	20-08-2025	22:05-00:10	16°C, droog, helder, 2 bft	Tussen de panden in nabij de boom is een foeragerende gewone dwergvleermuis waargenomen voor het eerst om 22:20. Dezelfde activiteit is gedurende de avond meermaals waargenomen. Vermoedelijk betreft dit een individu. **Nr. 50:** Geen uit- of invliegers waargenomen. Geen paargedrag waargenomen. Geen zwermgedrag waargenomen. Om 22:54 is er een gewone dwergvleermuis aan de zuidzijde van het pand langsvliegend waargenomen. Rond 23:34 is een foeragerende gewone dwergvleermuis aan de westzijde visueel waargenomen. **Nr. 52:** Geen uit- of invliegers waargenomen. Geen paargedrag waargenomen. Geen zwermgedrag waargenomen.
5	Paarverblijf	11-09-2025	21:00 – 23:00	13°C, droog, licht bewolkt, 3 bft	Gedurende de ochtend was er nagenoeg geen activiteit van vleermuizen. Om 21:51, 22:00 en 22:16 is aan de straatzijde met de batdetector een ruige dwergvleermuis gedetecteerd. Visueel is dit niet waargenomen. Vermoedelijk betreft het een foeragerend individu nabij het spoor.

					Nr. 50: Geen uit- of invliegers waargenomen. Geen paargedrag waargenomen. Geen zwermgedrag waargenomen. **Nr. 52:** Geen uit- of invliegers waargenomen. Geen paargedrag waargenomen. Geen zwermgedrag waargenomen.

4 Interpretatie

4.1 Vleermuizen

4.1.1 Foerageergebieden, migratie-, en vliegroutes

Er zijn geen duidelijke migratie- of vliegroutes in het onderzoeksgebied aangetroffen. Er zijn weinig waarnemingen gedaan van langsvliegende vleermuizen. Vermoedelijk betreft het een individu (gewone dwergvleermuis) die sporadisch foerageert nabij het plangebied.
Aangezien het plangebied onderdeel is van een groter gebied waar huizen worden gerealiseerd zijn er weinig structuren aanwezig. Er is geconstateerd dat de vleermuis in staat is het gebied ten zuiden van de panden over te steken. Daarnaast lijkt aan de straatzijde het station mogelijkheden te bieden om huizen verderop te bereiken.
Binnen het plangebied zijn geen essentiële foerageergebieden, migratie-, en vliegroutes aanwezig.

4.1.2 Verblijfplaatsen

De meeste waarnemingen tijdens de veldbezoeken zijn van de gewone dwergvleermuis. Het lijkt hierbij om een individu te gaan die sporadisch foerageert, voornamelijk aan de straatzijde en oostzijde van nr. 52. Tijdens het laatste bezoek is met de batdetector de ruige dwergvleermuis waargenomen, vermoedelijk bij het spoor.

Er werd tijdens de zomer-, kraam-, en paarverblijfplaatsronden geen binding met de gebouwen waargenomen.

Uit bovenstaande wordt het volgende geconcludeerd:
- Geen kraamverblijfplaatsen
- Geen zomerverblijfplaatsen
- Geen paarverblijfplaatsen

Er zijn geen aanwijzingen dat het gebouw als massawinterverblijf wordt gebruikt.

5 Samenvatting en aanbevelingen

In opdracht van Gemeente Oldenzaal heeft Geofoxx, als onafhankelijk adviesbureau, een nader onderzoek vleermuizen uitgevoerd op de locatie Parallelstraat 50-52 te Oldenzaal.

De aanleiding voor het uitvoeren van een nader onderzoek vleermuizen zijn de resultaten van de reeds uitgevoerde quickscan flora en fauna (20241276_a1RAP, d.d. 16 december 2024).

Het doel van het nader onderzoek is:
1. Het vaststellen van de aanwezigheid van verblijfplaatsen en functie van het gebied voor vleermuizen;
2. Een effectbeoordeling uit te voeren van de voorgenomen werkzaamheden op vleermuizen.

5.1 Samenvatting

Onderwerp	Resultaat en interpretatie	Conclusie
Vleermuizen	• Geen essentiële vliegroutes • Geen essentieel foerageergebied • Geen kraamverblijfplaatsen • Geen zomerverblijfplaatsen • Geen paarverblijfplaatsen • Geen aanwijzingen voor massawinterverblijf	Er is geen vergunning flora & fauna activiteit in het kader van de Omgevingswet nodig om de sloopwerkzaamheden uit te voeren.

5.2 Aanbevelingen

In de uitgevoerde quickscan is geadviseerd te werken met een ecologisch werkprotocol vanwege de mogelijke aanwezigheid van egel en mogelijke werkzaamheden tijdens het broedseizoen. Voor de volledige conclusies wordt verwezen naar de quickscan met kenmerk 20241276_a1RAP.

Bijlage 1: Schadelijke handelingen

Vogelrichtlijn:
Artikel 11.37 Bal

1. Het opzettelijk doden of opzettelijk vangen van van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn.
2. Het opzettelijk vernielen of opzettelijk beschadigen van nesten, rustplaatsen en eieren van vogels, of het opzettelijk wegnemen van nesten van die vogels.
3. Het rapen en onder zich hebben van eieren van vogels.
4. Het opzettelijk storen van vogels.
5. Het verbod op het opzettelijk storen van vogels, geldt niet, als het storen niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de vogelsoort.
6. Het verbod geldt niet als de activiteit uitvoering geeft aan een instandhoudingsmaatregel of passende maatregel.

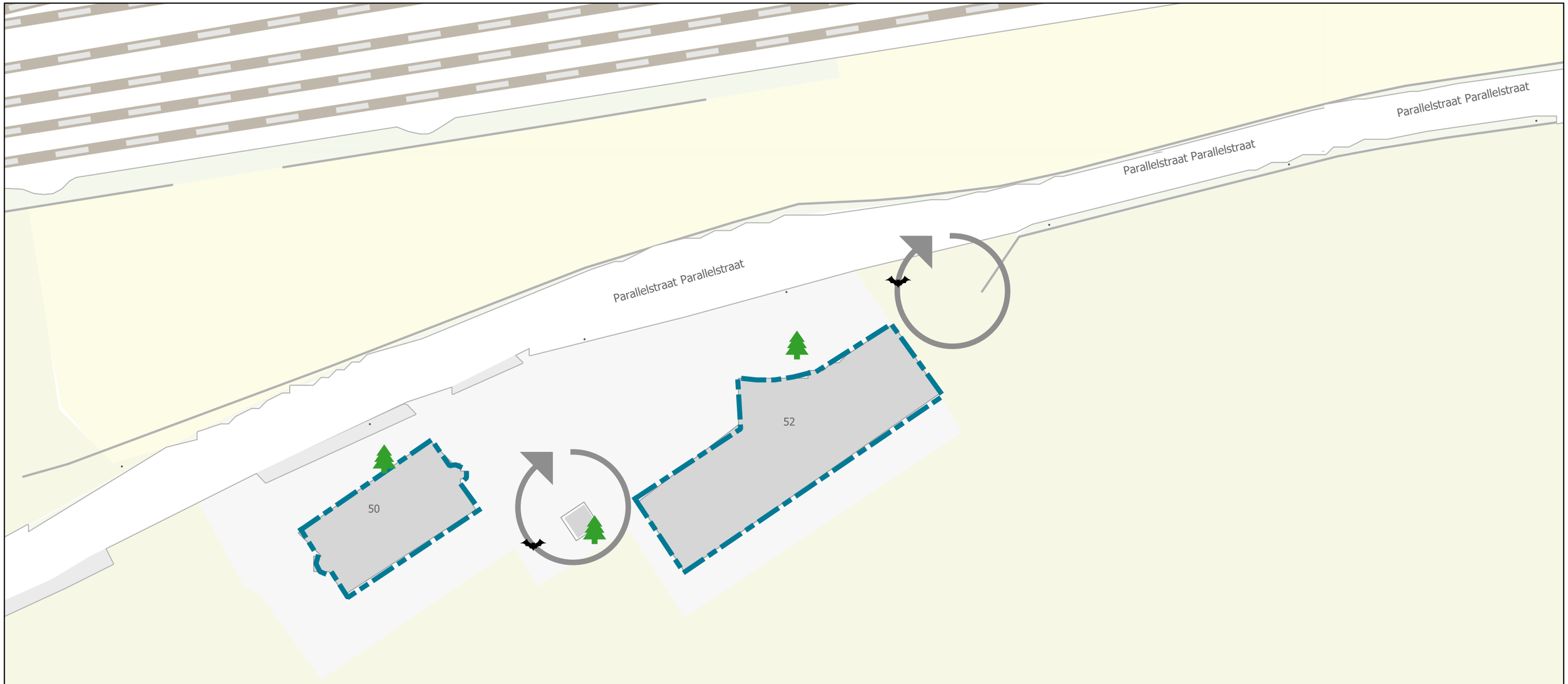
Habitatrichtlijn:
Artikel 11.46 Bal

1. Het in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk doden of opzettelijk vangen van in het wild levende dieren als bedoeld in de Habitatrichtlijn bijlage IV, onder a, Bern bijlage II, Bonn bijlage I.
2. Het opzettelijk verstoren van dieren.
3. Het in de natuur opzettelijk vernielen of rapen van eieren van dieren.
4. Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in het eerste lid te beschadigen of te vernielen.
5. Het beschadigen of vernielen van de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren.
6. Het opzettelijk plukken en verzamelen, afsnijden, ontwortelen of vernielen van planten van soorten, genoemd in bijlage IV, onder b Habitatrichtlijn of bijlage I verdrag van Bern, in hun natuurlijke verspreidingsgebied.
7. Het verbod geldt niet als de activiteit uitvoering geeft aan een instandhoudingsmaatregel of passende maatregel.

Andere soorten:
Artikel 11.54 Bal

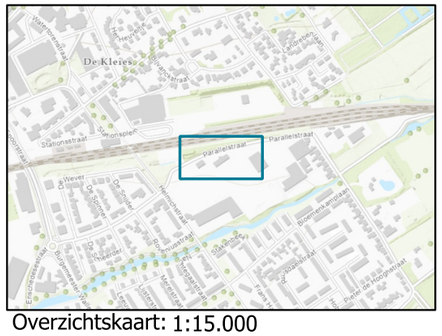
1. Het opzettelijk doden of vangen van in het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en kevers van de soorten, genoemd in bijlage IX, onder A.
2. Het opzettelijk beschadigen of vernielen van de vaste voortplantingsplaatsen, rustplaatsen of eieren van dieren.
3. Het opzettelijk in hun natuurlijke verspreidingsgebied plukken en verzamelen, afsnijden, ontwortelen of vernielen van vaatplanten van de soorten, genoemd in bijlage IX, onder B.
4. Het verbod geldt niet voor bosmuis, huisspitsmuis en veldmuis, voor zover deze dieren zich in of op gebouwen of daarbij behorende erven of roerende zaken bevinden.
5. Het verbod geldt niet als de activiteit uitvoering geeft aan een instandhoudingsmaatregel of passende maatregel.

Bijlage 2: Kaart met waarnemingen



Legenda

- Plangebied
- Boom
- Vleermuis
- Foeragerend



Overzichtskaart: 1:15.000

0 5 10 15 20 25 m

Omschrijving:
Kaart met waarnemingen

Project:
Parallelstraat 50-52 te Oldenzaal

Projectnummer:
20250028

Bijlage: 2
Schaal: 1:500
Formaat: A3

Datum: 18-9-2025
Tekenaar: SAST

N

geofoxx milieu expertise

F:\GL_Proj\2024\0xxx\08xx\085x\0853\TEK\20240853.qgz



BODEM | WATER & KLIMAAT | ECOLOGIE & BIODIVERSITEIT | INFRA | GEZONDHEID | GIS & DATA

geofoxx.nl

INGEKOMEN 2 2 JULI 2004

24

Oldenzaal Centraal

Inventariserend archeologisch veldonderzoek
Karterende fase en historisch onderzoek

Drs. R.M. van der Zee

Juli 2004
BAAC - rapport 04.088

BAAC bv
Bouwhistorie
Archeologie
Architectuurhistorie
Cultuurhistorie

Colofon

ISBN:	90-5985-154-4
Auteur:	drs. E.R.A. Smits drs. R.M. van der Zee
Redactie:	dr. ir. L.A. Tebbens
Autorisatie:	drs. H.M.P. Bouwmeester (senior archeoloog)
Archiefonderzoek:	ing. A.G. Oldenmenger J. Oude Essink Nijhuis (gemeente Oldenzaal) drs. E.R.A. Smits drs. J.M.J. Willems
Veldwerk:	drs. R.M. van der Zee
Tekeningen:	J. Heersink
Fotografie:	drs. R.M. van der Zee
Copyright:	Gemeente Oldenzaal / BAAC bv, Deventer

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Gemeente Oldenzaal en/of BAAC bv te Deventer.

BAAC bv
Onderzoeks- en adviesbureau voor Bouwhistorie, Archeologie, Architectuur- en Cultuurhistorie

Graaf van Solmsweg 103
5222 BS 's-Hertogenbosch
Tel.: (073) 61 36 219
Fax: (073) 61 49 877
E-mail: denbosch@baac.nl

Hofstraat 4-6
7411 PD Deventer
Tel.: (0570) 67 00 55
Fax: (0570) 618 430
E-mail: deventer@baac.nl

Inhoud

1	Inleiding	2
	1.1 Onderzoekskader	2
	1.2 Ligging van het planbied	3
2	Werkwijze	5
	2.1 Bureau-onderzoek	5
	2.2 Inventariserend veldonderzoek	5
3	Resultaten bureau-onderzoek	6
	3.1 Geologie en geomorfologie	6
	3.2 Bodem	8
	3.3 Bekende en verwachte archeologische waarden	10
	3.4 Historische achtergrond	11
4	Resultaten veldonderzoek	17
	4.1 Inleiding	17
	4.2 Veldwaarnemingen	17
	4.3 Booronderzoek	17
	4.4 Archeologische interpretatie	18
5	Conclusies en aanbevelingen	19
	5.1 Conclusies	19
	5.2 Aanbevelingen	20
6	Literatuur, kaarten en afbeeldingen	21

Bijlagen
Bijlage 1: Overzicht geologische en archeologische tijdvakken
Bijlage 2: Boorpuntenkaart
Bijlage 3: Boorstaten en overzicht codering textuurklassificatie
Bijlage 4: Gegevens uit de bouwdossiers

1 Inleiding

1.1 Onderzoekskader

In opdracht van de Gemeente Oldenzaal heeft het onderzoeks- en adviesbureau voor Bouwhistorie, Archeologie, Architectuurhistorie en Cultuurhistorie (BAAC bv) een inventariserend archeologisch veldonderzoek (IVO; karterende fase) uitgevoerd in het plangebied "Centraal" te Oldenzaal. Aanleiding voor dit onderzoek is de voorgenomen herontwikkeling van het projectgebied. Ten gevolge van graaf- c.q. sloopwerkzaamheden en de daarmee gepaard gaande bodemingrepen bestaat er een reële kans dat archeologische waarden verstoord of vernietigd zullen worden.

Het doel van dit inventariserend archeologisch veldonderzoek is het toetsen van de archeologische verwachting voor het plangebied en de inventarisatie van eventueel aanwezige archeologische resten en/of vindplaatsen.

Om de bovengenoemde doelstelling te realiseren dient op de volgende onderzoeksvragen een antwoord worden gegeven:

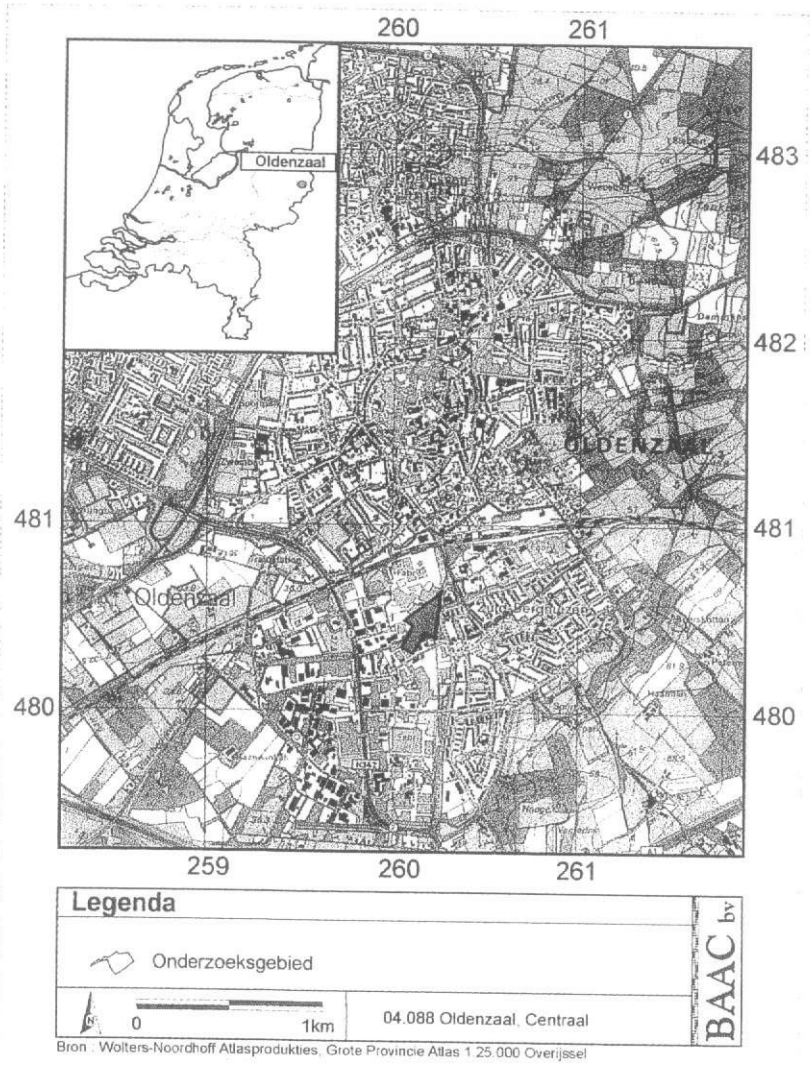
- Wat kan op basis van historische kaarten in het gebied verwacht worden?
- In welke mate heeft de huidige bebouwing mogelijke archeologische sporen aangetast?
- Wat is de bodemopbouw van het gebied?
- Zijn er gebieden waarin de bodemopbouw verstoord is?

Het onderzoek is gesplitst in twee delen, te weten een bureau-onderzoek en een inventariserend veldonderzoek. Het doel van het bureau-onderzoek is het verwerven van informatie aan de hand van bronnen over bekende of verwachte archeologische waarden binnen het onderzoeksgebied. Bij het inventariserend veldonderzoek is deze informatie getoetst en aangevuld met behulp van waarnemingen in het veld. In dit rapport zijn de resultaten van het onderzoek beschreven. Op basis van deze resultaten worden aansluitend aanbevelingen gegeven over de eventueel noodzakelijke bescherming van het gebied of mogelijk vervolgonderzoek.

Het veldwerk voor dit onderzoek heeft plaatsgevonden in juni 2004. Het onderzoek is uitgevoerd volgens het programma van eisen van de provinciaal archeoloog van de provincie Overijssel en conform het handboek Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA), versie 2.0.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied bevindt zich binnen de bebouwde kom van Oldenzaal (gemeente Oldenzaal), een stad in het zuidoosten van de provincie Overijssel (figuur 1).



Figuur 1: *Ligging van het onderzoeksgebied*

Het gebied heeft een oppervlakte van circa 35 ha. Het zuidelijk deel behoort tot de wijk Zuid-Berghuizen en wordt gekenmerkt door woonhuizen, tuinen en groenstroken. Langs de Stakenbeek, die de noordelijke begrenzing van de woonwijk vormt, bevindt zich een plantsoen. De andere begrenzingen zijn de Burgemeester Wallerstraat (westen), de Stakenkamplaan (zuiden), de Bloemenkamplaan (zuiden) en de Boerskottenlaan (oosten) (bijlage 1). Het zuidelijk deel van het plangebied wordt voorts ontsloten door de Leeuwerikstraat, de Lijsterstraat, de Merelstraat, de Nachtegaalstraat, de Helmichstraat, de Kwartelstraat, de Spreeuwenstraat, de Mezenstraat, de Mussenstraat, de Zwaluwstraat, de Putterstraat en het Stakenbeekpad.

Het centrale deel, het noorden en het noordwesten van het plangebied is grotendeels ingericht als bedrijventerrein. Tevens bevindt zich hier het NS-station van Oldenzaal. Een klein gedeelte heeft een woonfunctie. De begrenzingen worden gevormd door de Burgemeester Wallerstraat (westen), de spoorbaan (westen), Lyceumstraat (noorden), de Industriestraat (noorden), de Spoorstraat (noorden), de Haerstraat (noorden), tuinen van huizen aan de Bijvanckstraat (noorden), de Landrebenlaan (oosten), de Boerskottenlaan (oosten) en de eerder genoemde Stakenbeek (zuiden) (bijlage 1). Het gebied wordt ontsloten door de Stationsstraat, het Stationsplein, de Bisschop Balderikstraat, de Parallelstraat en de Helmichstraat.

De volgende coördinatenparen, volgens het rijksdriehoek-meetsysteem, geven de ligging van het onderzoeksterrein aan:

Noordoosthoek:	X: 261.054	/	Y: 481.125
Zuidwesthoek:	X: 259.764	/	Y: 480.447

2 Werkwijze

2.1 Bureau-onderzoek

Tijdens het bureau-onderzoek is informatie verzameld over bekende archeologische waarden. Bij de inventarisatie van de archeologische waarden is gebruik gemaakt van gegevens uit het Centraal Archeologisch Archief (CAA) en het Centraal Monumenten Archief (CMA) van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB). Hierbij is het Archeologisch Informatie Systeem (ARCHIS) gebruikt. Daarnaast is zowel de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) van de ROB als de Bodemkaart van Nederland (Staring Centrum, 1992), de Grote Historische Atlas van Nederland (Wolters-Noordhoff Atlasproducties, 1990), de Topografische Atlas van Overijssel (ANWB, 2004) en het Stadsarchief van de Gemeente Oldenzaal geraadpleegd.

2.2 Inventariserend veldonderzoek

In het onderzoeksgebied is een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Om inzicht te krijgen in de bodemkundige en lithologische gesteldheid van de ondergrond is gekozen voor een booronderzoek. Alle boringen zijn lithologisch (volgens de NEN 5104) en bodemkundig beschreven.

Tevens dient het booronderzoek om beter zicht te krijgen op de aanwezigheid van archeologische vondsten in de bodem. De grondmonsters zijn visueel en met de hand onderzocht op archeologische indicatoren. Deze indicatoren kunnen bestaan uit bijvoorbeeld aardewerk, huttenleem, vuursteen, metaal, houtskool en (verbrand) bot. Ze kunnen een aanwijzingen zijn voor de aanwezigheid van een archeologische vindplaats ter plekke of in de nabije omgeving.

Om de kans op het aantreffen van archeologische indicatoren zo groot mogelijk te maken, zijn in het gehele onderzoeksgebied boringen uitgevoerd tot tenminste 25 cm in de "schone" C-horizont. Hierbij is gebruik gemaakt van een edelmanboorkop met een diameter van 10 cm. Een met een edelmanboorkop uitgevoerde boring geeft meer informatie over de bodemkundige opbouw van de ondergrond dan een met een megaboorkop (diameter van 15 cm) uitgevoerde boring. Een intact bodemprofiel geeft een hogere kans het nog intact zijn van een eventuele archeologische vindplaats.

Vanwege de aanwezigheid van bebouwing en bestrating werd er gewerkt volgens een aangepast boorgrid, waarbij de lokatie van de boringen ter plaatse werd bepaald. In het noordwestelijk deel van het plangebied (tussen de spoorbaan, de Lyceumstraat, de Industriestraat en de Spoorstraat; bijlage 1) zijn geen boringen uitgevoerd, omdat het terrein door hoge hekken niet toegankelijk was. Het gebied ingesloten door de spoorbaan (noorden), de Parallelstraat (oosten en zuiden) en de Burgemeester Wallerstraat (westen) was het terrein van een gasfabriek en is niet onderzocht vanwege de vermoedelijke aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem.

In totaal is er op 17 lokaties geboord, voornamelijk in groenstroken, plantsoenen en braakliggende terreinen. De boringen 1, 2 en 3 zijn uitgevoerd tot onder een bestraat oppervlak. De lokaties (x,y) zijn ingemeten met een meetlint. De hoogteligging ten opzichte van NAP is voor zover de bebouwing op de terreinen dit toeliet, bepaald met behulp van een waterpasinstrument en de dichtstbijzijnde NAP-bout.

3 Resultaten bureau-onderzoek

3.1 Geologie en geomorfologie

Het onderzoeksgebied is gelegen in het Oost-Nederlandse dekzandgebied. In de voorlaatste ijstijd, het Saalien (200.000 – 130.000 jaar geleden; bijlage 1) was Nederland gedeeltelijk met ijs bedekt. In deze periode vond in verschillende stadia opstuwing van de in de ondergrond aanwezige afzettingen plaats (Berendsen, 1998). Onder deze omstandigheden werden vooral in Midden-Nederland stuwwallen gevormd. Daarbij valt op dat er in het oosten (Overijssel) geen sprake is van stuwwalcomplexen, maar van geïsoleerd liggende stuwwallen. Het plangebied ligt bijvoorbeeld op de stuwwal van Oldenzaal-Enschede. Deze is vanwege de hoogte (50 tot ruim 80 m) duidelijk in het landschap herkenbaar.

In de omgeving van Oldenzaal bestaan de gestuwde afzettingen gedeeltelijk uit Tertiaire afzettingen (65 - 2,5 miljoen jaar geleden gevormd) die in dit gebied op geringe diepte onder het maaiveld liggen (Berendsen, 2000). Deze zijn samengesteld uit fijnzandige en kleiige mariene afzettingen uit het Eoceen, Oligoceen en Mioceen (geologische periodes binnen het Tertiair).

De stuwwallen zijn voor een deel door het ijs overschoven. Dit blijkt uit het voorkomen van keileem (mengsel van leem, grind en stenen, dat is afgezet onder een ijskap) op de gestuwde afzettingen. Het sediment wordt tot de Drenthe Formatie gerekend. Ook waren de stuwwallen onderhevig aan erosie als gevolg van het afsmelten van sneeuw (Berendsen, 1998). Dit leidde tot het ontstaan van sneeuwsmeltwaterdalen. Naast erosie trad er ook massatransport langs de hellingen op, waarbij het materiaal in zijn geheel langzaam van de hellingen afgleed (Ebbers & van het Loo, 1992).

Tussen de stuwwallen liggen brede en golvende dekzandgebieden. Deze worden gekenmerkt door vlakke, afvoerloze depressies en dekzandkopjes, afgewisseld met langgerekte ruggen (Berendsen, 2000). Dekzand is een eolische (door de wind gevormde) afzetting en bedekt in grote gebieden de oudere formaties. Ook de stuww van Oldenzaal-Enschede is plaatselijk overdekt door een dunne laag dekzand. Het sediment wordt tot de Boxtel Formatie[1] gerekend (Mulder et al., 2003).

In het Vroeg-Weichselien (120.000 - 74.000 jaar geleden; tabel 1) was er nog vrij veel vegetatie, waardoor de zandverstuivingen slechts een lokaal karakter hadden (Berendsen, 1998). In het Midden-Weichselien (74.000 - 13.000 jaar geleden) was de vegetatie vrijwel verdwenen, waardoor op grote schaal verstuiving kon optreden. Tijdens het Laat-Weichselien (13.000 - 10.000 jaar geleden) was de begroeiing dichter, waardoor de verstuiving weer een meer lokaal karakter kreeg.

In het Holoceen (vanaf 10.000 jaar geleden) werd het dekzandreliëf door vegetatie vastgelegd. Als gevolg van de toegenomen neerslag en aanwezigheid van ondoorlatende afzettingen op geringe diepte zoals keileem en Tertiaire kleien, trad in diep ingesneden sneeuwsmeltwaterdalen kwel op. Op deze wijze ontstonden aan de randen van de stuwwallen kleine beekjes. Een voorbeeld hiervan is de Stakenbeek, die

[1] De oude benaming is de Twente Formatie.

op de stuwwal van Oldenzaal-Enschede ontspringt en door het plangebied loopt. In de beekdalen werd lemig zand en klei afgezet (Boxtel Formatie[2]; Laagpakket van Singraven). Op natte plekken werd veen gevormd.

[2] De oude benaming is de Singraven Formatie.

3.2 Bodem

Het plangebied is vanwege de ligging in bebouwd gebied op de Bodemkaart van Nederland (Staring Centrum, 1992) niet geclassificeerd. Het aangrenzende buitengebied ligt voor het grootste deel in een zone van oude kleigronden (kaarteenheid KT, grondwatertrap V; tabel 1). Een gebied ten noorden van de spoorlijn ligt in een zone van gooreerdgronden (kaarteenheid pZn23t, grondwatertrap V; tabel 2) en een ongeveer 100 m brede strook langs een waterloop (Stakenbeek; figuur 1) in een zone van venige beekdalgronden (kaarteenheid ABvt, grondwatertrap III; tabel 3). De genoemde gronden kunnen ook in het plangebied voorkomen, omdat de stadsuitbreiding zich tot in deze zones uitstrekt.

De lithologie van de oude kleigronden bestaat uit zeer ondiepe tertiaire klei. Deze kleien hebben een ouderdom van meer dan 2,5 miljoen jaar. De humushoudende bovengrond is over het algemeen dunner dan 20 cm (Ebbers & van het Loo, 1992). Indien deze dikker is dan 20 cm, dan is deze veelal verwerkt en vermengd met C-materiaal (moedermateriaal). De gronden zijn plaatselijk bedekt geweest door grondmorene waardoor grindjes en enkele zwerfstenen van verschillende grootte in de bovengrond zijn achtergebleven.

Tabel 1: *Profielbeschrijving van een oude kleigrond in Tertiaire afzettingen (Stiboka, 1992)*

Horizont	Omschrijving	Diepte (cm)	Lithologie
Ahgp	bouwvoor	0-15	donker grijsbruine matig humeuze kalkloze zware zavel met matig veel roest; tertiaire klei
C11g	tertiaire klei	15-35	bruine kalkloze zware zavel met matig veel roest
C12g1	tertiaire klei	35-120	licht bruingrijze kalkloze zware klei met veel roest
C13g	tertiaire klei	120-240	licht bruingrijze kalkloze zware klei met veel roest

De lithologie van de gooreerdgronden bestaat uit lemig fijn zand. "Goor" duidt op laag gelegen land of moeras. Gooreergronden worden dan ook veelal aangetroffen in afgesloten laagten en in de bovenlopen van beekdalen. Daarnaast komen ze voor langs de randen van broekbosgebieden en op de flanken van de stuwwallen.

Tabel 2: *Profielbeschrijving van een gooreerdgrond in Tertiaire afzettingen (Stiboka, 1992)*

Horizont	Omschrijving	Diepte (cm)	Lithologie
Ahp	bouwvoor	0-30	zwart zeer humeus sterk lemig fijn zand
C11	dekzand?	30-50	geelgrijs zwak lemig fijn zand
C12g	dekzand?	50-80	lichtgrijs zwak lemig fijn zand met roest
D1g	stuwwalafzetting	80-100	grijze lichte zavel met roest, grind en keien (keileem)
D2g	stuwwalafzetting	100-120	grijze zware zavel met roest, grind en keien (keileem)

Venige beekdalgronden worden aangetroffen in diep ingesneden smalle dalen ter plaatse van de stuwwallen (Ebbers & van het Loo, 1992). Door afwisseling in het afzettingsmilieu hebben deze gronden een gelaagde profielopbouw van veen, zand, zavel en klei.

Tabel 3: *Profielbeschrijving van een venige beekdalgrond (Stiboka, 1992)*

Horizont	Omschrijving	Diepte (cm)	Lithologie
Ah	bouwvoor	0-20	zeer donker bruin kleiig veen
AC	overgangshorizont	20-40	zeer donker bruin matig humeus zeer sterk lemig fijn zand
C11	beekafzetting	40-55	donker grijsbruin leemarm fijn zand
C12	beekafzetting	55-920	lichtgrijs leemarm fijn zand met wortelresten
G	dekzand?	90-120	grijs gereduceerd leemarm fijn zand

3.3 Bekende en verwachte archeologische waarden

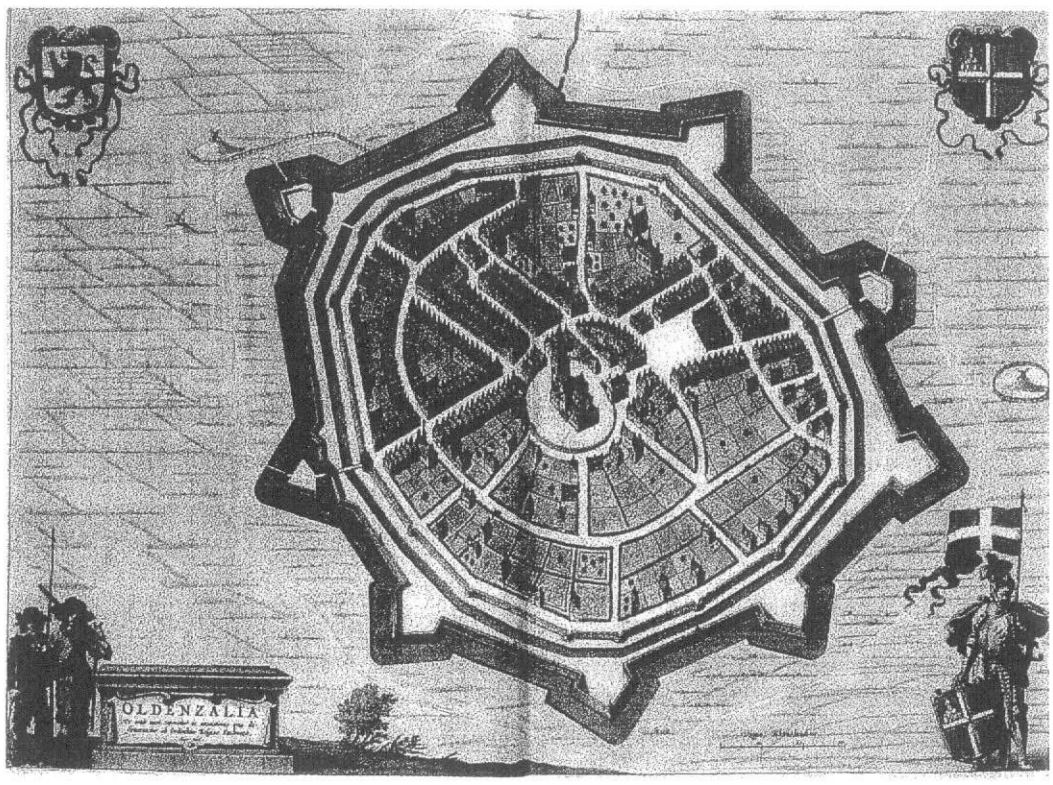
Voor het bureauonderzoek zijn de archeologische vondstmeldingen van het betreffende gebied met behulp van het ARCHIS gegevensbestand van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) geïnventariseerd. Uit dit bestand blijkt dat er uit het onderzoeksgebied zelf geen vondstmeldingen bekend zijn. In de directe omgeving (circa 250 m) zijn eveneens geen vondstmeldingen bekend.

Uit de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) van de ROB blijkt dat er in de omgeving van het onderzoeksgebied één terrein van archeologische waarde is (ARCHIS monumentnummer 13971). Het betreft de Laatmiddeleeuwse (1050 - 1500 na Chr.) stadskern van Oldenzaal, die zich ongeveer 300 m ten noorden van het plangebied "Centraal" bevindt. Voorts blijkt dat het onderzoeksgebied vanwege de ligging binnen de bebouwde kom, niet geclassificeerd is. Zowel de stuwwal als het beekdal strekken zich uit tot in het aangrenzende buitengebied en zijn op de IKAW geclassificeerd als respectievelijk (middel)hoog en laag. Vermoedelijk geldt voor het deel van het plangebied dat zich op de stuwwal bevindt een middelhoge tot hoge kans op het aantreffen van archeologische vondsten en/of sporen en geldt voor het deel van het plangebied dat zich in het beekdal bevindt een lage kans op het aantreffen van archeologische vondsten en/of sporen.

Uit de Grote Historische Atlas van Nederland (Wolters-Noordhoff, 1990) blijkt dat het onderzoeksterrein ligt op de Klei Esch en in 1848 akkerland was (zie paragraaf 3.4). Hoewel de naam anders doet vermoeden is er in het plangebied geen esdek aangetroffen (zie paragraaf 4.3).

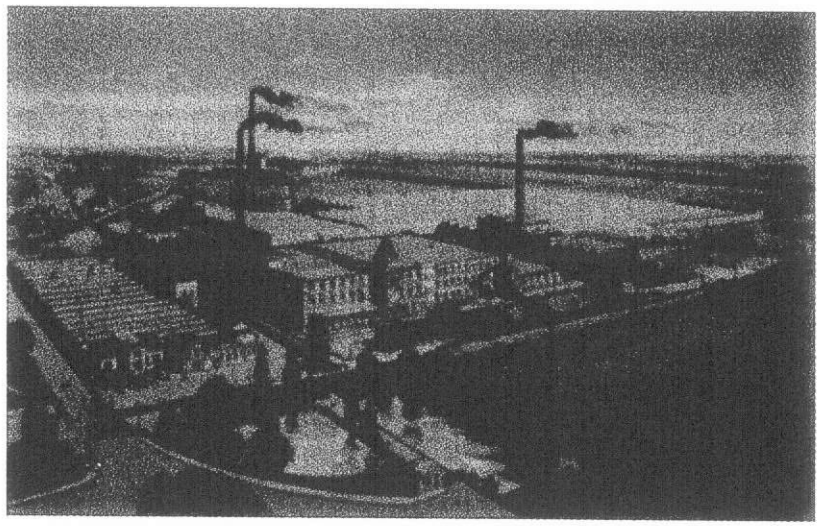
3.4 Historische achtergrond (drs. E.R.A. Smits)

Oldenzaal wordt voor het eerst vermeld in een goederenlijst van het klooster Prüm van 893.
In de nabijheid van Oldenzaal hebben al eerder mensen gewoond. In de Thij en in de Zandhorst zijn grafvelden gevonden met sporen en overblijfselen van menselijke bewoning uit de IJzertijd. Deze gebieden liggen echter ver van de stad af.
De oorsprong van de stad ligt bij de aanleg van een Saksische walburcht, waarbinnen ook het eerste (houten) kerkje is gebouwd. De walburcht zal waarschijnlijk tussen 700 en 775 tot stand zijn gekomen. In 780 werd het kerkje door invallende Saksen verwoest. In 954 werd begonnen met de bouw van een nieuwe, stenen kerk, gewijd aan de Heilige Plechelmus.
In de 10de eeuw groeide Oldenzaal uit tot de wereldlijke en kerkelijke hoofdstad van Twente. In de Middeleeuwen was het een plaats van betekenis, een welvarende stad. Het was het kerkelijk middelpunt van het Aartsdiaconaat Twente en de enige versterkte stad in een vrij afgelegen landstreek, en daarmee van strategisch en vitaal belang. In de loop der tijd werden handel en ambacht steeds belangrijker. In 1049 kreeg Oldenzaal het marktrecht en rond 1249 verwierf het stadsrechten. Oldenzaal maakte deel uit van de Hanzesteden, zij het in bescheiden mate.
Als enig versterkte stad in een groot open gebied was het zaak de verdedigingswerken goed op peil te houden. Haar strategische belang weerspiegelde zich in de verdedigingswerken die in de loop der eeuwen werden aangelegd. De plattegrond van Blaeu (1626) laat uitgebreide verdedigingswerken zien (figuur 2). De stad was versterkt met dubbele wallen, grachten en bastions.



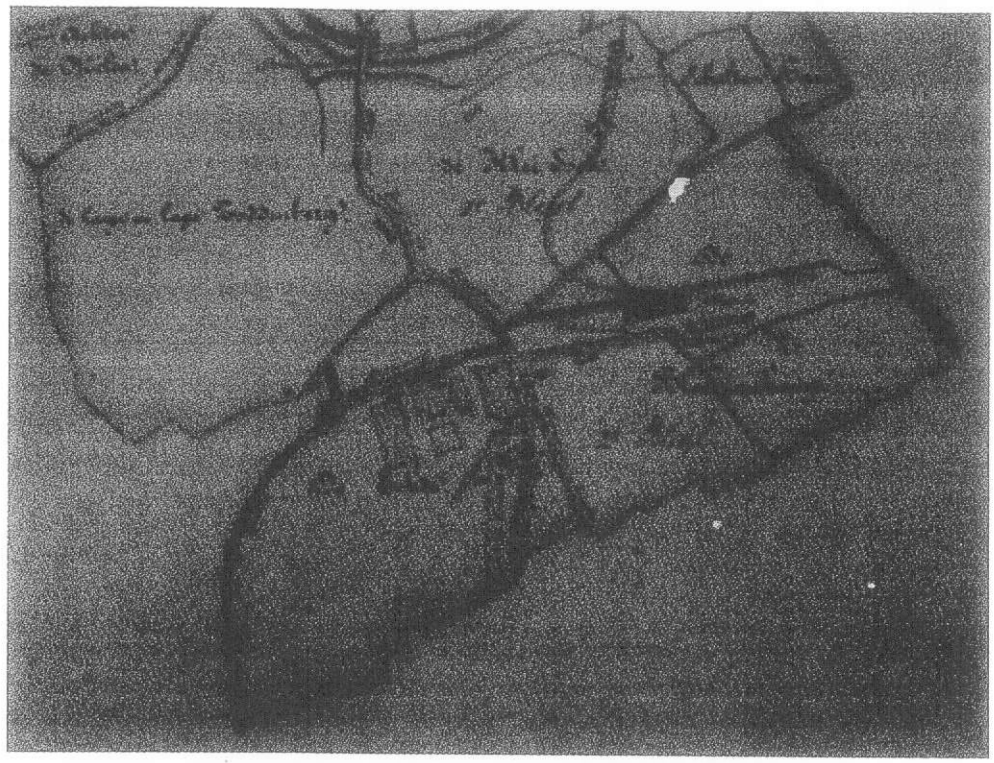
Figuur 2: *Oldenzaal in 1626 volgens Atlas van Blaeu.*

In de 17de eeuw was het echter gedaan met de voorspoed. Deze eeuw was de glorietijd van Holland. Voor Twente en Oldenzaal was het een periode van achteruitgang en verval. Na vaststelling van de grens tussen de Nederlanden en Duitsland (Vrede van Münster), kwam Twente vrij geïsoleerd te liggen van de andere handelsgebieden van de Nederlanden. Het vervoer over land verliep moeilijk vanwege de toestand van de veelal slecht onderhouden zandwegen.
In 1626 werd de stad ingenomen door de Staatse troepen, onder leiding van Ernst Casimir, graaf van Nassau en kwam het bestuur in gereformeerde handen. Oldenzaal werd ontdaan van zijn vestingwerken. Tussen 1672 en 1674 kwam de stad in handen van de bisschop van Münster. De katholieken kregen voor korte tijd hun kerk terug en het kapittel van Oldenzaal herleefde. De bezetting door de Münsterse troepen was voor de stad echter een ware plaag. In 1674 vertrokken ze weer; de kerk kwam wederom in protestantse handen.
Oldenzaal werd een stil stadje met weinig handel en nijverheid. Deze commerciële achteruitgang en stilstand hield de gehele 17de en 18de eeuw aan. Ook gedurende de eerste helft van de 19de eeuw was dit het geval, maar toch werd er de kiem gelegd voor verbetering. In deze tijd kwam er een nieuwe grondstof op: de katoen.
In de omgeving van Oldenzaal werd eeuwenlang vlas verbouwd, die 's-winters in de boerderijen werd gesponnen. Deze handweverij leverde een armoedig bestaan op. Het linnen was voor eigen gebruik. Garen wat overbleef werd naar de stad gebracht, waar thuiswevers het weefden. Vele huizen in Oldenzaal hadden een eigen weefkamer. Fabrikeurs kochten overal het garen op en lieten thuis weven. Met het eindproduct, linnen, gingen zij de markt op. In feite waren zij de voorlopers van de latere textielfabrikanten.
In Twente zou de textielnijverheid tot ontwikkeling komen. Door bemiddeling van de Nederlandsche Handelsmaatschappij werd Twente leverancier van katoenstoffen voor de Indische markt.



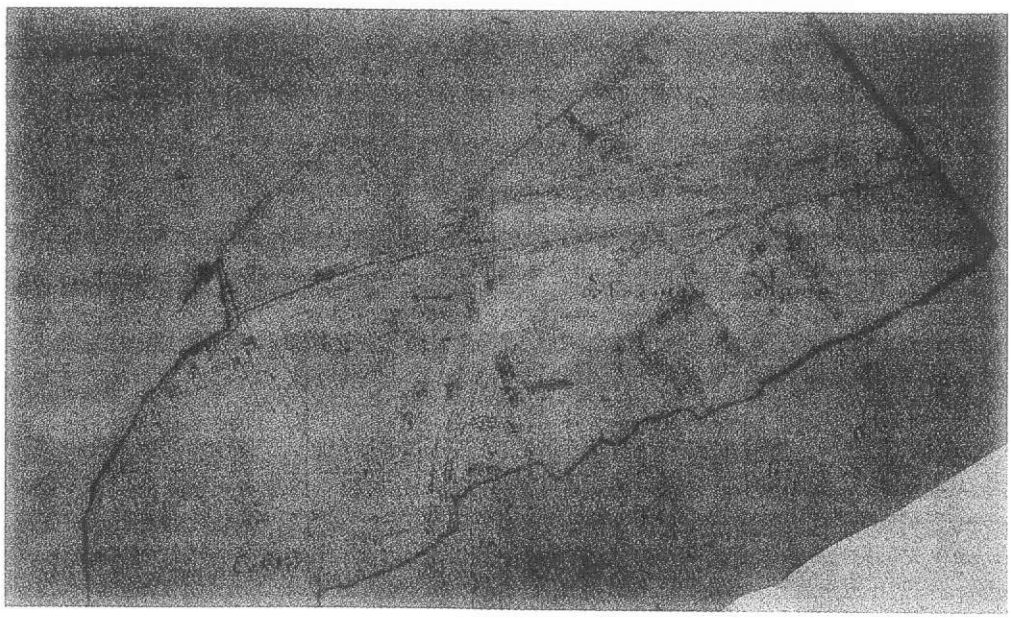
Figuur 3: *De textielfabriek van H.P. Gelderman.*

Tussen 1834 en 1836 werden in Oldenzaal enkele kleine textielbedrijfjes opgericht, waaronder de Jute en linnenweverij S.I. Zwarts, en de fabrieken van H.P. Gelderman (figuur 3) en C.T. Stork. Samen met de opkomst van de stoomkracht en de ontwikkeling van de spoorwegen, zou deze industrie uitgroeien tot een economische factor van betekenis. Textiel werd voor lange tijd de belangrijkste werkverschaffer in Oldenzaal en omgeving.



Figuur 4: *Uitsnede gemeentelijke kadastrale kaart 1886. Bron: archief gemeente Oldenzaal.*

De groeiende textielindustrie had voor de aanvoer van grondstoffen en afzet van het eindproduct goede transportmogelijkheden nodig. Een oplossing diende zich aan in de vorm van spoorwegen. In 1862 werd begonnen met de aanleg van de spoorlijn Almelo – Salzbergen, door de grote textielfabrikanten, waaronder H.P. Gelderman, C.T. Stork en G. Salomonson. De gemeente Oldenzaal was voor een bedrag van fl 50.000,- eveneens aandeelhouder van de spoorwegmaatschappij. De lijn werd aangelegd t.b.v.



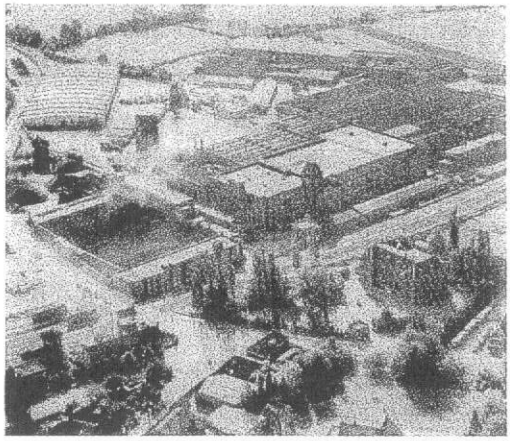
Figuur 5: *Uitsnede kadastrale kaart 1907. Bron: archief gemeente Oldenzaal.*

het kolentransport (benodigd voor de stoommachines) vanuit het kolenbekken nabij Ibbenbüren in Duitsland. Zij kwam in 1865 gereed. Oldenzaal werd hierdoor uit haar eeuwenlange isolement gehaald. In 1925 werd de lijn overgedaan aan de N.S. In 1890 werd het lokaalspoor Enschede – Oldenzaal aangelegd en in 1903 de tramlijn Denekamp – Oldenzaal – Losser – Gronau.
De omgeving van het spoor was ideaal voor de vestiging van stoomfabrieken, de aanvoer van grondstoffen en de afzet van producten. Mede door het station werd Oldenzaal een grensplaats van betekenis met douane en marechaussee. Een nieuwe, welvarender tijd brak aan. Oldenzaal leefde op. De ontwikkeling van het spoor maakte ook de bouw van de eerste particuliere gasfabriek (1865) mogelijk. Deze fabriek zou tot 1910 blijven bestaan. In dat jaar werd de gemeentelijke gasfabriek opgericht.

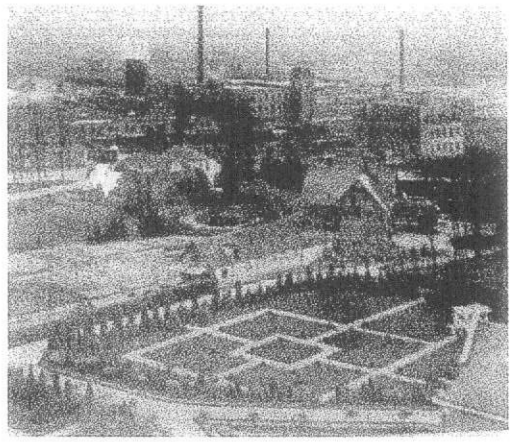


Figuur 6: *Uitsnede kadastrale kaart 1924. Bron: archief gemeente Oldenzaal*

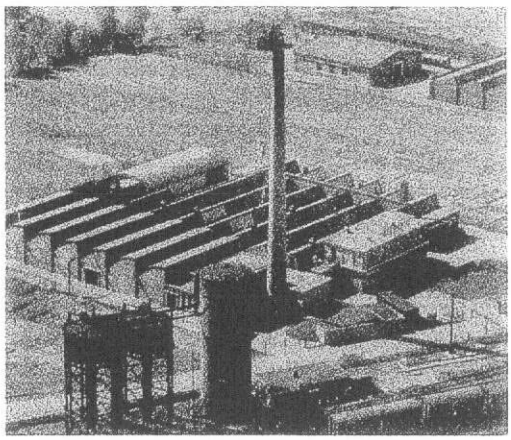
De voor de stad zo belangrijke spoorzone, lag in eerste instantie niet op het grondgebied van de gemeente Oldenzaal. Het gebied, met de naam Berghuizen, had oorspronkelijk wel bij Oldenzaal gehoord, maar was in 1818 bij de gemeente Losser gekomen. Op 1 januari 1877 moest de gemeente Losser deze spoorzone aan haar buurgemeente afstaan. In 1955 zouden overigens ook Noord- en Zuid-Berghuizen weer Oldenzaals grondgebied worden. De vlucht die de katoenindustrie na de opening van het spoorverkeer nam, kwam weldra iedereen ten goede. Er kwamen woningen voor arbeiders, de leefomstandigheden verbeterden en de welvaart nam toe. Ook de landbouw stond niet stil dankzij de toepassing van nieuwe technieken.
In de 20ste eeuw breidde de textielindustrie zich uit tot een bedrijfstak met internationale betekenis. Firma Gelderman en firma Molkenboer waren het belangrijkst, maar ook de fa. S.I. Zwarts mag niet onvermeld blijven. Zij bouwden in 1919 een fabriek aan de Parallelstraat, die in 1959 verder zou worden uitgebouwd. Oldenzaal werd een typische textielstad.
Door de opkomst van de autobus sloot in 1934 de spoorlijn Oldenzaal – Enschede gesloten en in 1936 de tramlijn Denekamp – Oldenzaal – Gronau. In plaats van spoorwegen werden nu straten aangelegd.



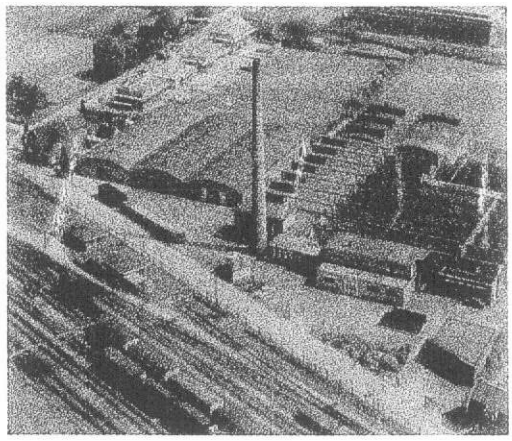
Figuur 7: *Het fabriekscomplex van H.P. Gelderman in de jaren vijftig.*



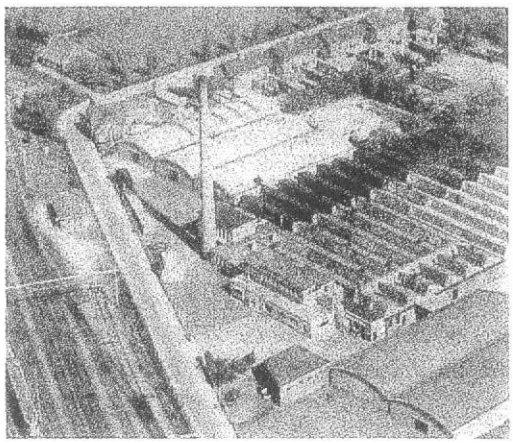
Figuur 8: *Overzichtsfoto van Oldenzaal Zuid.*



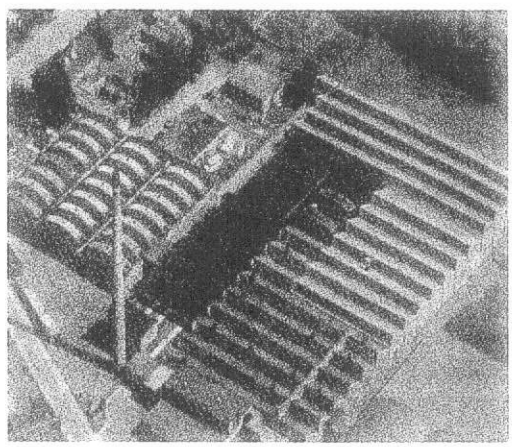
Figuur 9: *Fabriekscomplex S.I. Zwarts n.v. in*



Figuur 10: *Het fabriekscomplex in 1965.*

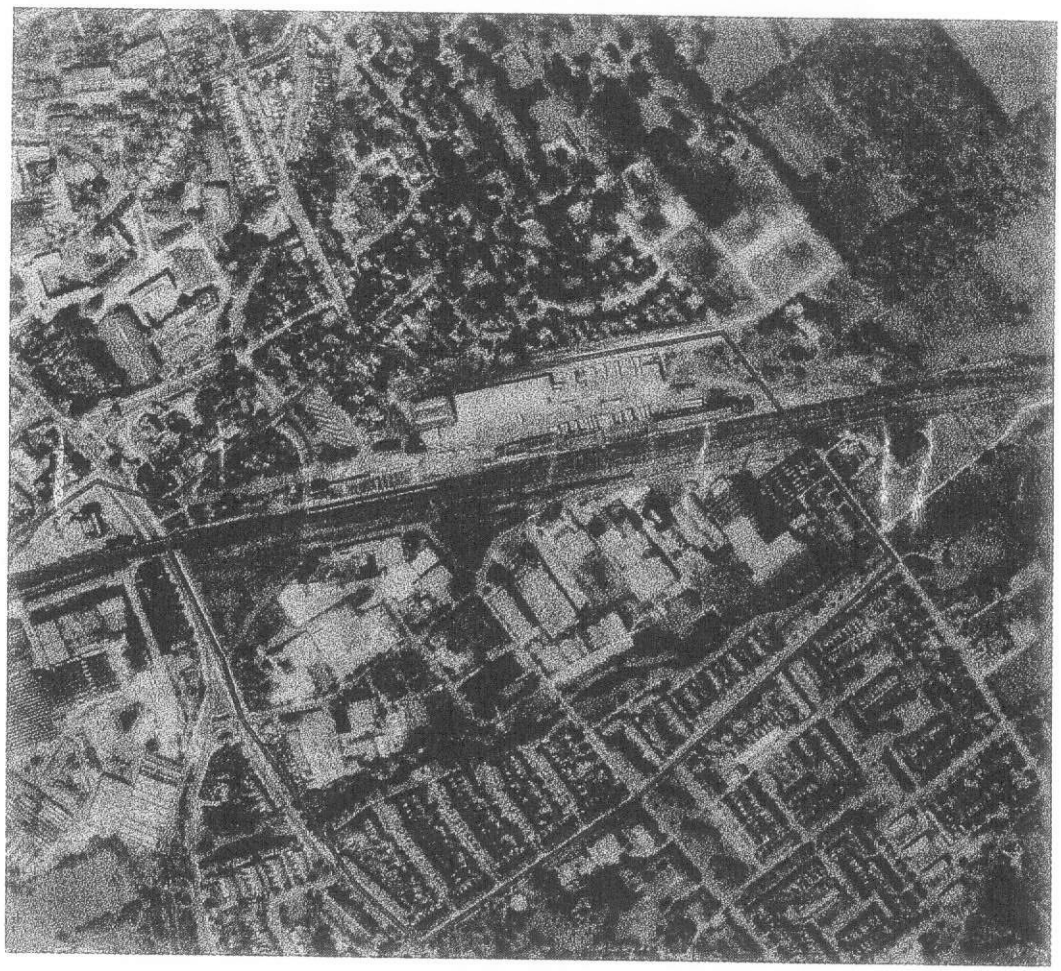


Figuur 11: *Het fabriekscomplex in 1977.*



Figuur 12: *Het fabriekscomplex in 1983.*

Na de Tweede Wereldoorlog kwam de confectie-industrie op. Industrie en bedrijven bleven doorgroeien, maar vanaf de jaren zestig bleek de textielindustrie geen toekomst meer te hebben. De gemeente ging, met succes, andere bedrijven werven, zodat de werkgelegenheid voor de stad behouden bleef.



Figuur 13: *Luchtfoto van het plangebied uit 1986.*

4 Resultaten Veldonderzoek

4.1 Inleiding

Tijdens het veldonderzoek zijn op het onderzoeksterrein "Centraal" 17 edelmanboringen gezet. De lokaties van de boringen zijn vermeld op de boorpuntenkaart (bijlage 2). De boorstaten en de gebruikte afkortingen zijn te vinden in bijlage 3.

4.2 Veldwaarnemingen

Vanwege de omvang van het onderzoeksterrein en de aanwezigheid van bebouwing konden de hoogtes van de afzonderlijke boorlokaties niet gemeten worden. Er is gebruik gemaakt van het kadastraal hoogtebestand van de gemeente Oldenzaal. Uit dit bestand blijkt dat binnen het plangebied de NAP-hoogte in zuidoostelijke richting afneemt. Op de boorlokaties 13 en 15 (bijlage 2) is met een waarde van respectievelijk 42,37 m en 41,18 m het maaiveld het laagst. Op boorlokaties 1 en 4 is met een waarde van respectievelijk 46,06 m en 46,76 m het maaiveld het hoogst.

4.3 Booronderzoek

Uit de resultaten van het booronderzoek blijkt dat de bodems in het plangebied "Centraal" worden gekenmerkt door een sterk verstoord bodemprofiel. Het profiel is opgebouwd uit een puin- of ophoogdek met lokaal (restanten van) een humeuze bovengrond op stuwwalmateriaal. Het puindek heeft een dikte van 60 tot 110 cm. Dit is in overeenstemming met de gemiddelde diepte waarop de industriële gebouwen gefundeerd zijn (zie bijlage 4). Het dek bestaat uit bruingrijs tot geelgrijs zand. De mediaan van de korrelgrootteverdeling bedraagt 105 - 150 µm (zeer fijn zand). De korrels zijn matig gesorteerd, dat wil zeggen dat in de zandfractie zowel grove als fijne korrels voorkomen. Het zand kan zwak, maar ook uiterst siltig zijn. Ook het humusgehalte loopt sterk uiteen. Kenmerkend is het voorkomen van baksteen en ander recent materiaal zoals plastic en keramiek. In boring 8 bevatte het sediment naast baksteen ook kolengruis. Lokaal werden grijze leembrokken aangetroffen (boringen 6, 9, 10, 11 en 15).

Onder het puin- of ophoogdek werden soms restanten van de oorspronkelijk aanwezige humeuze bovengrond (Ahb-horizont) waargenomen in de vorm van een donker(bruin)grijze tot zwarte laag (boringen 1, 2, 5, 9, 10, 12 en 17) of in de vorm van donker gekleurde brokken (boring 7) of vlekken (boring 5 en 15). De aanwezigheid van witte zandvlekken of baksteen in de Ahb-horizont vormt een aanwijzing dat in boringen 1 en 12 het materiaal geroerd is. In boring 9 is de Ahb-horizont deels intact.

De overgang van het puin- c.q. ophoogdek of humeuze bovengrond naar de C-horizont verloopt abrupt. De kans is groot dat het bovenste deel van de C-horizont verstoord is. Een aanwijzing hiervoor is de aanwezigheid van recent materiaal zoals baksteen en puin (boringen 10 en 16; 10 cm in de C-horizont). In boringen 3, 5, 6, 8, 14 en 17 werd de C-horizont als gevolg van grote stukken baksteen en/of puin in de bovengrond niet bereikt.

De diepere ondergrond van het onderzoeksterrein is opgebouwd uit zand, klei of leem, kenmerkend voor gestuwde afzettingen. In boring 1 werd vanaf een diepte van 100 cm zwak grindig, zwak siltig zand aangetroffen. De zandfractie is iets grover, de mediaan van de korrelgrootteverdeling bedraagt 210 - 300 µm (matig grof zand). Het sediment heeft een geelgrijze kleur. In boring 12 werd sterk siltig zand aantroffen. In boring 4 bestaat de diepere ondergrond uit matig siltig zand. Het zand gaat vanaf een diepte van 110 cm over in sterk siltige, blauwgrijze klei. In boring 9, 11 en 15 werd vanaf een diepte van respectievelijk 110, 110 en 70 cm licht bruingrijze tot grijze sterk zandige leem waargenomen. Het materiaal is in boring 9 matig roestig. In boring 10 en 13 werden vanaf een diepte van respectievelijk 50 cm en 100 cm zowel klei- als leemlagen aangetroffen.

4.4 Archeologische interpretatie

Tijdens het booronderzoek zijn geen archeologische vondsten aangetroffen die wijzen in de richting van een archeologische vindplaats. Het voorkomen van baksteen en pl tot op grote diepte (110 cm beneden maaiveld) in de ondergrond en het ontbreken van een begraven humeuze bovengrond, die nog intact is, zijn aanwijzingen dat de bodemopbouw in het grootste deel van het plangebied sterk verstoord is. Eventueel aanwezige vondsten zullen dus niet meer in ongestoorde ligging ('in-situ') zijn.

De geraadpleegde bouwdossiers laten een vergelijkbaar beeld zien. Het blijkt dat de industriële gebouwen in het plangebied 70 tot 180 cm diep gefundeerd zijn. Gezien de verstoringsdiepte kan binnen het plangebied geen ongestoorde bodemopbouw verwacht worden.

5 Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

De doelstelling van dit onderzoek is het toetsen van de archeologische verwachting met betrekking tot de eventueel aanwezige archeologische resten en/of vindplaatsen binnen het plangebied "Centraal" te Oldenzaal.

Resultaten van het bureauonderzoek

- De Indicatieve Kaart Archeologische Waarden geeft voor het plangebied vanwege de ligging binnen de bebouwde kom geen archeologische verwachting.
- Uit het plangebied zelf zijn geen ARCHIS vondstmeldingen bekend. In de omgeving van het plangebied bevindt zich één terrein van archeologische waarde. Het betreft de Laatmiddeleeuwse (1050 - 1500 na Chr.) stadskern van Oldenzaal (ARCHIS monumentnummer 12913).
- Uit de bodemgeografische gebiedsindeling van Ebbers & Van het Loo (1992) blijkt dat het grootste deel van het plangebied zich uitstrekt tot in een zone die als een stuwwal is geclassificeerd. Een klein deel strekt zich uit tot in een zone die als een beekdal is geclassificeerd.
- Uit de Bodemkaart van Nederland (Staring Centrum, 1992) blijkt dat het grootste deel van het plangebied zich uitstrekt tot in een zone, waar gooreerdgronden en oude kleigronden voorkomen. Een klein deel strekt zich uit tot in een zone waar venige beekdalgronden voorkomen.
- Uit het historisch onderzoek blijkt dat het plangebied niet tot de oudste deel van Oldenzaal behoort en tot de aanleg van de spoorlijn in 1865 akkerland (Klei Esch) was.
- Uit de bouwdossiers blijkt dat de industriële gebouwen in het plangebied 70 tot 180 cm diep gefundeerd zijn en dat er geen kelders zijn.

Resultaten van het veldonderzoek

- Het bodemprofiel in het plangebied wordt op de meeste lokaties gekenmerkt door een verstoord bodemprofiel. Het is opgebouwd uit een humeuze bovenlaag met baksteen of een puindek met lokaal restanten van de oorspronkelijk aanwezige humeuze bovengrond op stuwwalmateriaal.
- Tijdens het booronderzoek zijn geen archeologische indicatoren en/of vondsten aangetroffen, die wijzen op de aanwezigheid van een archeologische vindplaats.

Geconcludeerd kan worden dat de archeologische verwachting voor het plangebied laag is, omdat de eventuele vindplaatsen door de grootschalige bodemverstoring niet meer intact zullen zijn.

5.2 Aanbevelingen

Voor het plangebied "Centraal" wordt vanwege de lage archeologische verwachting, het ontbreken van archeologische vondsten en een sterk verstoorde bodemopbouw geen vervolgonderzoek aanbevolen.

Ondanks het ontbreken van archeologische indicatoren kan nooit met 100% zekerheid worden uitgesloten dat zich in het onderzochte gebied een archeologische vindplaats bevindt.

7 Literatuur, kaarten en afbeeldingen

Geraadpleegde Literatuur

Bakker, H. de & J. Schelling, 1989. *Systeem van bodemclassificatie voor Nederland,* Winand Staring Centre, Wageningen, 1e druk, 210p.

Berendsen, H.J.A., 1998. *De vorming van het land.* Van Gorcum, Assen, 3e druk, 294p.

Berendsen, H.J.A., 2000. *Landschappelijk Nederland.* Van Gorcum, Assen, 2e druk, 220p.

Ebbers, G. & H. van het Loo, 1992. *Bodemkaart van Nederland 1:50.000. Toelichting op kaartblad 28 Venlo,* Staring Centrum, Wageningen, 1e druk, 152p.

Gemeentegids Oldenzaal 2004/2005

Mulder, E.F.J. de, M.C. Geluk, I.L. Ritsema, W.E. Westerhoff & T.E. Wong, 2003. *De ondergrond van Nederland,* Wolters-Noordhoff, Groningen/Houten, 1e druk, 380p.

Rorink, F.J.L., 1988. *De spoorlijnaanleg Almelo - Salzbergen 1861 - 1865 en zijn gevolgen voor Oldenzaal*

Stappers-Vürtheim, 1971. *Twaalf eeuwen Oldenzaal*

Waanders uitgevers, 1992-1994. *Ach lieve tijd - Duizend jaar Twente, de Twentenaren en hun dorpen en steden*, Waanders uitgevers, Zwolle, 1e druk, 19 delen

Geraadpleegde kaarten

ANWB, 2004. *Topografische Atlas schaal 1:25.000, Overijssel,* ANWB, Den Haag, 1e druk, 154p.

Staring Centrum, 1992. *Bodemkaart van Nederland 1:50.000, Blad 28 Oost Almelo - Denekamp,* Staring Centrum, Wageningen, 1e druk

Wolters-Noordhoff Atlasprodukties, 1990. *Grote Historische Atlas van Nederland schaal 1:50.000, 3 Oost-Nederland 1830-1855,* Wolters-Noordhoff Atlasprodukties, Groningen, 1e druk, 130p.

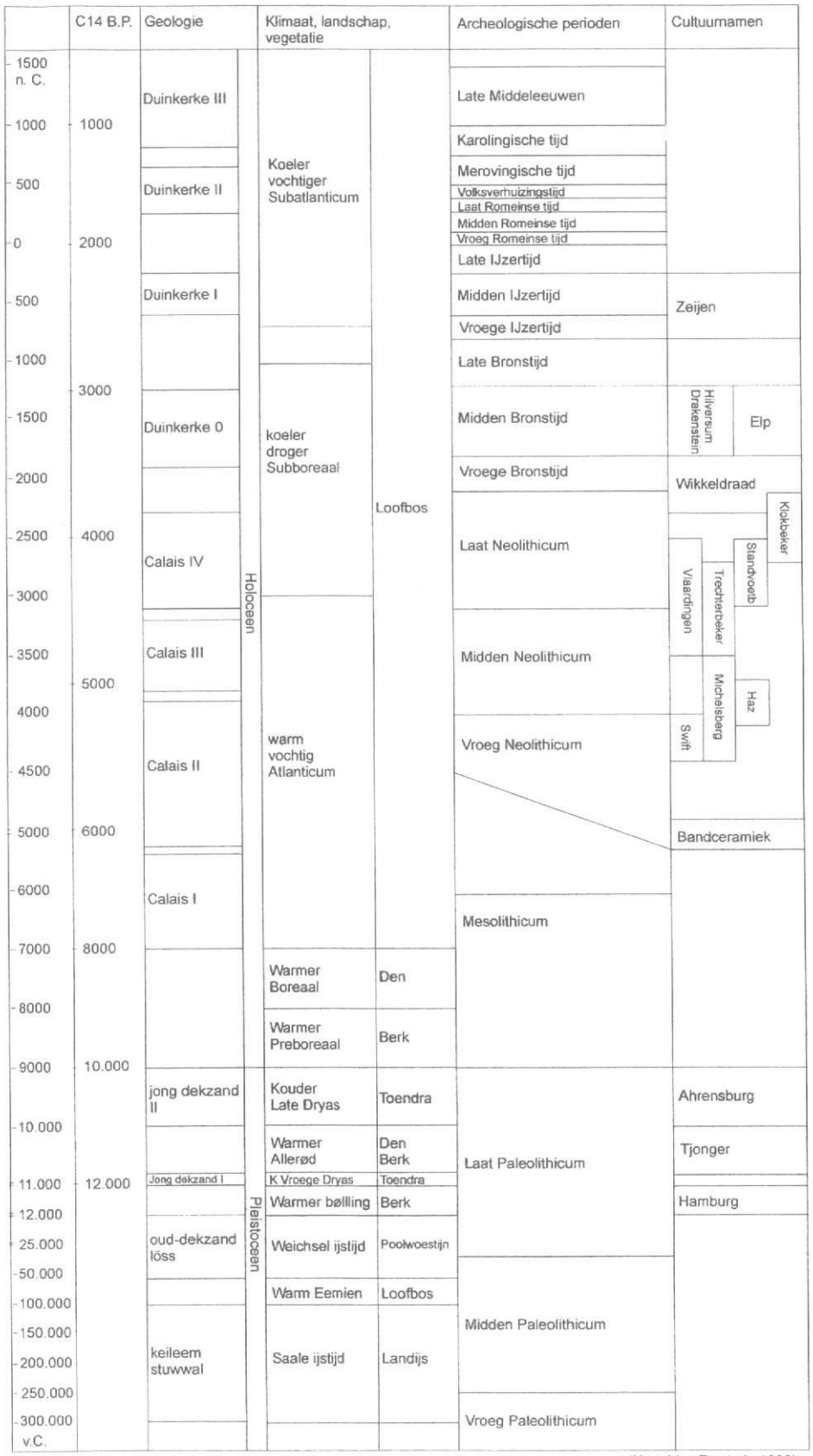
Gebruikte afbeeldingen

Archief gemeente Oldenzaal:

kadastrale kaart 1886
kadastrale kaart 1907
kadastrale kaart 1924

Luchtfoto uit 1987
Atlas van Bleau 1626
kadastrale kaart 1832 (de woonomgeving)

Bijlage 1: Archeologische en geologische tijdvakken



(Naar Van Es et al., 1988)

Bijlage 3: Boorstaten en overzicht codering textuurklassificatie

Textuurindeling:

Hoofdnaam	*Toevoeging*	*Gradiënt toevoeging*
G = grind	g = grindig	1 = zwak
Z = zand	z = zandig	2 = matig
L = leem	s = siltig	3 = sterk
K = klei	k = kleiig	4 = uiterst
V = veen	h = humeus	

Archeologische indicatoren:

hk	=	houtskool
l	=	leem (verbrand)
b	=	bot
aw	=	aardewerk
vs	=	vuursteen
bk/p	=	baksteen/puin
fos	=	fosfaat

Gradiënt
1 = weinig
2 = matig
3 = veel

Overige afkortingen:

Plr	=	plantenresten (*r = riet, h = hout*)
o/r	=	oxidatie/reductie
Ca	=	Calcium (*kalkgehalte: 0 = afwezig, 1 = hoorbaar, 2 = hoorbaar en zichtbaar bruisen*)
Fe	=	ijzer (*0 = afwezig, 1 = ijzerhoudend, 2 = sterk ijzerhoudend*)
Gw	=	grondwater (GLG/ *GHG = gemiddeld laagste/gemiddeld hoogste grondwaterstand*)
Horz.	=	bodemhorizont (*volgens De Bakker en Schelling*)

Project	projectcode			datum					BAAC bv boorstaat							
Oldenzaal		04.088		22-06-2004												
Centraal									Hofstraat 6 7411 PD Deventer 0570-670055							
Boorpuntnummer		1							rapporteur				R.M. van der Zee			
coördinaten				NAP (in m)					bodemgebruik						parkeerterrein (klinkers)	
x				46,06												
y				Gt					opmerkingen							
diepte																
in cm	textuur	plr	kleur	o/r	M50	Ca	Fe	Gw	Horz.	hk	l	b	aw	vs	bk/p	fos	Bijzonderheden
-mv					(mm)												
10	Zs1		ge		105-150				ophoogzand?								
20	Zs2h1		br		105-150				puindek						1		
30	Zs2h1		br		105-150				puindek	1							kiezels
40	Zs2h1		gr br		105-150				puindek								kiezels
50	Zs2h1		gr br		105-150				puindek						1		
60	Zs2h1		br gr		105-150				puindek						1		zw vlekken
70	Zs2h1		br gr		105-150				puindek								zw vlekken
80	Zs2h1		br gr		105-150				puindek								zw vlekken
90	Zs1h2g1		dgr		105-150				puindek/Ahb						1		
100	Zs1g1		ge gr		210-300				C								
110	Zs1g1		ge gr		210-300			x	C								
120	Zs1g1		ge gr		210-300				C								
130																	
140																	
150																	
160																	
170																	
180																	
190																	
200																	
Opmerking		einde boring door ijzeroerbank?															
Boorpuntnummer		2							rapporteur				R.M. van der Zee			
coördinaten				NAP (in m)					bodemgebruik						parkeerterrein (klinkers)	
x				45,96												
y				Gt					opmerkingen							
diepte																
in cm	textuur	plr	kleur	o/r	M50	Ca	Fe	Gw	Horz.	hk	l	b	aw	vs	bk/p	fos	Bijzonderheden
-mv					(mm)												
10	Zs2		ge		105-150				ophoogzand								
20	Zs2		ge		105-150				ophoogzand								gr brokken
30	Zs2		ge		105-150				ophoogzand								
40	Zs2		ge		105-150				ophoogzand								dbr brokken
50	Zs2h3g3		zw		105-150			0	pd./Ahb?								
60																	
70																	
80																	
90																	
100																	
110																	
120																	
130																	
140																	
150																	
160																	
170																	
180																	
190																	
200																	
Opmerking		dieper boren niet mogelijk door (bak)steen/puin															

Project	*projectcode*				datum						BAAC bv boorstaat								
Oldenzaal		04.088			22-06-2004														
Centraal											*Hofstraat 6 7411 PD Deventer 0570-670055*								
Boorpuntnummer		3									rapporteur				*R.M. van der Zee*				
coördinaten					*NAP (in m)*						*bodemgebruik*							parkeerterrein (klinkers)	
x					45,70														
y					*Gt*						*opmerkingen*								
diepte																			
in cm	textuur	plr	kleur	o/r	M50	Ca	Fe	Gw	Horz.		hk	l	b	aw	vs	bk/p	fos	Bijzonderheden	
-mv					(mm)														
10	Zs2g1		gr ge		105-150				puindek										
20	Zs2g1		gr ge		105-150			0	puindek										
30																			
40																			
50																			
60																			
70																			
80																			
90																			
100																			
110																			
120																			
130																			
140																			
150																			
160																			
170																			
180																			
190																			
200																			
Opmerking		dieper boren niet mogelijk door (bak)steen/puin																	
Boorpuntnummer			4								rapporteur				*R.M. van der Zee*				
coördinaten					*NAP (in m)*						*bodemgebruik*							park (gras)	
x					46,76														
y					*Gt*						*opmerkingen*								
diepte																			
in cm	textuur	plr	kleur	o/r	M50	Ca	Fe	Gw	Horz.		hk	l	b	aw	vs	bk/p	fos	Bijzonderheden	
-mv					(mm)														
10	Zs2h3		br		105-150				ophoogmat.?										
20	Zs2h3		dbr		105-150				ophoogmat.?										
30	Zs1		wi		105-150				ophoogmat.?										
40	Zs1		lgr/wi		105-150				ophoogmat.?										
50	Zs2h2		ge gr		105-150				ophoogmat.?									kiezel; vlekkerig	
60	Zs2h2		ge gr		105-150				ophoogmat.?									vlekkerig	
70	Zs2		gr ge		105-150				C									kiezel; vlekkerig	
80	Zs2		gr ge		105-150				C									vlekkerig	
90	Zs2		gr ge		105-150				C									kiezel; vlekkerig	
100	Zs2		gr ge		105-150				C										
110	Ks3		bl gr						C										
120	Ks3		bl gr					0	C										
130																			
140																			
150																			
160																			
170																			
180																			
190																			
200																			
Opmerking																			

Project	projectcode		datum						BAAC bv boorstaat								
Oldenzaal	04.088		22-06-2004														
Centraal									Hofstraat 6 7411 PD Deventer 0570-670055								
Boorpuntnummer	5								rapporteur	R.M. van der Zee							
coördinaten			NAP (in m)						bodemgebruik								park (gras)
x			44,96														
y			Gt						opmerkingen								

diepte in cm -mv	textuur	plr	kleur	o/r	M50 (mm)	Ca	Fe	Gw	Horz.	hk	l	b	aw	vs	bk/p	fos	Bijzonderheden
10	Zs1h2		br		105-150				puindek								kiezel
20	Zs1h2		br		105-150				puindek								
30	Zs1h2		br		105-150				puindek								
40	Zs1h2		br		105-150				puindek								
50	Zs1h2		br		105-150				puindek						1		ge vlekken; zw vlekken
60	Zs1h2		br		105-150				puindek						1		ge vlekken; zw vlekken
70	Zs1h2		br		105-150				puindek						1		ge vlekken; zw vlekken
80	Zs1h2		br		105-150				puindek						1		ge vlekken; zw vlekken
90	Zs1h3		dbr		105-150				pd./Ahb						1		
100	Zs1h3		zw dbr		105-150				pd./Ahb						1		ge gr leembrokken
110	Zs1h3		zw dbr		105-150			0	pd./Ahb						1		
120																	
130																	
140																	
150																	
160																	
170																	
180																	
190																	
200																	

Opmerking: dieper boren niet mogelijk door steen of baksteen/puin

Boorpuntnummer	6								rapporteur	R.M. van der Zee							
coördinaten			NAP (in m)						bodemgebruik								braak
x			45,71														
y			Gt						opmerkingen								

diepte in cm -mv	textuur	plr	kleur	o/r	M50 (mm)	Ca	Fe	Gw	Horz.	hk	l	b	aw	vs	bk/p	fos	Bijzonderheden
10	Zs1h3g3		dbr gr		105-150			verharding?									"kooltje"
20	Zs1h3g3		dbr gr		105-150			verharding?									
30	Zs1h3g3		dbr gr		105-150			verharding?							1		
40	Zs1h3g3		dbr gr		105-150			0	vh?								gr leembr
50																	
60																	
70																	
80																	
90																	
100																	
110																	
120																	
130																	
140																	
150																	
160																	
170																	
180																	
190																	
200																	

Opmerking: dieper boren niet mogelijk door stenen (verharding spoorwegterrein)

Project	projectcode		datum					BAAC bv boorstaat							
Oldenzaal	04.088		22-06-2004												
Centraal								Hofstraat 6 7411 PD Deventer 0570-670055							
Boorpuntnummer	7							rapporteur				R.M. van der Zee			
coördinaten			NAP (in m)					bodemgebruik							braak (gras)
x			45,00												
y			Gt					opmerkingen							

diepte																	
in cm	textuur	plr	kleur	o/r	M50	Ca	Fe	Gw	Horz.	hk	l	b	aw	vs	bk/p	fos	Bijzonderheden
-mv					(mm)												
10	Zs1h3		dgr		105-150				puindek						1		
20	Zs1h3		dgr		105-150				puindek						1		
30	Zs1h3		dgr		105-150				puindek						1		
40	Zs1h3		dgr		105-150				puindek						1		ge vlekken
50	Zs1h3		dgr		105-150				puindek						1		"kooltje"; plastic
60	Zs3h3		dgr		105-150				puindek						1		
70	Zs3h3		dgr		105-150				puindek						1		
80	Zs4h3		dgr		105-150				puindek						2		
90	Zs4h3		dgr		105-150				puindek						1		
100	Zs4h3		dgr		105-150				pd./Ahb						1		kiezel; br humeuze br.
110	Zs4h3		dgr		105-150				puindek						1		
120	Zs2		lgr		105-150			x	C								scherpe overgang
130	Zs2		lgr		105-150				C								
140	Zs2		lgr		105-150				C								
150																	
160																	
170																	
180																	
190																	
200																	

Opmerking																	
Boorpuntnummer	8									rapporteur				R.M. van der Zee			
coördinaten			NAP (in m)							bodemgebruik							berm v.e. weg (gras)
x			45,81														
y			Gt							opmerkingen							

diepte																	
in cm	textuur	plr	kleur	o/r	M50	Ca	Fe	Gw	Horz.	hk	l	b	aw	vs	bk/p	fos	Bijzonderheden
-mv					(mm)												
10	Zs1h1		lbr		105-150				puindek						2		
20	Zs1h1		lbr		105-150				puindek						2		
30	Zs1h1		lbr		105-150				puindek						2		
40	Zs1h1		lbr		105-150				puindek						2		
50	Zs1h1		zw br		105-150				puindek						3		
60	Zs1h1		zw br		105-150			0	puindek						3		
70																	
80																	
90																	
100																	
110																	
120																	
130																	
140																	
150																	
160																	
170																	
180																	
190																	
200																	

Opmerking	dieper boren niet mogelijk; kolengruis

Project	projectcode			datum					BAAC bv boorstaat							
Oldenzaal		04.088		22-06-2004												
Centraal									Hofstraat 6 7411 PD Deventer 0570-670055							
Boorpuntnummer		9							rapporteur				R.M. van der Zee			
coördinaten				NAP (in m)					bodemgebruik							park (gras)
x				n.b.												
y				Gt					opmerkingen							
diepte																
in cm	textuur	plr	kleur	o/r	M50	Ca	Fe	Gw	Horz.	hk	l	b	aw	vs	bk/p	fos	Bijzonderheden
-mv					(mm)												
10	Zs1h2		br gr		105-150				puindek								
20	Zs1h2		br gr		105-150				puindek								kiezel
30	Zs1h2		br gr		105-150				puindek					1	1		nat. vs
40	Zs1h2		br gr		105-150				puindek								
50	Zs1h2		br gr		105-150				puindek								sintel; kiezel
60	Zs1h2		br gr		105-150				puindek								
70	Zs1h2		br gr		105-150				puindek								lbr gr leembrokken
80	Zs1h3		dbr gr		105-150				Ahb					1			nat. vs
90	Zs1h3		dbr gr		105-150				Ahb								br gr leembrokken
100	Zs1h3		dbr gr		105-150				Ahb								br vlekken
110	Lz3		lbr gr				2		C								
120	Lz3		lbr gr				2		C								
130	Lz3		lbr gr				2	0	C								
140																	
150																	
160																	
170																	
180																	
190																	
200																	
Opmerking																	
Boorpuntnummer		10							rapporteur				R.M. van der Zee			
coördinaten				NAP (in m)					bodemgebruik							park (gras)
x				43,41												
y				Gt					opmerkingen							
diepte																
in cm	textuur	plr	kleur	o/r	M50	Ca	Fe	Gw	Horz.	hk	l	b	aw	vs	bk/p	fos	Bijzonderheden
-mv					(mm)												
10	Zs1h2		lbr		105-150				puindek								
20	Zs1h2		lbr		105-150				puindek						1		ge gr leembrokken
30	Zs1h2		lbr		105-150				puindek								ge gr leembrokken
40	Zs1h2		lbr		105-150				puindek								ge gr leembrokken
50	Kz3		gr br		105-150				puindek								or br vl.; ge gr leembr.
60	Kz3		gr br		105-150				puindek								or br vl.; ge gr leembr.; "kooltje"
70	Kz3		gr br		105-150				puindek								or br vl.; ge gr leembr.
80	Kz3		gr br		105-150				puindek								or br vl.; ge gr leembr.
90	Kz2		dgr		105-150				pd./Ahb						1		or br vl.; ge gr leembr.
100	Lz3		bl gr		105-150				C						1		ge gr leembrokken
110	Lz3		bl gr		105-150				C								
120	Lz3		bl gr		105-150			0	C								
130																	
140																	
150																	
160																	
170																	
180																	
190																	
200																	
Opmerking																	

Project	projectcode			datum					BAAC bv boorstaat							
Oldenzaal		04.088		22-06-2004												
Centraal									Hofstraat 6 7411 PD Deventer 0570-670055							
Boorpuntnummer		11							rapporteur				R.M. van der Zee			
coördinaten				NAP (in m)					bodemgebruik							berm v.e. weg (gras)
x				43,13												
y				Gt					opmerkingen							
diepte																
in cm	textuur	plr	kleur	o/r	M50	Ca	Fe	Gw	Horz.	hk	l	b	aw	vs	bk/p	fos	Bijzonderheden
-mv					(mm)												
10	Zs1h3		br		105-150				puindek						1		
20	Zs1h3		br		105-150				puindek						1		kiezel
30	Zs1h3		gr br		105-150				puindek						1		
40	Zs1h3		gr br		105-150				puindek								
50	Zs1h3		gr br		105-150				puindek						1		"kooltje"; kiezel
60	Zs3h3		dbr gr		105-150				puindek						1		br + ge gr vl.
70	Zs3h3		dbr gr		105-150				puindek						1		kiezel; br + ge gr vl.
80	Zs3h3		dbr gr		105-150				puindek						1		br + ge gr vl.
90	Zs3h3		dbr gr		105-150				puindek								br + ge gr vl.
100	Zs3h3		dbr gr		105-150				puindek						1		dgr leembr.; br + ge gr vl.
110	Lz3		gr						C								
120	Lz3		gr					x	C								
130																	
140																	
150																	
160																	
170																	
180																	
190																	
200																	
Opmerking																	
Boorpuntnummer		12							rapporteur				R.M. van der Zee			
coördinaten				NAP (in m)					bodemgebruik							berm v.e. weg (gras)
x				43,20												
y				Gt					opmerkingen							
diepte																
in cm	textuur	plr	kleur	o/r	M50	Ca	Fe	Gw	Horz.	hk	l	b	aw	vs	bk/p	fos	Bijzonderheden
-mv					(mm)												
10	Zs1h2		br gr		105-150				puindek								ijzerconcreties
20	Zs1h2		br gr		105-150				puindek								wi vlekken; ijzerconcr.
30	Zs1h2		br gr		105-150				puindek						1		ijzerconcreties
40	Zs1h2		br gr		105-150				puindek								
50	Zs1h2		br gr		105-150				puindek						1		plastic
60	Zs2h3		dgr		105-150				puindek								kiezel
70	Zs4h3		gr zw		105-150				pd./Ahb								plastic
80	Zs4h3		gr zw		105-150				pd./Ahb								wi vlekken
90	Zs4h3		gr zw		105-150				pd./Ahb								wi vlekken
100	Zs3		wi gr		105-150		1		C								br vlekken
110	Zs3		bl gr		105-150		1		C								slecht gesorteerd
120	Zs3		bl gr		105-150		1	x	C								
130																	
140																	
150																	
160																	
170																	
180																	
190																	
200																	
Opmerking																	

Project	projectcode			datum					BAAC bv boorstaat							
Oldenzaal		04.088		22-06-2004												
Centraal									Hofstraat 6 7411 PD Deventer 0570-670055							
Boorpuntnummer		13							rapporteur				R.M. van der Zee			
coördinaten				NAP (in m)					bodemgebruik							sportveldje (gras)
x				42,37												
y				Gt					opmerkingen							
diepte																
in cm	textuur	plr	kleur	o/r	M50	Ca	Fe	Gw	Horz.	hk	l	b	aw	vs	bk/p	fos	Bijzonderheden
-mv					(mm)												
10	Zs1h2		gr br		105-150				ophoogmat.?								
20	Zs1h2		gr br		105-150				ophoogmat.?								
30	Zs1h2		br gr		105-150				ophoogmat.?								
40	Zs1h2		br gr		105-150				ophoogmat.?								br + ge vlekken
50	Zs2h3		br		105-150				ophoogmat.?								zw + ge vlekken
60	Zs1		ge		105-150				ophoogmat.?								zw vlekken
70	Zs1		ge		105-150				ophoogmat.?								zw vlekken
80	Zs1		dbr		105-150				Ahb?								ge + zw vlekken
90	Zs1		dbr		105-150				Ahb?								ge + zw vlekken
100	Kz3		dgr						Ahb?								dbr vlekken
110	Kz3		dgr						Ahb?						2		dbr vlekken
120	Kz3		dgr						Ahb?						1		dbr vlekken
130	Lz1		gr						C								
140	Lz1		lgr						C								
150	Lz1		lgr						C								
160	Lz1		lgr					x	C								
170																	
180																	
190																	
200																	
Opmerking																	
Boorpuntnummer		14							rapporteur				R.M. van der Zee			
coördinaten				NAP (in m)					bodemgebruik							plantsoen (struiken)
x				43,08												
y				Gt					opmerkingen							
diepte																
in cm	textuur	plr	kleur	o/r	M50	Ca	Fe	Gw	Horz.	hk	l	b	aw	vs	bk/p	fos	Bijzonderheden
-mv					(mm)												
10	Zs1h3		br		105-150				puindek						1		
20	Zs1h3		br		105-150				puindek						1		
30	Zs1h3		br		105-150				puindek						2		
40	Zs1h3		br		105-150				puindek						1		
50	Zs1h3		br		105-150				puindek						1		ge vlekken
60	Zs1h3		br		105-150				puindek						1		kiezel
70	Zs2		br gr		105-150				puindek						1		
80	Zs2		br gr		105-150				puindek						1		gele vlekken
90																	
100																	
110																	
120																	
130																	
140																	
150																	
160																	
170																	
180																	
190																	
200																	
Opmerking		dieper boren niet mogelijk door steen of baksteen/puin															

Project	*projectcode*		datum					BAAC bv boorstaat							
Oldenzaal	04.088		22-06-2004												
Centraal								*Hofstraat 6 7411 PD Deventer 0570-670055*							
Boorpuntnummer	15							rapporteur				*R.M. van der Zee*			
coördinaten		*NAP (in m)*						*bodemgebruik*							park (gras)
x		41,18													
y		*Gt*						*opmerkingen*							

diepte																	
in cm	textuur	plr	kleur	o/r	M50	Ca	Fe	Gw	Horz.	hk	l	b	aw	vs	bk/p	fos	Bijzonderheden
-mv					(mm)												
10	Zs1h3		br gr		105-150				Ah								
20	Zs1h3		br gr		105-150				Ah								ijzerconcr.
30	Zs1h3		br gr		105-150				Ah								
40	Zs1h3		br gr		105-150				Ah								
50	Zs1h3		br gr		105-150				Ah								ge gr leembr.
60	Zs1h3		br gr		105-150				Ah						1		zw vlekken
70	Lz3		br lgr				1		C						1		br vlekken (roest)
80	Lz3		br lgr				1		C								br vlekken (roest)
90	Lz3		br lgr				1		C								br vlekken (roest)
100	Lz3		br lgr				1		C								br vlekken (roest)
110																	
120																	
130																	
140																	
150																	
160																	
170																	
180																	
190																	
200																	

Opmerking

Boorpuntnummer	16							rapporteur				*R.M. van der Zee*			
coördinaten		*NAP (in m)*						*bodemgebruik*							berm v.e. parkeerterrein
x		43,00													
y		*Gt*						*opmerkingen*							

diepte																	
in cm	textuur	plr	kleur	o/r	M50	Ca	Fe	Gw	Horz.	hk	l	b	aw	vs	bk/p	fos	Bijzonderheden
-mv					(mm)												
10	Zs1h2		gr br		105-150				puindek								
20	Zs1h2		gr br		105-150				puindek								
30	Zs1		ge		105-150				puindek								
40	Zs1		ge		105-150				puindek								or br vlekken
50	Zs1h3		zw		105-150				puindek						1		wi vlekken; kiezel
60	Zs1h3		zw		105-150				puindek						1		wi vlekken
70	Zs1h3		zw		105-150				puindek						1		wi vlekken
80	Zs1h3		zw		105-150				puindek						1		keramiek; wi vlekken
90	Zs1h3		zw		105-150				puindek						1		wi vlekken
100	Zs1h3		zw		105-150				puindek						1		wi vlekken
110	Zs1h3		zw		105-150				puindek						1		wi vlekken
120	Zs3		dbr		105-150				pd./Ahb?								
130	Zs3		gr br		105-150				pd./Ahb?								
140	Zs3		gr br		105-150				pd./Ahb?								
150	Zs3		br gr		105-150				pd./Ahb?								
160	Zs3		gr		105-150			x	C						1?		
170	Zs3		gr		105-150				C								
180																	
190																	
200																	

Opmerking

Project	projectcode		datum						BAAC bv boorstaat							
Oldenzaal	04.088		22-06-2004													
Centraal									Hofstraat 6 7411 PD Deventer 0570-670055							
Boorpuntnummer	17								rapporteur	R.M. van der Zee						
coördinaten			NAP (in m)						bodemgebruik							braak (gras)
x			44,65													
y			Gt						opmerkingen							
diepte in cm -mv	textuur	plr	kleur	o/r	M50 (mm)	Ca	Fe	Gw	Horz.	hk	l	b	aw	vs	bk/p	fos	Bijzonderheden
10	Zs1		ge		105-150			ophoogzand?									
20	Zs1		ge		105-150			ophoogzand?									
30	Zs1		ge		105-150			ophoogzand?									
40	Zs1		ge		105-150			ophoogzand?									
50	Zs1		ge		105-150			ophoogzand?									
60	Zs1		ge		105-150			ophoogzand?									
70	Zs1		gr ge		105-150			ophoogzand?									
80	Zs1		gr ge		105-150			ophoogzand?									
90	Zs3		zw		105-150				Ahb?								
100																	
110																	
120																	
130																	
140																	
150																	
160																	
170																	
180																	
190																	
200																	
Opmerking	niet mogelijk dieper te boren door (bak)steen/puin																

Bijlage 4: Gegevens uit de bouwdossiers

Bisschop Balderikstraat 15-17
(1978) Oprichten industriehal (nr. 15) en woning (nr. 17)
Woning geen kelder, fundering tot circa 1,00 m - MV[1].
Hal geen kelder, fundering op circa 1,80 m - MV.

Bisschop Balderikstraat 21
Werkplaats en kantoren (1979). Fundering 1,00 m - MV. Uitbreiding 1984.

Boerskottenweg 20
1968. Geen kelder, geen verdere informatie.

Helmichstraat 18
Uitbreiding bedrijfsgebouw, van 0,7 tot 3,6 m - MV

Helmichstraat 37
Industriehal (1965). Geen kelder. Gefundeerd tussen 0,90 en 1,25 m - MV.
Uitbreiding in 1968: 1,00 m - MV. Uitbreiding met kantoor in 1976: 0,75 m - MV.
Uitbreiding fabriekshal in 1979: 1,00 m - MV. Uitbreiding in 1990: 1,00 m - MV.

Parallelstraat 3
1954 verbouwen winkel/woonhuis.
Zandbodem 1 m - MV. Geen kelder op de tekening.

Parallelstraat 3-5
Bouwen berging 1956. Fundering 70 cm - MV. Geen kelders.

Parallelstraat 10
1988. Kantoorpand, geen kelder.
Funderingsdiepte varieert van 1,00 tot 1,50 m - MV, vuilwaterbak 0,90 m - MV.

Parallelstraat 40
1997. Geen kelder, fundering ca. 90 cm - MV.
Grondverbetering toegepast, ontgraven tot vaste laag, circa 1,80 m - MV.

Parallelstraat 52
Van de oorspronkelijke fabriek uit 1925 geen gegevens. Uitbreiding 1925 gefundeerd op 1 m - MV.

Parallelstraat 70
1927 oprichten fabrieksgebouw. Fundering tot 1,20 m - MV. Aanwezig is een stook- en cokeskelder, diepte van 1,50 m onder begane grondvloer.
Uitbreiding in 1954: tot 1,65 m - MV. Uitbreiding in 1959: 0,90 m - MV.
Fabriekshal 1968: 1,25 m - MV. Fabriekshal 1973: 1,00 m - MV.

Stationsplein 21
Loods 1989, gefundeerd op 1 m - MV.

---

[1] Beneden het maaiveld

Van niet alle objecten is in het Stadsarchief van de Gemeente Oldenzaal een bouwdossier aanwezig. Voor het zuidelijk deel van het plangebied (Zuid-Berghuizen) is conform de offerte geen archiefonderzoek gedaan.

Sloop- en bodemwerkzaamheden Stakenbeek II

Plan detectie van en omgang met conventionele explosieven



TIMMERHUIS
WEG&WATERBOUW

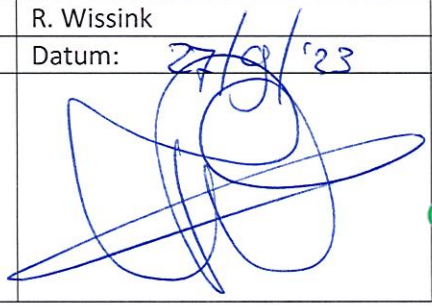
Documentnummer: 22.535-TM09.7

Document informatie

Document	Plan detectie van en omgang met conventionele explosieven				
Project	Sloop- en bodemwerkzaamheden Stakenbeek II				
Opdrachtgever | OG	Gemeente Oldenzaal				
Opdrachtnummer OG	P2022002				
Opdrachtnemer | ON	Timmerhuis Groep B.V.				
Projectnummer ON	22.535				
Documentnummer	22.535-TM09.7	Versie	1	Status	Definitief

Opsteller	Versie	Datum	Omschrijving
C. Karkdijk	1	26-9-2023	Versie 1

Datum	Versie	Wijzigingen
		-

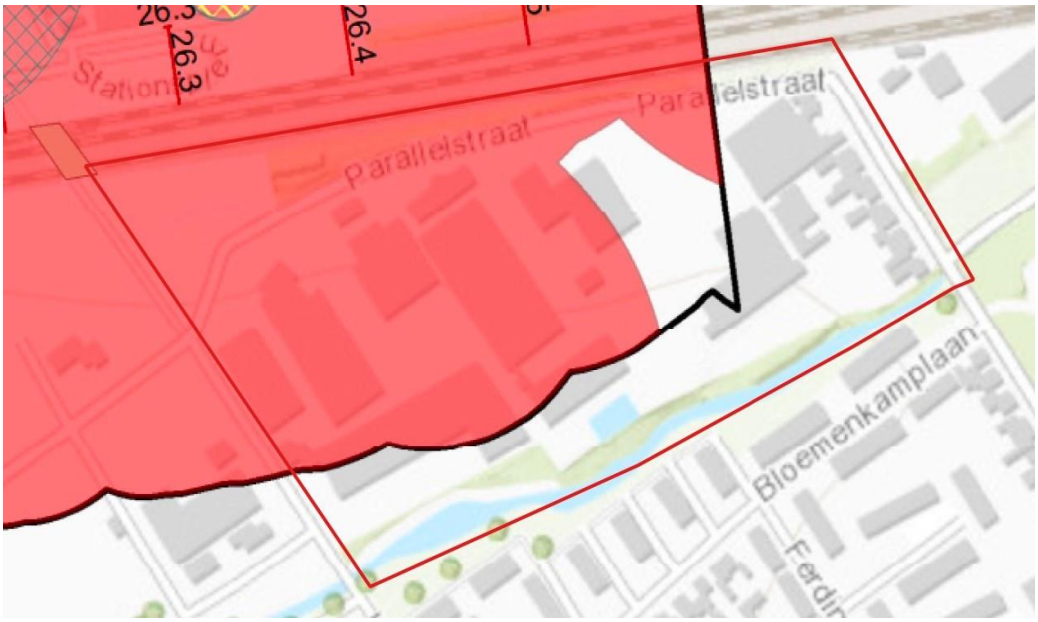
Opgesteld	Gecontroleerd	Acceptatie opdrachtgever
C. Karkdijk	R. Wissink	J. Mollink
Datum: 27/9/23	Datum: 27/9/'23	Datum: 28-9-2023
		GEACCEPTEERD 

Inhoud

Document informatie **2**
Inhoud **3**
Stakenbeek **4**
Detectie OO **5**
Omgang met OO **6**
Conclusie adviesnotitie Koekkoek Projectmanagement **6**
Bijlage 1 Toolbox voor uitvoerende medewerkers **7**

Stakenbeek

Het projectgebied 'Stakenbeek' te Oldenzaal is een verdacht gebied van Ontplofbare Oorlogsresten (OO). Het spoor naast het gebied blijkt gebombardeerd te zijn tijdens de Tweede Wereldoorlog. Ook is er mogelijk geschutmunitie aanwezig in het gebied. Op onderstaande tekeningen zijn de verdachte gebieden weergegeven.

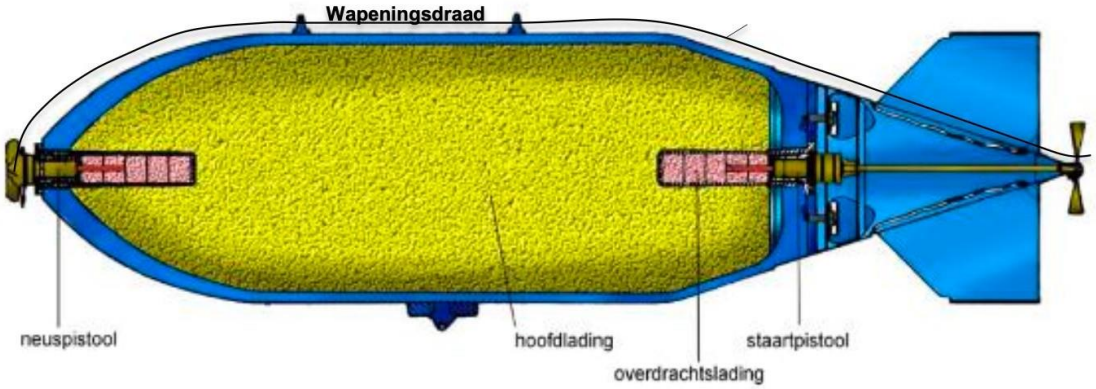




Detectie OO

Voor de medewerkers die in de verdachte gebieden aan de slag gaan is een toolbox opgesteld over het werken in verdacht gebied Ontplofbare Resten. Deze is terug te vinden in de bijlage. In deze toolbox wordt beschreven op welke manier zij OO kunnen herkennen en in welke gebieden deze mogelijk aangetroffen kunnen worden. Onderstaande foto's komen uit deze toolbox.

Een vliegtuigbom is meestal voorzien van één of meerdere ontstekers. Bij een geallieerde vliegtuigbom kunnen ontstekers zowel in de neus en/of staart van de bom worden geplaatst (zie figuur 1).





Afbeelding: Duitse 10,5cm granaat



Afbeelding: 3 inch mortier granaat

Omgang met OO

Wanneer er een zogenaamde 'Spontane Vondst' wordt gedaan door een medewerker van Timmerhuis Groep, worden de onderstaande stappen doorlopen:

Verdacht object gevonden!

- Timmerhuis Groep legt het werk stil;
- Timmerhuis Groep informeert de politie;
- de politie geeft de melding door aan de EOD;
- de ruimploeg van de EOD maakt het onschadelijk;
- indien er tijdens de ruiming of het onschadelijk maken van OO een risico kan ontstaan voor de openbare orde en veiligheid informeert de politie de burgemeester en de ambtenaar openbare orde en veiligheid.

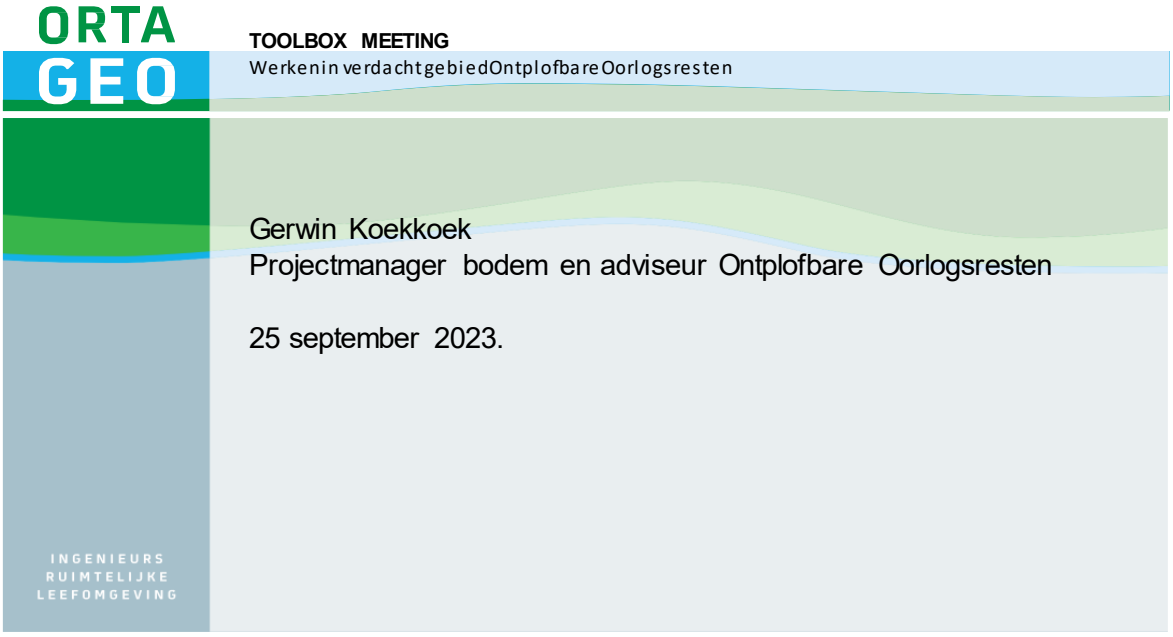
Mocht er een OO gevonden worden dan maakt de EOD deze onschadelijk

Conclusie adviesnotitie Koekkoek Projectmanagement

Na de Tweede Wereldoorlog is het riool vervangen en is er riool aangebracht in het projectgebied. Ook zijn er na de Tweede Wereldoorlog kabels en leidingen aangelegd, zijn er gebouwen gesloopt en bijgebouwd. Het terrein was in gebruik als fabrieksterrein. Eventuele OO zouden zeer waarschijnlijk eerder aangetroffen zijn, wanneer deze aanwezig zouden zijn op het terrein. Het advies is om gewoon aan de slag te gaan en bij verdachte objecten te handelen zoals beschreven onder 'Omgang met OO'. Voor de gehele adviesnotitie wordt verwezen naar het separaat ingediende document.

Bijlage 1 Toolbox voor uitvoerende medewerkers





ORTA GEO

INGENIEURS RUIMTELIJKE LEEFOMGEVING

TOOLBOX MEETING

Werken in verdacht gebied Ontplofbare Oorlogsresten

Om vast te stellen of een gebied verdacht is wordt een vooronderzoek uitgewerkt.

Voor het Project Stakenbeek zijn 2 vooronderzoeken bekend van ProRail.

De verdachte gebieden zijn hieronder weergegeven:

ORTA GEO

INGENIEURS RUIMTELIJKE LEEFOMGEVING

TOOLBOX MEETING

Locatie werkgebied

Vooronderzoeken van ProRail. Rood is verdacht op afwerpmunitie



ORTA GEO

TOOLBOX MEETING

Locatie werkgebied

Vooronderzoeken van ProRail. Rood is verdacht op afwerpmunitie



INGENIEURS
RUIMTELIJKE
LEEFOMGEVING

ORTA GEO

TOOLBOX MEETING

Werken in verdacht gebied Ontplofbare oorlogsresten

Waarom nu de aandacht voor OO?

Arbo regels, voor OO art 4.10 Arbo besluit (2006).
Opdrachtgever en werkgever zijn verantwoordelijk voor veiligheid op het werk.

Daarnaast is de gemeente Bevoegd Gezag (burgemeester) en bepalen uiteindelijk wel of niet opsporen.

INGENIEURS
RUIMTELIJKE
LEEFOMGEVING

ORTA GEO

TOOLBOX MEETING
Werken in verdacht gebied Ontplofbare Oorlogsresten

In heel Nederland kan men niet gesprongen explosieven aantreffen.

Ongeveer 10 -15 % van alles wat is afgeworpen, verschoten gegooid is een blindganger (vuistregel EOD).

De EOD krijgt ongeveer 2.500 meldingen op jaar (ook voor bommeldingen en geen OO)

INGENIEURS
RUIMTELIJKE
LEEFOMGEVING

ORTA GEO

TOOLBOX MEETING
Werken in verdacht gebied niet Ontplofbare Oorlogsresten

Waarom is voor dit werk een verdacht gebied aangegeven?

Omdat uit het vooronderzoek blijkt dat het spoor is gebombardeerd.

Mogelijk kan ook geschutmunitie gevonden worden

Je kunt vervolgens je afvragen wat is er de afgelopen 75-80 jaar is gebeurt:
"Indien sprake is van grondverzet/grondroering in de periode 1945 tot heden, wordt op basis daarvan bepaald of, en zo ja tot welke diepte minus maaiveld, de aanwezigheid van OO kan worden uitgesloten".

Daarom is een adviesnotitie opgesteld.

INGENIEURS
RUIMTELIJKE
LEEFOMGEVING

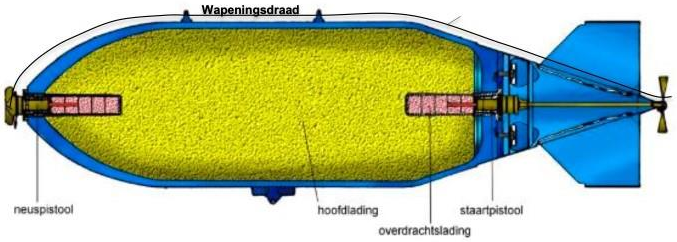
ORTA GEO

TOOLBOX MEETING

Werken in verdacht gebied Ontplofbare Oorlogsresten

Hoe kunnen OO er uit zien?

Een vliegtuigbom is meestal voorzien van één of meerdere ontstekers. Bij een geallieerde vliegtuigbom kunnen ontstekers zowel in de neus en/of staart van de bom worden geplaatst (zie figuur 1).



Geallieerde vliegtuigbom.

INGENIEURS RUIMTELIJKE LEEFOMGEVING

ORTA GEO

TOOLBOX MEETING

Werken in verdacht gebied Ontplofbare Oorlogsresten

Hoe kunnen OO er uit zien?



Afbeelding: Duitse 10,5cm granaat



Afbeelding: 3 inch mortier granaat

INGENIEURS RUIMTELIJKE LEEFOMGEVING

ORTA GEO

TOOLBOX MEETING

Werken in verdacht gebied Ontplofbare Oorlogsresten

Conclusie adviesnotitie OO

Na WO II riool vervangen/ aangebracht

Na WO II zijn kabels en leidingen aangelegd

Er is na WO II, gesloopt, en bijgebouwd.

Het gehele gebied was in gebruik als fabrieksterrein.
Een eventuele blindganger was destijds opgevallen.

INGENIEURS
RUIMTELIJKE
LEEFOMGEVING

ORTA GEO

TOOLBOX MEETING

Werken in verdacht gebied Ontplofbare Oorlogsresten

Situatie 1945 Situatie 2022





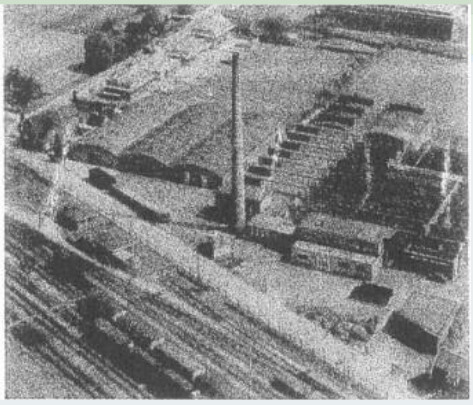
INGENIEURS
RUIMTELIJKE
LEEFOMGEVING

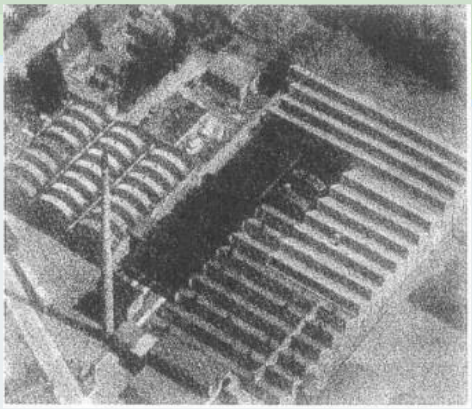
ORTA GEO

TOOLBOX MEETING

Werken in verdacht gebied Ontplofbare Oorlogsresten

Situatiefabriek in 1955 Situatiefabriek 2022





INGENIEURS
RUIMTELIJKE
LEEFOMGEVING

ORTA GEO

TOOLBOX MEETING

Werken in verdacht gebied Ontplofbare Oorlogsresten

Wat nu als OO gevonden worden?

Er is dan sprake van een zgn. Spontane Vondst.

verdacht object gevonden!

- aannemer legt het werk stil;
- aannemer informeert de politie;
- de politie geeft de melding door aan de EOD;
- de ruimploeg van de EOD maakt het onschadelijk;
-indien er tijdens de ruiming of het onschadelijkmaken van OO een risico kan ontstaan voor de openbare orde en veiligheid informeert de politie de burgemeester en de ambtenaar openbare orde en veiligheid.

INGENIEURS
RUIMTELIJKE
LEEFOMGEVING

ORTA GEO

TOOLBOX MEETING

Werken in verdacht gebied niet gesprongen explosieven

Mocht er een OO gevonden worden dan maakt de EOD deze onschadelijk.



INGENIEURS
RUIMTELIJKE
LEEFOMGEVING

BJZ.nu
ruimtelijke plannen en advies

M.e.r.-beoordeling
Oldenzaal, Stakenbeek

Status: Definitief

November 2025

Almelo, Groningen, Utrecht, Zwolle
0546 - 45 44 66 | info@bjz.nu | www.bjz.nu

NOTITIE

Onderwerp: M.e.r.-beoordeling Oldenzaal, Stakenbeek
Auteur: BJZ.nu
Datum: November 2025
Status: Definitief

1. INLEIDING

De voorliggende m.e.r.-beoordeling heeft betrekking op een locatie aan de Parallelstraat ter hoogte van huisnummers 50 en 52 binnen het nieuwe woongebied Stakenbeek in Oldenzaal. Het voornemen bestaat om op deze locatie de bestaande bebouwing te slopen en twee woongebouwen te realiseren met maximaal 32 appartementen.

De ontwikkeling wordt planologisch mogelijk gemaakt door een wijziging van het omgevingsplan. Vanuit een evenwichtige toedeling van functies aan locaties is een toets van de effecten van het plan op het milieu noodzakelijk. In dit document worden de milieueffecten van deze ontwikkeling beschouwd. Eerst wordt een nadere toelichting op de wetgeving omtrent de milieueffectrapportage gegeven.

Milieueffectrapportage

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) brengt het effect van een project op het milieu in beeld. De regelgeving voor de m.e.r. is te vinden in afdeling 16.4 van de Omgevingswet (Ow) en in hoofdstuk 11 en bijlage V bij het Omgevingsbesluit (Ob). In afdeling 16.4 van de Omgevingswet wordt onderscheid gemaakt in de plan-mer(beoordeling) (paragraaf 16.4.1) en de project-mer(beoordeling) (paragraaf 16.4.2). Uit bijlage V van het Ob kan worden bepaald of een project mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig is. In deze bijlage is een tabel opgenomen met vier kolommen:

- In kolom 1 staan de projecten opgesomd;
- In kolom 2 zijn de gevallen genoemd waarin een project-mer verplicht is;
- In kolom 3 staan de gevallen genoemd waarin de project-mer-beoordelingsplicht geldt;
- Tot slot bevat kolom 4 de besluiten waarvoor dan de mer-verplichtingen gelden. Het gaat dan om besluiten waarmee de toestemming voor het project wordt verleend.

Indien een plan (meestal een wijziging van het omgevingsplan) wordt opgesteld dat een kader vormt voor een project-mer-(beoordelings)plichtige projecten dan is een plan-mer aan de orde (artikel 16.36 lid 1 Ow). Ook is een plan-mer aan de orde als Voor plan/ programma een passende beoordeling voor natuur moet worden opgesteld zoals bedoeld in artikel 16.53c Ow (artikel 16.36 lid 2 Ow). Als een plan wordt gemaakt voor een klein gebied op lokaal niveau of het plan maakt een kleine wijziging mogelijk, kan worden volstaan met een plan-mer-beoordeling (artikel 16.36 lid 3 Ow) als uit de beoordeling blijkt dat het plan geen aanzienlijke milieueffecten heeft.

Bij een plan-mer-beoordeling oordeelt het bevoegd gezag of er sprake is van een aanzienlijke milieugevolgen aan de hand van de criteria van bijlage II bij de smb-richtlijn (artikel 16.35 lid 5 Ow). Hiervoor worden de volgende instanties en bestuursorganen geraadpleegd:

a. de bestuursorganen en instanties die op grond van een wettelijk voorschrift adviseren over de besluiten, bedoeld in artikel 16.43, eerste lid, waarvoor het plan of programma het kader vormt, en

b. Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Onze Minister voor Natuur en Stikstof, Onze Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap of in plaats van de betrokken minister een door hem aangewezen bestuursorgaan.

Inhoudelijk mag de plan-mer-beoordeling echter gelijk zijn aan de project-mer-beoordeling (AbRS 19 mei 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1054).

In dit geval is sprake van een wijziging van het omgevingsplan voor de realisatie van 32 woningen in Oldenzaal. De wijziging van het omgevingsplan is kaderstellend voor een project-mer-(beoordelings)plichtige activiteit, namelijk het stedelijk ontwikkelingsproject. Aangezien sprake is van een klein gebied op lokaal niveau, kan worden volstaan met een mer-beoordeling. Voorliggende notitie voorziet hierin.

Inhoud en doel van de vormvrije m.e.r.-beoordeling

Inhoudelijk gaat de m.e.r.-beoordeling in op de mogelijke aanzienlijke milieueffecten als gevolg van het initiatief. Deze aanzienlijke milieueffecten worden beoordeeld aan de hand van de selectiecriteria opgesomd in Bijlage III van de EEG-richtlijn Milieueffectbeoordeling, die drie hoofdthema's noemt:

- De kenmerken van het project;
- De plaats van het project (ligging en samenhang met andere activiteiten (cumulatie));
- De kenmerken van de potentiele nadelige effecten voor het milieu die het project kan hebben.

Het doel van de notitie is om op objectieve wijze informatie over mogelijke, relevante milieugevolgen van het project te verzamelen en te presenteren.

Betrokken partijen

Bij het project zijn diverse partijen betrokken. De ontwikkeling is een gemeentelijk initiatief. Voor het vaststellen van het wijzigingsbesluit is de gemeenteraad van de gemeente Oldenzaal het bevoegd gezag. Daarnaast worden de provincie Overijssel, het waterschap Vechtstromen en eventueel andere vooroverlegpartners gedurende het proces bij het project betrokken en zal het concept wijzigingsbesluit in het kader van vooroverleg naar deze partijen worden toegezonden.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het voorgenomen project beschreven. Daarbij komen aanleiding, achtergronden en uitgangspunten aan bod. Hoofdstuk 3 gaat in op de mogelijke milieueffecten van het project. In hoofdstuk 4 wordt bij wijze van samenvatting de beoordeling gedaan van de omstandigheden van het voorgenomen project. Hierin wordt tevens de conclusie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling beschreven.

2. KENMERKEN VAN HET VOORGENOMEN PROJECT

Dit hoofdstuk gaat in op de voorgenomen ontwikkeling, de projectlocatie en eventuele (samenhangende) ontwikkelingen in de omgeving waarmee rekening dient te worden gehouden.

Voorgenomen ontwikkeling

Het voornemen bestaat om in de kern van Oldenzaal twee woongebouwen te realiseren ter voorziening in de lokale woonbehoefte. De exacte invulling van deze woongebouwen is nog niet bekend. Op de locatie worden maximaal twee woongebouwen toegestaan met een onderlinge afstand van minimaal 20 meter en een gezamenlijk maximum van 32 woningen. Alleen gestapelde woningen zijn toegestaan. De hoofdgebouwen dienen een dakhelling te hebben van minimaal 20 en maximaal 50 graden, een maximale bouwhoogte van 14 meter en maximaal vier bouwlagen. De oppervlakte per woongebouw mag niet groter zijn dan 550 m².

De woningen sluiten aan op de bebouwing en functionele structuur van het nieuwe woongebied Stakenbeek. Daarnaast worden er infrastructurele voorzieningen, groenvoorzieningen en speelgelegenheden gerealiseerd. In afbeelding 1 is de stedenbouwkundige opzet van het plan woongebied Stakenbeek weergegeven. Het gaat om de rood omcirkelde woongebouwen. Zoals aangegeven is de exacte invulling nog niet bekend. In afbeelding 1 is de beoogde situatie ter plaatse van het plangebied weergegeven.



Afbeelding 1 Beoogde situatie plangebied (Bron: SAB Adviseurs in de ruimtelijke ontwikkeling)

Locatiekenmerken

Het plangebied ligt aan de Parallelstraat ter hoogte van huisnummers 50 en 52 in het nieuwe woongebied Stakenbeek in de Oldenzaal. In afbeelding 2 is de ligging van het plangebied ten opzichte van de kern Oldenzaal aangegeven met een rode ster, en is de directe omgeving gemarkeerd met een rood kader.



Afbeelding 2 Ligging van het plangebied (Bron: plattekaart.nl)

Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen

De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. Tijdens het bouw- en woonrijp maken van de gronden is grondverzet nodig. Tijdens de gebruiksfase zullen elektriciteit en water nodig zijn. De nieuw te bouwen woningen zullen gasloos gebouwd worden, conform de Wet Voortgang Energietransitie. De woningen zullen in de gebruiksfase leiden tot afvalstoffen (huisvuil, snoeiafval e.d.). Deze afvalstoffen zullen op de daarvoor van toepassing zijnde regelementen worden afgevoerd.

Verontreiniging en hinder

Tijdens de aanlegfase zal sprake zijn van tijdelijke verkeers- en geluidhinder van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden op locatie. Het gaat dan om geluid en stof vanuit de bouwplaats en bouwverkeer van en naar het plangebied. Het bouwverkeer zal via de Parallelstraat worden ontsloten. Vanwege de ligging is er geen noodzaak om verkeer tijdelijk om te leiden, met de daarbij behorende effecten. Na afronding van de bouwwerkzaamheden komt de genoemde tijdelijke hinder volledig te vervallen.

In de gebruiksfase zullen ten gevolge van de activiteiten geen aanzienlijke milieueffecten plaatsvinden. In de gebruiksfase kan ten gevolge van de activiteiten sprake zijn enig hinder, waaronder het drukker kan worden van de ontsluitingswegen rondom het plangebied. Van onacceptabele negatieve effecten op het milieu en de omgeving is echter geen sprake. Woningen worden namelijk niet gezien als milieubelastende functies. Zoals in hoofdstuk 3 wordt geconstateerd is er geen sprake van een onevenredige aantasting van beschermende natuurgebieden (stikstof) en/of het woon- en leefklimaat ter plaatse.

Risico op ongevallen, specifiek met gevaarlijke stoffen of technologieën

De beoogde ontwikkeling zorgt niet voor een toename van risico's voor de omgeving. Er worden geen gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd.

3. BESCHRIJVING VAN DE MILIEUEFFECTEN

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn de mogelijk negatieve milieueffecten van het voorgenomen project relevant. Zoals in het vorige hoofdstuk is aangegeven, gaat het om de realisatie van 32 woningen.

Relevante milieuaspecten zijn verkeer, geluid, luchtkwaliteit, water, ecologie, waaronder ook specifiek de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. In dit hoofdstuk worden de te verwachten (tijdelijke) effecten per aspect beschreven. Verder wordt ingegaan op tijdelijke hinder als gevolg van de ontwikkeling. Voor een aantal van deze aspecten zijn onderzoeken uitgevoerd. De conclusies van deze onderzoeken zijn samengevat in onderstaande alinea's.

Verkeer

Om de verkeersgeneratie te bepalen wordt aangesloten bij de CROW-publicatie 'Parkeerkencijfers 2024 – Basis voor parkeernormering' (augustus 2024). Op basis van deze publicatie kan per functie de verkeersgeneratie als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling worden berekend. Bij iedere functie wordt in de CROW-publicatie een maximum en minimum genoemd. Dit is de bandbreedte. In voorliggend geval zal van het minimum worden uitgegaan.

Om de verkeersgeneratie te berekenen dienen ten eerste de stedelijkheidsgraad en de stedelijke zone te worden bepaald. De mate van stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingadressendichtheid (oad) van het CBS. De oad wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer. De gemeente Oldenzaal wordt hierin getypeerd als matig stedelijk. Verder wordt uitgegaan van de stedelijke zone 'rest bebouwde kom'.

In de publicatie van de CROW is de verkeersgeneratie per functie uiteengezet. Daarnaast wordt hierin een minimaal en maximaal aantal verkeersbewegingen voor de functies aangegeven. Het plangebied ligt dichtbij het centrum en het station van Oldenzaal. Het autogebruik is daarmee lager dan gemiddeld. Om deze reden is uitgegaan van de minimale kengetallen voor de verkeersgeneratie van de functie koop, appartement, > 100 m^2 bvo.

Op basis van de vorenstaande uitgangspunten ontstaat qua verkeersgeneratie als gevolg van het project het volgende beeld:

Functie	Verkeersgeneratie	Aantal woningen	Totaal
Koop, appartement, > 100 m^2 bvo	6,7	32	214,4
Totaal			215

De totale verkeersgeneratie voor de te realiseren woningen komt neer op 215 verkeersbewegingen per weekdagetmaal.

In de huidige situatie hebben de percelen de functie 'Gemengd – 2'. De gronden zijn bestemd voor maatschappelijke voorzieningen, cultuur en ontspanning en kantoren. Uitgaande van een kantoor kan er vanuit de huidige planologische mogelijkheden de volgende verkeersgeneratie ontstaan:

Functie	Verkeersgeneratie	BVO (circa)	Totaal
Kantoor (zonder baliefunctie)	6,3	1.290 m^2	81,27
Totaal			82

In dit geval is uitgegaan van een kantoorfunctie, aangezien de ter plaatse aanwezige panden in het verleden ook zijn gebruikt als kantoor. Er kan een verkeersgeneratie ontstaan van 83 verkeersbewegingen per weekdagetmaal. Dit betekent een toename van 133,13 (afgerond 134) verkeersbewegingen per weekdagetmaal.

Het verkeer zal via de ontsluiting van het nieuwe woongebied naar de Hemlichstraat worden geleid. De ontsluitingssituatie ter plaatse is overzichtelijk en verkeersveilig, waardoor doorstormingsproblemen of verkeersveiligeonveilige situaties niet te verwachten zijn. De Hemlichstraat is geen doorgaande weg, maar vanaf daar kan het verkeer via de Bisschop Balderikstraat naar de doorgaande Spoorstraat / Enschedesestraat worden geleid. De capaciteit van de omliggende wegen rondom het plangebied is voldoende om het extra verkeer veroorzaakt door de planvorming op te vangen. Er wordt gesteld dat het omliggende wegennet over

voldoende capaciteit beschikt om de toekomstige verkeersbewegingen op een veilige en adequate wijze te verwerken.

Het effect van het voorgenomen project op het aspect 'verkeer' wordt op neutraal ingeschaald.

Geluid

Woningen zijn niet opgenomen in de VNG-uitgave bedrijven en milieuzonering, omdat ze in beginsel niet aan te merken zijn als milieubelastende objecten. In voorliggend geval zal wel sprake zijn van enig geluid als gevolg van de woonfuncties (leefgeluiden). Voor dergelijke geluiden gelden echter geen normen. Gelet op de afstand van het plangebied ten opzichte van omliggende woningen zal dit verder niet voor belemmeringen zorgen. Daarnaast zal de aanlegfase (de bouw van de woningen) gepaard gaan met de productie van geluid. Deze geluidproductie is tijdelijk van aard en zal zoveel mogelijk worden beperkt.

Geconcludeerd wordt dat het aspect geluid niet leidt tot mogelijk aanzienlijke milieueffecten.

Luchtkwaliteit

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de instructieregels opgenomen in het Bkl. Ter bescherming van de gezondheid zijn voor het aspect luchtkwaliteit instructieregels opgenomen in paragraaf 5.1.4.1 Bkl. Volgens deze regels gelden zogeheten omgevingswaarden voor onder andere de in de buitenlucht voorkomende stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM10). Een activiteit is toelaatbaar als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- het project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het project draagt alleen niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging;

Mede door het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is in de afgelopen jaren in Nederland de luchtkwaliteit aanzienlijk verbeterd. Vanwege deze verbetering is het NSL na de inwerkingtreding van de Omgevingswet dan ook komen te vervallen.

De beoordeling van de luchtkwaliteit vindt niet overal plaats. Voor een activiteit die niet in betekende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging, is geen toetsing aan de rijksomgevingswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof nodig. Uit artikel 5.53 en 5.54 Bkl volgt dat een project niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit als de toename van de concentratie NO_2 en PM10 niet hoger is dan 1,2 ug/m^3. Dat is 3% van de omgevingswaarde voor de jaargemiddelde concentraties.

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

1. Motiveren dat het project binnen de getalsmatige grenzen van een aangewezen categorie blijft. Onder deze 'standaardgevallen NIBM' vallen kantoren, woonwijken en het telen van gewassen. Dit moet wel onder een bepaalde omvang blijven conform artikel 5.54 Bkl. Valt een project binnen de genoemde categorie, maar niet binnen de gestelde grenzen? Het is dan mogelijk om alsnog via detailberekeningen aannemelijk te maken dat de 3%-grens niet wordt overschreden.
2. Op een andere manier aannemelijk maken dat een project de 3%-grens niet overschrijdt. Veelal kan een kwalitatieve berekening met de NIBM-tool op een eenvoudige en snelle manier inzichtelijk maken of een project in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Wanneer deze tool aangeeft dat er sprake is van een betekende mate, dan zijn aanvullende detailberekeningen nodig.

Beoordeling

Ten behoeve van het voorgenomen project is met de NIBM-tool berekend of het niet-in-betekenende-mate bijdraagt aan de concentratie van een stof in de buitenlucht. In de tool is enkel het aantal voertuigbewegingen in de toekomstige situatie ingevoerd. Aangezien het gaat om een woningbouwontwikkeling, is het aandeel vrachtverkeer beperkt; dit is op 5% gezet. Het aandeel van vrachtverkeer in de aanlegfase is buiten beschouwing gelaten, omdat dit tijdelijk van aard is. Voor de overige invoergegevens wordt in de NIBM-tool uitgegaan van worst-case omstandigheden. In afbeelding 3 zijn de resultaten van deze worst-case berekening opgenomen.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2023

	Jaar van planrealisatie	2026
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	215
	Aandeel vrachtverkeer	5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu g/m^3$	**0,20**
	PM_{10} in $\mu g/m^3$	**0,03**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu g/m^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Afbeelding 3 Uitsnede NIBM tool (Bron: https://iplo.nl/thema/lucht/betekenende-mate-bijdragen/nibm-tool/)

Uit de berekening is gebleken dat de bijdrage van het verkeer niet in betekende mate bijdraagt. Er is dan ook geen nader onderzoek noodzakelijk. Het effect van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit is neutraal als gevolg van de bijdrage.

Water

Door de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling kan samengaan met effecten op de waterhuishouding. Het voorliggend gaat niet gepaard met negatieve effecten op de waterhuishouding, zoals hieronder wordt weergegeven per relevant wateraspect.

Hemelwater en afvalwater

Een belangrijk gegeven voor de mogelijke invloed op watersystemen is de (eventuele) toename van verhard oppervlak. Om inzicht te krijgen in de toename verharding, als gevolg van de ontwikkeling, is een oppervlaktebalans opgesteld.

Het plangebied beslaat in totaal ca. 3.360 m². In de huidige situatie staan er twee gebouwen met een gezamenlijke oppervlakte van circa 700 m². Daarnaast is het gehele terrein nagenoeg verhard met bestrating vooral voor parkeren.

In de nieuwe situatie is het mogelijk om 2 woongebouwen neer te zetten met een maximum oppervlakte van 550 m² per woongebouw, dus maximaal 1.100 m². Daarnaast moeten er parkeerplaatsen komen, echter in tegenstelling tot de huidige verharding moeten deze half verhard worden aangelegd.

De totale verharding in het plangebied zal daarom afnemen. Weliswaar neemt het oppervlak van de gebouwen in de nieuwe situatie toe. De overige bestaande verharding zal deels worden vervangen door halfverharding.

In de huidige situatie is het plangebied voorzien van gemengde riolering, zonder waterberging. Al het afvalwater en hemelwater wordt afgevoerd naar de RWZI Oldenzaal.

In de nieuwe situatie komt er een gescheiden rioolstelsel. Daarbij zal extra waterberging worden aangelegd. Bij de aanleg van de hele woonwijk wordt rekening gehouden met klimaatadaptatie (wateroverlast, droogte, hitte).

Ten tijde van de bouw van de bestaande kantoren was er nog geen verplichting tot het bergen van water op het terrein. De huidige hemelwaterverordening van de gemeente Oldenzaal verplicht tot de aanleg van een berging van 60 mm per m² nieuw te bouwen gebouw. Op het moment van invoering van deze regelgeving was

het waterschapsadvies een berging van 95 mm per m² verharding. Waarbij enkel de toename van de verharding gecompenseerd hoeft te worden. Ook geldt bij binnenstedelijke ontwikkelingen kleiner dan 1500 m² dat er geen extra berging nodig is, mits er geen sprake is van wateroverlast in de bestaande situatie. De verplichting om 60 mm per m² te bergen wordt ook in de planregels van het omgevingsplan behorende bijdeze ontwikkeling opgenomen. Verder wordt er in het omliggende plangebied voldoende capaciteit ingericht in de vorm van bijvoorbeeld wadi's om bij hevige regenval het water op te vangen.

Bij het opstellen van het waterplan voor dit plangebied is voldoende rekening gehouden met de capaciteit om deze 2 nieuwe woongebouwen aan te sluiten.

Wateroverlast

Er is geen sprake van wateroverlast. Daarnaast is er ruimte gemaakt voor wadi's waarmee overtollig water kan worden opgevangen.

Waterkwaliteit

Het plangebied bevindt zich niet binnen een grondwaterbeschermings-, intrek- of waterwingebied. Verder worden er geen uitlogende bouwmaterialen gebruikt om een goede kwaliteit van afstromend hemelwater te garanderen.

Grondwaterbeheer

Binnen het plangebied zijn geen gevallen van grondwateroverlast bekend. De ontwikkeling is kleinschalig en zal weinig invloed hebben op het grondwater. Bij de bouw van de nieuwe woningen zal rekening worden gehouden met de grondwaterstanden en de benodigde verschillen in hoogten.

Het effect van het voorgenomen project op de waterhuishouding wordt op 'neutraal' ingeschaald.

Ecologie

In deze paragraaf komt aan de orde op welke wijze bij de activiteit rekening wordt gehouden met het aspect natuur. Het gaat hierbij in de eerste plaats om regels voor de gebiedsbescherming van aangewezen Natura 2000-gebieden, regels voor de soortenbescherming van te beschermen planten diersoorten (waaronder vogels) en regels ter bescherming van houtopstanden. Voor deze aspecten zijn diverse regels opgenomen in het Bkl.

Gebiedsbescherming

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit wijst de Natura 2000-gebieden aan. Op grond van artikel 2.43 Omgevingswet legt hij ook de instandhoudingsdoelstellingen vast. Dit gebeurt in een aanwijzingsbesluit.

Een ruimtelijk plan dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied kan alleen worden vastgesteld indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

1. Alternatieve oplossingen zijn niet voorhanden;
2. Het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en
3. De noodzakelijke compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

In afdeling 8.6 Bkl staat het beoordelingskader voor de omgevingsvergunning voor Natura 2000-activiteiten. Dit is door middel van het aanvullingsspoor Natuur gebeurd.

Beoordeling

Het plangebied bevindt zich op circa 680 meter afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Landgoederen Oldenzaal'. Gelet op de ruimte afstand is directe hinder, bijvoorbeeld in de vorm van geluid of

lichthinder, uitgesloten. Naast directe hinder kan er ook sprake zijn van indirecte hinder in de vorm van stikstofdepositie. Om dit te beoordelen, is een onderzoek stikstofdepositie uitgevoerd door BJZ.nu[1].

Onderzoek stikstofdepositie

Onderzoeksresultaten

Geconcludeerd wordt dat voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Stikstofdepositie met mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden als gevolg van het voornemen is daarmee niet uit te sluiten. Geadviseerd wordt de gehanteerde uitgangspunten nader te onderzoeken. Daarnaast kan door middel van een effectbeoordeling worden beoordeeld of de berekende depositie tot significante negatieve gevolgen leidt voor de aanwezige stikstofgevoelige habitattypen.

Gelet op de uitkomsten van het onderzoek stikstofdepositie is eveneens een ecologische beoordeling uitgevoerd door BJZ.nu[2].

Ecologische beoordeling

Onderzoeksresultaten

Als aanvulling op de AERIUS-berekening voor de ontwikkeling aan Stakenbeek in Oldenzaal is een ecologische beoordeling uitgevoerd om te onderzoeken of de gevonden projectbijdrage van maximaal 0,02 mol/ha/jr in de aanlegfase en 0,01 mol/ha/jr in de gebruiksfase significante negatieve effecten heeft op de desbetreffende habitattypes. Op basis van de ecologische beoordeling wordt het volgende geconcludeerd:

De bijdrage van het project aan de stikstofdepositie op de habitattypes H9120, H9160A, H91E0C, H4030 en

H4010A is ecologisch gezien verwaarloosbaar. Dit blijkt uit de volgende overwegingen:

1. De projectbijdrage van maximaal 0,02 mol/ha/j vertegenwoordigt minder dan 0,0015% van de ADW en KDW. Deze bijdrage is daarmee ecologisch niet relevant in termen van stikstofbelasting.
2. De depositie doet zich slechts voor op een zeer klein gedeelte van de habitatoppervlaktes binnen het Natura 2000-gebied. Het betreft slechts fracties van het totaalareaal van de habitattypes of van Landgoederen Oldenzaal als geheel, waardoor er geen sprake is van een gebiedsdekkend effect.
3. In het beheerplan zijn reeds maatregelen opgenomen om de negatieve effecten van overmatige stikstofdepositie tegen te gaan. Op dit moment is er een trend te zien in daling van stikstofdepositie op de habitattypes en Landgoederen Oldenzaal. De verwaarloosbare depositie als gevolg van het voornemen verandert die trend niet.

Ondanks de matige kwaliteit van de habitattypes en de beperkte en lokale overschrijding van de KDW kan de verwaarloosbare extra depositie niet leiden tot significant negatieve gevolgen.

De voortoets voor het plan voldoet, ten aanzien van de effecten van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden aan artikel 10.24, lid 1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied ligt niet binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Gezien het feit dat sprake is van een ontwikkeling buiten het NNN en gezien de aard en omvang van dit plan wordt geconcludeerd dat er met de voorgenomen ontwikkeling geen aantasting plaatsvindt van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN.

Soortenbescherming

Onder de Omgevingswet zijn veel dier- en plantsoorten beschermd. De bescherming richt zich op soorten van Europees belang, die onder de reikwijdte van de Vogel- en Habitatrichtlijn vallen, als om bepaalde soorten van nationaal belang. Soortenbescherming vindt plaats binnen en buiten het natuurnetwerk Nederland. Het kan de vorm hebben van wet- en regelgeving, maar ook van fysieke maatregelen die bescherming, vestiging of uitbreiding van een soortenpopulatie stimuleren. Op grond van artikel 2.18 lid 1 sub f Omgevingswet zijn in beginsel de provincies hiervoor verantwoordelijk. Echter, ook decentrale overheden kunnen hierover actief

[1] BJZ.nu: AERIUS-Berekening Oldenzaal Stakenbeek (juli, 2025)

[2] BJZ.nu: Ecologische beoordeling Oldenzaal, Stakenbeek (juli 2025)

beleid voeren. Hierbij kan worden gedacht aan het vaststellen van bijvoorbeeld een programma voor soortenbescherming. Door strikte formulering van een flora- en fauna-activiteit moet bij vrijwel alle activiteiten in de fysieke leefomgeving nagegaan worden of:

- er soorten aanwezig zijn; en
- welke soorten dat zijn.

In hoofdstuk 11 van het Besluit activiteiten leefomgeving wordt bepaald wanneer een vergunning nodig is.

Beoordeling

Om de effecten van voorliggende ontwikkeling in kaart te brengen, is door Geofoxx een quickscan flora en fauna[3] en nader onderzoek vleermuizen[4] uitgevoerd. Op basis van het onderzoek is beoordeeld of er procedurele gevolgen zijn betreffende de vigerende (natuur)wetgeving. Dit is weergegeven in onderstaande tabel.

Onderwerp		Resultaat en interpretatie	Schadelijke handelingen	Conclusie
Gebiedsbescherming	Natura-2000	De stikstof uitstoot kan een effect hebben op de nabijgelegen natuurgebieden.	Mogelijke N-depositie in Natura 2000-gebieden	Laat een stikstofdepositieberekening uitvoeren.
	NNN	Geen sprake van externe werking	-	Geen verdere maatregelen nodig.
Flora		Geen beschermde flora aanwezig op de locatie.	-	Geen nader onderzoek nodig.
Amfibieën		Locatie niet geschikt als standplaats voor beschermde amfibieën.	-	Geen nader onderzoek nodig.
Ongewervelden		Locatie niet geschikt als standplaats voor beschermde ongewervelden.	-	Geen nader onderzoek nodig.
Reptielen		Locatie niet geschikt als standplaats voor beschermde reptielen.	-	Geen nader onderzoek nodig.
Vissen		Geen water aanwezig. Locatie niet geschikt voor beschermde vissoorten.	-	Geen nader onderzoek nodig.
Vogels		Op de locatie zijn geen jaarrond beschermde nesten aangetroffen. Locatie potentieel wel geschikt voor broedvogels (bomen en zanddepot).	Mogelijke verstoring van broedende vogels als in het broedseizoen wordt gewerkt (11.34 Bal)	Geen nader onderzoek nodig. Aanbevolen wordt om buiten het broedseizoen te werken. Indien het zanddepot na april 2025 wordt verwijderd wordt een broedvogelcheck (oeverzwaluw) aanbevolen.
Zoogdieren (grondgebonden)		De locatie is geschikt voor egel. Mogelijk algemene soorten aanwezig.	Mogelijke verstoring en aantasting vaste rust- en verblijfplaatsen (11.54 Bal)	Werken volgens ecologisch werkprotocol. Werken buiten gevoelige periode. Voor algemene soorten is de zorgplicht van toepassing.
Zoogdieren (vleermuizen)		Het is niet uit te sluiten dat de kantoorpanden gebruikt wordt door vleermuizen.	Mogelijke verstoring en aantasting vaste rust- en verblijfplaatsen (11.46 Bal)	Nader onderzoek vleermuizen noodzakelijk.

De resultaten van het nader onderzoek vleermuizen zijn samengevat in onderstaande tabel.

Onderwerp	Resultaat en interpretatie	Conclusie
Vleermuizen	• Geen essentiële vliegroutes • Geen essentieel foerageergebied • Geen kraamverblijfplaatsen • Geen zomerverblijfplaatsen • Geen paarverblijfplaatsen • Geen aanwijzingen voor massawinterverblijf	Er is geen vergunning flora & fauna activiteit in het kader van de Omgevingswet nodig om de sloopwerkzaamheden uit te voeren.

Deze maatregelen worden genomen om te voorkomen dat er een overtreding van de wet plaatsvindt en/of dat het aanvragen van een flora- en fauna-activiteit noodzakelijk is. Daarom wordt er gewerkt met een Ecologisch Werkprotocol (EWP).

Het effect van de voorgenomen ontwikkeling wordt op ‘neutraal’ geschat met betrekking tot ecologie, mits bovengenoemde vervolgstappen worden uitgevoerd en rekening wordt gehouden met de zorgplicht.

[3] Geofoxx: Quickscan flora en fauna (december, 2025)

[4] Geofoxx: Nader onderzoek vleermuis (oktober, 2025)

Cumulatie

Cumulatie van effecten treedt op wanneer werkzaamheden in direct omliggende gebieden vergelijkbare effecten veroorzaken met de hierboven beschreven effecten en in dezelfde periode worden uitgevoerd.

De werkzaamheden voor het nieuwe omliggende woongebied Oldenzaal, Stakenbeek beginnen in de loop van 2026. Dan worden de nieuwe woningen gebouwd. De ontwikkeling van de woontorens vindt later plaats, wanneer veel van de wijk reeds is gerealiseerd. Daarnaast zijn er in de directe omgeving geen andere ruimtelijke ontwikkelingen gaande die aanzienlijke milieueffecten veroorzaken. Cumulatie is daarom niet aan de orde.

4. CONCLUSIE

Dit hoofdstuk dient als samenvatting van de conclusies van de hoofdstukken 2 en 3. In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen activiteit aan onderstaande criteria getoetst en een eindafweging gemaakt.

1. De kenmerken van de activiteit;
2. De plaats van de activiteit;
3. De samenhang met andere activiteiten (cumulatie);
4. De kenmerken van de aanzienlijke milieueffecten die het project kan hebben.

Kenmerken van de activiteit

Het voorgenomen project betreft het realiseren van 32 appartementen in Oldenzaal. Bij de kenmerken van de activiteit dient in het bijzonder in overweging te worden genoemd:

- De omvang van het project;
- Hinder.

Omvang

Met een omvang van 32 woningen betreft het een ontwikkeling die ruim beneden de gevallen/drempelwaarden van de plan m.e.r.-plicht blijft. De ontwikkeling is relatief gering in omvang.

Hinder

Tijdens de uitvoering van het voorgenomen project kunnen flora en fauna hinder ondervinden van de (bouw)werkzaamheden. Hiervoor dienen de mitigerende maatregelen uit het Ecologisch Werkprotocol (EWP) te worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de hinder voor omwonenden slechts tijdelijk is. Uit het onderzoek naar stikstofdepositie is gebleken dat de voorgenomen activiteiten niet tot wettelijke consequenties in het kader van gebiedsbescherming.

Plaats van de activiteit

Het plangebied ligt geheel binnen het grondgebied van de gemeente Oldenzaal. Gezien de definitie uit de Bkl kan worden geconcludeerd dat het plangebied onderdeel uitmaakt van het bestaand stedelijk gebied. De voorgenomen activiteit is niet gelegen in beschermd gebied in het kader van natuur en er zijn geen waardevolle groenstructuren aanwezig.

Samenhang met andere activiteiten ter plaatse

Er vinden in de directe omgeving van het plangebied geen andere (grootschalige) ontwikkelingen plaats waarmee rekening dient te worden gehouden.

Kenmerken van de aanzienlijke milieueffecten

Voor de beoordeling van eventuele aanzienlijke milieueffecten van het voorgenomen project moet, daar waar opportuun, rekenschap worden gegeven aan de volgende zaken:

- Het bereik van het effect (geografische zone en de grootte van de getroffen bevolking);
- Het grensoverschrijdende karakter van het effect;
- De waarschijnlijkheid van het effect;
- De duur, frequentie en de onomkeerbaarheid van het effect.

Uit hoofdstuk 3 is gebleken dat de ontwikkeling op de relevante milieuaspecten verkeer, geluid, luchtkwaliteit, water en stikstof geen belangrijke structurele nadelige en onomkeerbare milieugevolgen met zich meebrengt. De ontwikkeling gaat ten slotte gepaard met tijdelijke hinder als gevolg van bouwwerkzaamheden, maar deze zullen na afronding volledig vervallen.

Maatregelen ter vermindering van potentiële effecten (samenvattend)

Milieueffecten van de ontwikkeling van het plangebied kunnen niet geheel worden voorkomen. De mate waarin de milieueffecten optreden kan wel gemitigeerd worden. De milieueffecten zijn zodanig ingeschat dat maatregelen niet noodzakelijk worden geacht.

Conclusie vormvrije m.e.r.-beoordeling

De vormvrije m.e.r.-beoordeling maakt duidelijk dat de milieueffecten als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling beperkt zijn en dat er geen sprake is van een bijzondere omstandigheid die het opstellen van een plan-MER noodzakelijk maakt.