BESTEMMINGPSLAN

Ontwikkelingsplan Buitengebied Oss - 2018

Bijlage 6 bij toelichting

Elleboogstraat 1, Deursen-Dennenburg

GEMEENTE Oss

Gemeente Oss | Raadhuislaan 2 | 5341 GM | Oss |
T: 14 0412 | F: 0412 642605 | www.oss.nl |

Ruimtelijke onderbouwing Elleboogstraat 1, Deursen-Dennenburg

Gemeente Oss,
9 augustus 2016

INHOUDSOPGAVE

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

1.1 Aanleiding en korte planbeschrijving 7

1.2 Begrenzing plangebied 7

1.3 Geldende bestemmingsplannen 8

Hoofdstuk 2 Bestaande situatie en programma 10

2.1 Ontstaansgeschiedenis 10

2.2 Bestaande situatie 10

2.3 Beoogde situatie 10

2.4 Stedenbouwkundige karakteristiek 11

2.5 Functionele karakteristiek 11

2.6 Groen en water 11

2.7 Beeldkwaliteit 12

Hoofdstuk 4 Beleidskader 13

4.1 Wettelijk kader 13

4.2 Rijksbeleid 14

4.3 Provinciaal beleid 17

4.4 Gemeentelijk beleid 26

Hoofdstuk 5 Verantwoording 37

5.1 Milieu- en omgevingsaspecten 37

5.3 Waarden 46

5.4 Defensie 51

5.5 Milieueffectrapportage (M.e.r.) 52

Hoofdstuk 6 Haalbaarheid 53

6.1 Economische uitvoerbaarheid 53

6.2 Inspraak 53

BIJLAGEN

1. Watertoets en samenvatting, 25 januari 2016
2. Akoestisch onderzoek weg- en spoorweglawaai, 25 januari 2016

3. Quickscan Flora en Fauna, 27 januari 2016
4. Inrichtingsplan, 7 november 2016
5. Verkennend bodemonderzoek, 21 januari 2016
6. Overzicht te slopen bebouwing

Ruimtelijke onderbouwing

Bestemmingsplan
Elleboogstraat 1, Deursen-Dennenburg

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het plangebied bestaat uit een perceel dat is gelegen aan Elleboogstraat 1 te Deursen-Dennenburg. Op het perceel staat agrarische bebouwing t.b.v. een varkensbedrijf incl. een bedrijfswoning. Dit agrarische bedrijf heeft op deze locatie relatief weinig mogelijkheden om uit te breiden. De ondernemer/ eigenaar van de locatie heeft dus moeten beslissen of hij onder de geldende wetgeving op de huidige manier door zou gaan met zijn bedrijf of dat hij iets anders op deze locatie zou gaan doen. Door de initiatiefnemer is voor dit laatste gekozen, wat betekent dat de bestemming gewijzigd dient te worden. Voornoemde locatie zal, in het kader van ruimte-voor-ruimte, ontwikkeld zal worden voor woningbouw. Dit houdt in dat in ruil voor de sanering van het agrarische bedrijf één woning terug gebouwd zal worden. De huidige bedrijfswoning zal daarbij omgezet worden naar een burgerwoning.

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan het einde van een doodlopend gedeelte van de Elleboogstraat, te Deursen-Dennenburg en ligt in het buitengebied. In de omgeving is klooster ‘Soeterbeeck’ gelegen dat momenteel dienst doet als vergader- en conferentiecentrum. Verder is in de omgeving sprake van (agrarische) bedrijvigheid en wonen. Het perceel is kadastraal bekend, gemeente Ravenstein, sectie D, nummer 200.

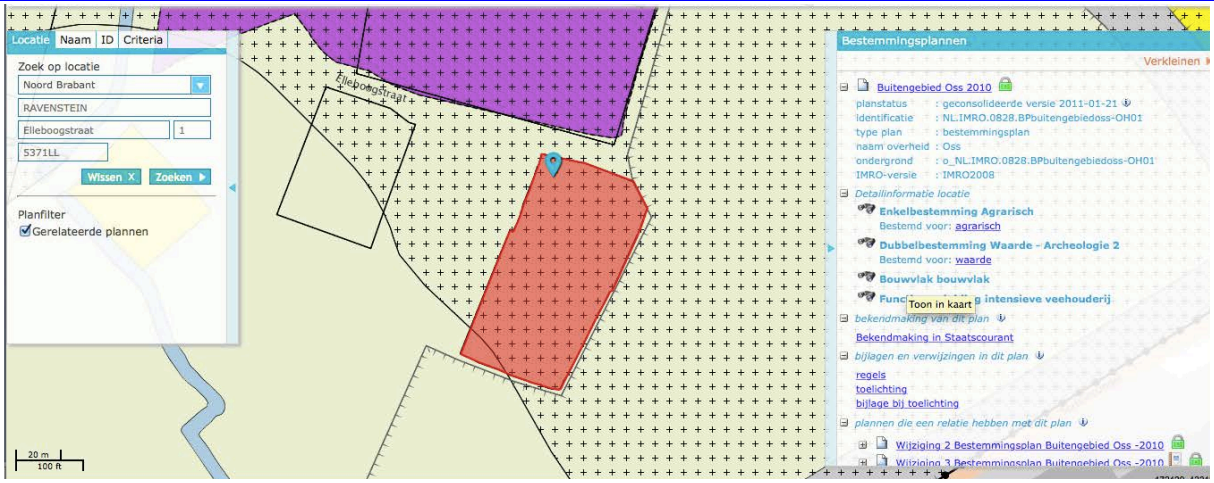
Hieronder zijn twee foto’s van het plangebied opgenomen, genomen vanaf de Elleboogstraat.

Hieronder zijn twee foto's van het aanwezige straatbeeld opgenomen.

Hieronder is een afbeelding van de kadastrale situatie opgenomen.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het volledige perceel geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied Oss 2010', welke op 1 juli 2010 door de gemeenteraad van de gemeente Oss is vastgesteld. Het plangebied heeft hierin de bestemming 'Agrarisch' met de aanduiding 'intensieve veehouderij', waarbij een behoorlijk bouwblok van toepassing is (rood opgelicht in onderstaande afbeelding). Ook is een bedrijfswoning toegestaan. Verder is nog sprake van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2'. Hieronder is ter hoogte van het plangebied een uitsnede van www.ruimtelijkeplannen.nl opgenomen.



Binnen de vigerende bestemming kan onderhavig initiatief geen doorgang vinden. In het bestemmingsplan zijn binnen de bestemming ‘Agrarisch’ diverse wijzigingsbevoegdheden opgenomen, onder andere ter omschakeling naar ‘Wonen’. De hiervoor geformuleerde wijzigingsregels zijn echter niet meer in lijn met het provinciale beleid hieromtrent, waardoor ze niet meer bruikbaar zijn om voor onderhavig initiatief ter wijziging van de vigerende bestemming naar ‘Wonen’ een procedure tot een wijzigingsplan te voeren.

Hoofdstuk 2 Bestaande situatie en programma

2.1 Ontstaansgeschiedenis en bestaande situatie

In het plangebied is sprake van agrarische bebouwing t.b.v. een varkensbedrijf incl. een bedrijfswoning. Daar het agrarische bedrijf op deze locatie relatief weinig mogelijkheden heeft om uit te breiden, heeft de ondernemer/ eigenaar van de locatie moeten beslissen of hij onder de geldende wetgeving op de huidige manier door zou gaan met zijn bedrijf of dat hij iets anders op deze locatie zou gaan doen. De initiatiefnemer heeft ervoor gekozen op deze locatie met zijn bedrijf te stoppen. De overtollige bebouwing die daardoor ontstaat wil de initiatiefnemer slopen, waarvoor hij in ruil een nieuwe woning wil bouwen (ruimte-voor-ruimte). De huidige bedrijfswoning zal daarbij omgezet worden naar een burgerwoning.

2.2 Beoogde situatie

In totaal zal één nieuwe woning (incl. bijgebouw) ontwikkeld worden. De nieuw te ontwikkelen woning zal georiënteerd worden op de Elleboogstraat tussen nummer 1 en 3 in. De woning zal gerealiseerd worden op het perceel dat nu nog onderdeel is van Elleboogstraat 1 en zal een kavel krijgen ter grootte van 1000m2. Op de afbeelding hieronder is de locatie voor de nieuwe woning aangegeven met een rode cirkel.

In ruil voor het ontwikkelen van deze nieuwe woning zal de aanwezige intensieve veehouderij beëindigd worden en zal de bedrijfsbebouwing gesloopt worden. Het gaat dan om intrekken van milieurechten en om sloop van 1000m2 bedrijfsbebouwing, aangegeven met de blauwe cirkels op onderstaande afbeelding en meer gedetailleerd in bijlage 6 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Naast bovenstaande zal de huidig van toepassing zijnde bedrijfswoning omgezet worden in een burgerwoning. Deze is aangegeven met een gele cirkel op onderstaande afbeelding.

2.3 Stedenbouwkundige karakteristiek

De nieuw te bouwen en bestaande woning zullen zorgvuldig in het landschap worden ingepast. De kavel voor de nieuwe woning voldoet aan de richtlijnen van ruimte-voor-ruimte (1000 m2) en zal maximaal 750m3 worden. De bestaande woning zal qua uiterlijke verschijningsvorm niet wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. De grond ter plaatse van de te slopen stallen zal als weide/ agrarische cultuurgrond in gebruik genomen worden.

Voor onderhavig plangebied is een inrichtingsplan opgesteld waarin zowel stedenbouw als landschappelijke inpassing een rol heeft (zie bijlage 4 bij deze ruimtelijke onderbouwing) en waarin aandacht wordt geschonken aan beplanting, situering bebouwing, massa en materialisering bebouwing. Het schetsontwerp dat in het inrichtingsplan is opgenomen is hieronder afgebeeld. V.w.b. landschappelijke inpassing is sprake van twee varianten. Welke hiervan uitvoering vindt is afhankelijk van het eigenaarschap van de weide achter (ten zuiden van) de woningen.

Inrichtingsplan versie 1, (de getekende inrichting is indicatief op basis van kadastrale gegevens en luchtfoto

Inrichtingsplan versie 2, (de getekende inrichting is indicatief op basis van kadastrale gegevens en luchtfoto).

2.4 Functionele karakteristiek

Het initiatief bestaat uit de functies ‘wonen’ en ‘weide’. Deze functies zijn passend in de omgeving, welke bestaat uit een menging van functies waarin (agrarische) bedrijvigheid, wonen, een vergader- en congrescentrum en weiden door elkaar afgewisseld worden. De locatie is aangeduid als ‘bebouwingsconcentratie’. In een dergelijke ‘concentratie’ is menging van functies zoals voornoemd eerder regel dan uitzondering.

2.5 Groen en water

Water en groen maakt onderdeel uit van het initiatief, in die zin dat e.e.a. zorgvuldig landschappelijk ingepast wordt conform de eigenheid van het gebied. Hiervoor zijn twee landschappelijke inpassingsvarianten gemaakt. Zie de afbeeldingen onder 2.3 en bijlage 4 bij deze ruimtelijke onderbouwing.

2.6 Beeldkwaliteit

Zie hiertoe bijlage 4 van deze ruimtelijke onderbouwing.

.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Wettelijk kader

3.1.1 Wet ruimtelijke ordening

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. De hoofdlijnen van de nieuwe wet zijn samengevat:

- Decentraal wat kan en centraal wat moet: rijk en provincie moeten en mogen niet meer regelen dan wat de taak van deze overheden direct met zich brengt;
- Rijk, provincie en gemeente hebben gelijke instrumenten en kunnen die inzetten voor de eigen taken op het gebied van de ruimtelijke ordening: structuurvisie, bestemmingsplan en projectafwijkingsbesluit;
- Rijk en provincie kunnen zaken voor gemeente dwingend voorschrijven via een verordening en via een aanwijzing;
- Er is een strikte scheiding tussen beleid en bestemmingsplan; beleidsdocumenten hebben geen directe juridische werking meer;
- De goedkeuring van de provincie op bestemmingsplannen is vervallen;
- De gemeente moet meer werk maken van de herziening van bestemmingsplannen:
    - Er komt een sanctie op verouderde bestemmingsplannen: geen legesheffing meer mogelijk;
    - Voor de realisering van projecten kan een projectafwijkingsbesluit genomen worden;
- Voor gebieden waar geen ruimtelijke ontwikkelingen spelen kan de gemeente kiezen om een beheersverordening te maken in plaats van een bestemmingsplan;
- Er is een drempel voor planschade van 2%;
- De mogelijkheid van kostenverhaal bij grondexploitatie is verbeterd;
- Bestemmingsplannen moeten analoog en digitaal worden gemaakt.

3.1.2 Grondexploitatiewet

Tegelijk met de Wet ruimtelijke Ordening is de nieuwe Grondexploitatiewet (Grex-wet) in werking getreden. De grondexploitatiewet is als paragraaf 6.4 in de nieuwe Wet ruimtelijke ordening opgenomen. De Grex-wet is noodzakelijk omdat eerdere wettelijke instrumenten voor kostenverhaal, te weten de exploitatieverordening en de baatbelasting, niet toereikend bleken. Doelstelling van de nieuwe wet is een goede regeling voor kostenverhaal, binnenplanse verevening en enkele locatie-eisen bij particuliere grondexploitatie.
Onder de Grex-wet is kostenverhaal mogelijk via het privaatrechtelijke spoor (door middel van een vrijwillige samenwerkingsovereenkomst) en door middel van het publiekrechtelijke spoor.
Eén van de belangrijkste vernieuwingen die de wet brengt, is het verplichtende karakter van kostenverhaal. Privaatrechtelijke afspraken hebben de voorkeur. Maar als een gemeente er niet in geslaagd is met alle particuliere eigenaren in een gebied een overeenkomst te sluiten over grondexploitatie moet de gemeente publiekrechtelijk kosten verhalen bij partijen waarmee geen contract is gesloten.
Dit publiekrechtelijke verhaal gaat door middel van een exploitatieplan, waarvan de totstandkoming gelijk op moet lopen met een bestemmingsplan.

De verplichting tot een publiekrechtelijke regeling is gekoppeld aan twee voorwaarden:

1. In de eerste plaats is een ruimtelijk besluit op grond van de Wet ruimtelijke ordening nodig. Het publiekrechtelijk instrumentarium is alleen van toepassing bij de vaststelling van een bestemmingsplan, wijziging van een bestemmingsplan, of een projectafwijkingsbesluit.
2. De tweede voorwaarde is dat het ruimtelijk besluit voorziet in nieuwbouw of in belangrijke en omvangrijke verbouwplannen met functiewijzigingen. De bouwplannen waar het om gaat zijn in het Besluit ruimtelijke ordening aangewezen.

Dit bestemmingsplan voorziet in nieuwe bouwmogelijkheden. De Grondexploitatie-wetgeving is dan ook van toepassing. Dat betekent dat meerkosten voor de planologische procedure als gevolg van particuliere

ontwikkelingen dienen te worden verhaald op de initiatiefnemer(s). De verhaal van deze kosten kan op twee manieren worden geregeld, namelijk via een anterieure overeenkomst of via een exploitatieplan. De gemeente Oss heeft nadrukkelijk de voorkeur om dit via een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer te regelen omdat het opstellen van een exploitatieplan aanzienlijke meerkosten voor gemeente én initiatiefnemer tot gevolg heeft.

3.1.3 Wet op de archeologische monumentenzorg

In de Wet op de archeologische monumentenzorg, aangenomen in 2006, is het doel van het in 1992 gesloten Verdrag van Valletta (Malta) verwerkt: bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Om dat doel te bereiken moet de wetgever het archeologisch erfgoed betrekken bij de ruimtelijke ordening. Met de wet wordt het Verdrag van Valletta in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De kern van de wet is dat gemeenten verantwoordelijk worden voor de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrenzen. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient de gemeente rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden.

3.1.4 Flora- en faunawet

Met het inwerking treden van de Flora- en faunawet is het soortenbeleid uit de Vogelrichtlijn van 1979 en de Habitatrichtlijn van 1992 van de Europese Unie in de nationale wetgeving verwerkt.
Achter de Flora- en faunawet staat het idee van de zorgplicht voor in het wild levende dieren en planten (zowel beschermde als onbeschermde) en hun leefomgeving. Die zorgplicht houdt in ieder geval in dat iedereen die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat zijn handelen nadelige gevolgen heeft voor flora of fauna, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten. Diegene moet alle maatregelen nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden verwacht om die nadelige gevolgen te voorkomen, zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken (artikel 2). Volgens de Flora- en faunawet is het verboden om beschermde planten te verwijderen of te beschadigen (artikel 8), beschermde dieren te doden, te verwonden, te vangen (artikel 9) of opzettelijk te verontrusten (artikel 10) en voortplantings- of vaste rusten verblijfplaatsen te beschadigen (artikel 1). Ook het rapen of beschadigen van eieren van beschermde dieren is verboden (artikel 12). Voor een goede instandhouding van een diersoort is echter ook behoud van foerageergebied en migratieroutes nodig.

Aan soorten van de Rode lijst dient ook aandacht te worden geschonken. Hierop staan Nederlandse soorten die bijzondere aandacht nodig hebben. Deze soorten worden bedreigd, zijn zeldzaam of erg kwetsbaar of nemen sterk in aantal af. De Rode lijsten zijn officieel door de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit vastgesteld (Besluit Rode lijsten flora en fauna, november 2004).

3.1.5 Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 regelt de bescherming van natuurgebieden in Nederland. Daarnaast regelt deze wet de aanwijzing van natuurgebieden die van nationaal of internationaal belang zijn: Beschermde Natuurmonumenten en Natura 2000-gebieden. De natuurbeschermingswet 1998 bepaalt vervolgens wat er wél en niet mag in deze beschermde natuurgebieden. Activiteiten die negatieve gevolgen voor de natuurwaarden kunnen hebben (zoals uitbreiding van een camping of bouwactiviteiten in of nabij een beschermd gebied), mogen bijvoorbeeld niet plaatsvinden zonder vergunning. Verder is iedereen verplicht om zorgvuldig om te gaan met natuurgebieden (zorgplicht). Handelingen die een natuurgebied kunnen beschadigen moeten achterwege worden gelaten.

De projectlocatie is niet gelegen in of vlakbij een natuurgebied van nationaal of internationaal belang.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Ruimte de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De visie stelt het (integrale) kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau in Nederland. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie Rijksdoelen geformuleerd:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. (concurrerend)
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. (bereikbaar)
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke cultuurhistorische waarden behouden zijn. (leefbaar en veilig)

De SVIR vervangt onder meer de volgende nota's:

- de Nota Ruimte;
- de Structuurvisie Randstad 2040;
- de Nota Mobiliteit;
- de MobiliteitsAanpak;
- de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

Verder vervallen met de SVIR de ruimtelijke doelen en uitspraken uit de Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Oplossingsrichtingen

Verstedelijkings- en landschapsbeleid wordt overgelaten aan gemeenten en provincies. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei geënt op het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Bij het beheren en ontwikkelen van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol.

Bij gebiedsontwikkelingen moet de daadwerkelijke vraag van bewoners, bedrijven en organisaties leidend worden. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen wordt een *ladder voor duurzame verstedelijking* geïntroduceerd: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en, mocht nieuwbouw echt nodig zijn, altijd zorgen voor een optimale (multimodale) bereikbaarheid.
Bij het verbeteren van de bereikbaarheid wordt sterk gelet op het samenspel tussen alle modaliteiten (weg, spoor, water) in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling. Er moet innovatief worden omgegaan met de benutting van de infrastructuur.

Het Rijk kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op dertien nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaat boeken. Buiten deze dertien belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.
De 13 nationale belangen zijn:
Vergroten van de concurrentiekracht van Nederland

1. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie.
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond.
   Verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid.
5. Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem.
7. Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
   Waarborgen kwaliteit leefomgeving

8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.
    Overkoepelend
13. Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Indien nationale belangen met het oog op een goede ruimtelijke ordening dat vergen, kan de minister regels stellen aan de inhoud van bestemmingsplannen. Dit heeft de minister, in de vorm van een algemene maatregel van bestuur, gedaan in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Op 30 december 2011 is dit besluit in werking getreden.

Het kabinet heeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld dat voor een aantal onderwerpen verdere regels gesteld moeten worden. In het Barro komen dertien nationale belangen als titels terug. De volgende kunnen relevant zijn voor ruimtelijke plannen in de gemeente Oss:

- Rijksvaarwegen
- Grote rivieren
- Defensie
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen
- Elektriciteitsvoorziening
- Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen
- Ecologische hoofdstructuur
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament

De regels in het besluit zijn concreet normstellend benoemd en moeten direct of indirect (door tussenkomst van de provincie) doorwerken tot het niveau van de lokale besluitvorming. De indirecte doorwerking komt enkel bij de Ecologische Hoofdstructuur en de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden voor.
Het Barro voorziet verder in een hoofdstuk overige bepalingen en gaat gepaard met meerdere bijlagen. In deze bijlagen worden onder andere de belangen van de grote rivieren en defensie geografisch begrensd.

Bij het opstellen van bestemmingsplannen (en andere ruimtelijke besluiten) dient rekening te worden gehouden met de bepalingen van het Barro. Voor de gemeente Oss zijn met name de titels met betrekking tot de rijksvaarwegen, de grote rivieren, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en defensie (rechtstreeks) van belang. De regels in titel 2.4 Grote rivieren vormen feitelijk de doorwerking van de Beleidsregels Grote rivieren. Ten aanzien van titel 2.6 Defensie wordt de enige mogelijke beperking gevormd door de bescherming van het radarverstoringsgebied van de vliegbasis Volkel.

3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, en is 'de ladder voor duurzame verstedelijking' daaraan toegevoegd. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen (Bro, artikel 3.1.d). Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van ruimte in stedelijke gebieden. Overheden dienen nieuwe stedelijke ontwikkeling te motiveren met de drie opeenvolgende stappen:

a) er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte (trede 1);

b) indien uit de beschrijving, bedoeld onder a, blijkt dat van een actuele regionale behoefte sprake is, dan wordt beschreven in hoeverre in die behoefte kan worden voorzien in bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins (trede 2);
c) blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio plaats kan vinden, dan wordt beschreven in hoeverre in die behoefte wordt voorzien op locaties die, gebruik makend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld (trede 3)

In dit geval gaat het om het slopen van agrarische bebouwing, waarvoor in de plaats één woning wordt teruggebouwd. Verder zal een bedrijfswoning omgezet worden naar een burgerwoning. Het plan is kleinschalig. Het betreft hier met name daarom geen stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in het kader van de SVIR en geformuleerd in de Bro, artikel 1.1.1 onder punt i: “Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of een zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen” en tot uiting komt in jurisprudentie hierover. De ladder voor duurzame verstedelijking behoeft voor onderhavige ontwikkeling dan ook niet nader doorlopen te worden.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2010 – partiële herziening 2014

Op 19 maart 2014 hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2014 vastgesteld. Deze structuurvisie is een actualisatie van de visie die in 2010 werd vastgesteld. Met deze structuurvisie geeft de provincie de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijke beleid tot 2025, met een doorkijk naar 2040. De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie en vormt de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten die de Wet ruimtelijke ordening biedt inzet.

Naast de Structuurvisie stelt de provincie een verordening ruimte op. In deze verordening vertaalt de provincie de kaderstellende elementen uit het provinciaal beleid in regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen. Aanvullend zijn ook gebiedspaspoorten opgesteld. Deze vormen een uitwerking van de visie en bevatten de landschapskenmerken die bepalend zijn voor de kwaliteit van een gebied of een landschapstype en hoe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen bijdragen aan het behoud en versterking daarvan.

De provincie kiest met de structuurvisie voor een duurzame ontwikkeling waarin de kwaliteiten van de provincie sturend zijn bij de ruimtelijke keuzes die de komende jaren op de provincie af komen. Nieuwe ontwikkelingen moeten bijdragen aan de kracht en identiteit van Noord-Brabant.

Provinciale belangen en ruimtelijke keuzes
De provincie wil sturen op ruimtelijke kwaliteit. De ruimtelijke keuzes geven inhoud aan het streven naar ruimtelijke kwaliteit en zijn van provinciaal belang. De belangrijkste keuzes voor de gemeente Oss zijn:

- *Regionale contrasten*
  De provincie wil de contrasten tussen klei, zand en veenontginningen versterken.
- *Een multifunctioneel landelijk gebied*
  De provincie kiest voor een integrale aanpak. Waar de landbouw de drager van het landschap is wordt ruimte gegeven aan optimale en duurzame ontwikkeling van de aanwezige landbouwsector. In de jonge rivierkleigebieden moet de agrarische functie (rundveehouderij) behouden blijven. Op de oeverwallen langs de rivieren wordt ruimte geboden voor menging van landbouw, natuur, landschap, recreatie, wonen, werken en zorg. Dit is van belang voor de plattelandseconomie.
- *Een robuust en veerkrachtig water- en natuursysteem*
  Het patroon van beken en kreken moet beter beleefbaar worden. De ecologische hoofdstructuur wordt versterkt door het natuursysteem nog beter aan het watersysteem te koppelen.
- *Een betere waterveiligheid door preventie*

Gestreefd wordt naar vergroting van de watervoerende capaciteit van het rivierbed in combinatie met het concept van de doorbraakvrije dijk.

- *Concentratie van verstedelijking*
  Brabant heeft de ambitie zich te ontwikkelen tot een top kennis- en innovatieregio op Europees niveau. De provincie vindt het daarom belangrijk dat er verschil blijft tussen de steden en de kernen in het landelijk gebied, de zogenaamde mozaïekstructuur.
- *Sterk stedelijk netwerk*
  De provincie wil een sterk stedelijk netwerk van Brabantse steden. Goede bereikbaarheid tussen de steden onderling en andere omliggende stedelijke netwerken is belangrijk.
- *Groene geledingszones tussen steden*
  De provincie zet in op behoud en ontwikkeling van groene geledingszones tussen de stedelijke kernen.
- *Gedifferentieerd aanbod goed bereikbare vrijetijdsvoorzieningen*
  Een kwalitatief goede vrijetijdsbesteding is een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van een goed leef-, werk- en vestigingsklimaat. Belangrijk aandachtspunt daarbij is dat er een breed aanbod aan vrijetijdsvoorzieningen is met een goede toegankelijkheid en bereikbaarheid.

Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit
Nieuwe ontwikkelingen bieden een kans voor behoud en ontwikkeling van het landschap. De hoofdregel is dat ontwikkelruimte dient bij te dragen aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit. Het ontwikkelen van landschap reikt verder dan vasthouden aan wat er is, ontwikkelen van het landschap gaat ook om het toevoegen van nieuwe kwaliteiten. De zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit bepaalt dat:

- er zorgvuldig wordt omgegaan met het ruimtegebruik;
- er rekening wordt houden met de omgeving;
- de ontwikkeling bijdraagt aan het behoud of de versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

Dit principe is van toepassing op zowel het stedelijk als het landelijk gebied en wordt uitgewerkt in de Verordening ruimte 2012.

Zorgvuldig ruimtegebruik
De provincie wil dat gemeenten bij ruimtelijke afwegingen het principe van zorgvuldig ruimtegebruik toepassen. Nieuw ruimtebeslag moet zoveel mogelijk voorkomen worden. In eerste instantie krijgen initiatieven een plek binnen bestaand bebouwd gebied. Pas als hier geen mogelijkheden zijn of de kwaliteiten van de geplande ontwikkeling hier niet bij passen, wordt er in de omgeving gezocht naar de best mogelijke plek. Naast zuinig ruimtegebruik richt de provincie zich ook op herstructurering en hergebruik van verouderde locaties in het stedelijk gebied en op sanering van ongewenste functies in het buitengebied.

Rekening houden met de omgeving
Gebiedskenmerken en omliggende waarden, gebaseerd op de lagenbenadering, zijn leidend bij de vraag “waar” en “hoe” de nieuwe ruimte wordt aangesneden. De ruimtelijke onderbouwing van een ontwikkeling geeft aan hoe is omgegaan met de ambities zoals verwoord in de structuren en in de gebiedspaspoorten. Hierbij wordt een relatie gelegd tussen de ruimtelijke ontwikkeling en de gebiedskenmerken van de plek.

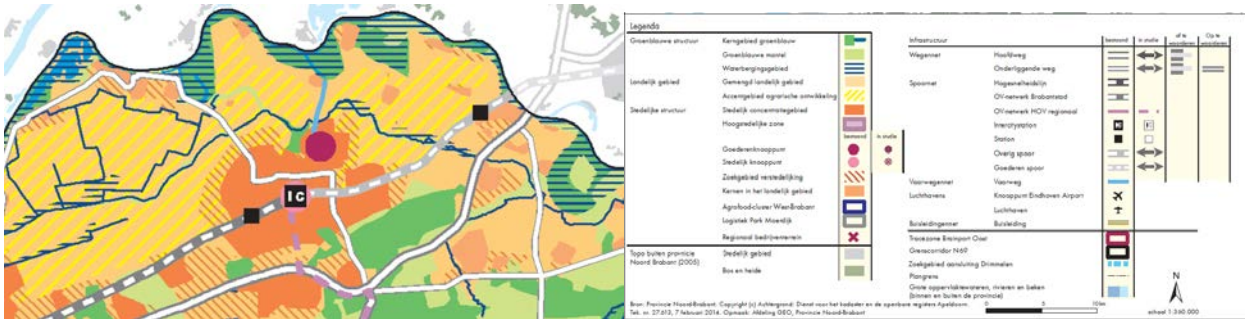
Kwaliteitsverbetering van het landschap
Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wil de provincie dat de initiatiefnemer zorgt voor een kwaliteitsverbetering van het landschap om daarmee het verlies aan omgevingskwaliteit te beperken. Dit uitgangspunt geldt voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied én buiten de ecologische hoofdstructuur en maakt de principes van ontwikkelingsplanologie toepasbaar.

Concreet betekent dit dat passende functies zich kunnen ontwikkelen als er ook een prestatie voor het landschap tegenover staat. Daardoor wordt aantasting van de basiskwaliteit (bodem, water) en verlies aan ecologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden voorkomen. Ontwikkelingen die passen bij de aard, schaal en functie van het landelijk gebied, zoals agrarische en recreatieve ontwikkelingen en kleinschalige dienstverlening zijn mogelijk. Ook de ontwikkeling van andere (rode) functies is onder voorwaarden mogelijk. De ruimtelijke onderbouwing van een besluit geeft aan welke bijdrage wordt geleverd aan de kwaliteitsverbetering van het landschap en hoe dit is geborgd. In principe gaat de

provincie uit van de realisering van een fysieke prestatie op de projectlocatie en/of de directe projectomgeving. Indien dat niet mogelijk is, is de vorming van gemeentelijk of regionaal landschapsfonds een optie.

Structuren: ambitie, beleid en uitvoering
De structuren geven een hoofdkoers aan, een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor een combinatie van functies. Maar ook waar functies worden uitgesloten of welke randvoorwaarden de provincie aan functies stelt. Binnen de structuren is ruimte voor regionaal maatwerk. De volgende vier structuren worden onderscheiden.

- De groenblauwe structuur
- Het landelijk gebied
- De stedelijke structuur
- De infrastructuur



Structurenkaart

De groenblauwe structuur
Deze omvat de samenhangende gebieden in Noord-Brabant waar natuur- en waterfuncties behouden en ontwikkeld worden. Niet alleen in, maar ook buiten de natuurgebieden. Er is ruimte voor de ontwikkeling van een natuurlijk en robuust watersysteem. Het vormt de groenblauwe ruggengraat van het landschap en is van belang voor een goede, aantrekkelijke en gezonde woon- en werkomgeving in Noord-Brabant. Binnen deze groenblauwe structuur wil de provincie het volgende bereiken:

1. Positieve ontwikkeling van de biodiversiteit, natuur- en watersystemen zijn beschermd en worden verbeterd door een goede onderlinge verbinding;
2. Een robuuste en veerkrachtige structuur.
3. De natuurlijke basis en landschappelijke contrasten versterken. Versterken van de identiteit van de landschappen;
4. Gebruikswaarde van natuur en water verbeteren. De gebieden in de groenblauwe structuur zijn belangrijk voor recreatie en toerisme.

In de groenblauwe structuur worden drie perspectieven onderscheiden:

- Het kerngebied groenblauw
  Natuurgebieden in de ecologische hoofdstructuur, robuuste ecologische verbindingszones en belangrijke waterstructuren horen in dit perspectief. De hoofdfunctie is behoud en ontwikkeling van het natuur- en watersysteem.
- De groenblauwe mantel
  Overwegend gemengd landelijk gebied met belangrijke nevenfunctie voor natuur en water. Gebieden grenzend aan het kerngebied die bijdragen aan de bescherming van de waarden. Het behoud en vooral de ontwikkeling van natuur, water(-beheer) en landschap is in de groenblauwe mantel een belangrijke opgave. Vormen van grondgebonden agrarisch gebruik zijn van blijvend belang voor de ontwikkeling van groene en blauwe waarden. Verder liggen er kansen voor recreatie en toerisme.
- De gebieden voor waterberging
  Deze gebieden zijn van belang voor hoogwaterbescherming (ruimte voor de rivier) en waterberging (regionale waterberging).

Het landelijk gebied

Het landelijk gebied omvat het gebied buiten de groenblauwe structuur en de stedelijke structuur zoals steden, dorpen en bedrijventerreinen. Het gebied biedt een multifunctionele gebruiksruimte. Naast land- en tuinbouw is er ruimte voor niet-agrarische functies. Binnen het landelijk gebied wil de provincie het volgende bereiken:

1. Ruimte voor een breed georiënteerde plattelandseconomie;
2. Ruimte voor duurzame agrarische ontwikkeling;
3. Versterking van het landschap.

Er worden binnen het landelijk gebied twee perspectieven onderscheiden:

- Gemengd landelijk gebied
  De provincie beschouwt het hele landelijk gebied als een gebied waarbinnen een menging van functies aanwezig is: het gemengd landelijk gebied. Binnen dit gebied wordt de agrarische functie vaak in samenhang met andere functies (in de omgeving) uitgeoefend. Hier kan worden voldaan aan de vraag naar kleinschalige stedelijke voorzieningen, recreatie en ondernemingen in een groene setting.
  Daarnaast wil de provincie ook dat er ruimte beschikbaar blijft om de agrarische productiestructuur te behouden en te versterken. Dat betekent dat (stedelijke) functies die ten koste gaan van de ruimte voor agrarisch gebruik of die strijdig zijn met de landbouw in die gebieden geweerd worden. Hierdoor blijft er ruimte gereserveerd voor agrarische ontwikkelingen. De provincie vraagt aan gemeenten om deze gebieden vast te leggen en te beschermen. De landbouwontwikkelingsgebieden en de vestigingsgebieden glastuinbouw beschouwt de provincie in ieder geval als primair agrarisch gebied. Ook delen van het verwevingsgebied richten zich vaak primair op agrarische ontwikkeling.
- Accentgebied agrarische ontwikkeling
  Binnen deze gebieden ziet de provincie ruimte en kansen om de agrarische productiestructuur te verduurzamen en te versterken. Op de structurenkaart zijn vanuit een regionaal schaalniveau vier accentgebieden agrarische ontwikkeling aangeduid. De komgebieden van de gemeente Lith maken hiervan deel uit. Hier liggen mogelijkheden voor schaalvergroting en intensivering van de landbouw.

Transitie naar een zorgvuldige veehouderij
De wens tot verduurzaming van de agrarische sector heeft geleid tot de denklijn ‘Ontwikkelruimte moet je verdienen en is niet onbegrensd’. De denklijn bestaat uit drie uitgangspunten:

- ontwikkelruimte is alleen mogelijk als dit op bedrijfsniveau bijdraagt aan een verdere verduurzaming door het treffen van extra maatregelen;
- de som van het effect van alle bedrijven in een gebied kan de draagkracht van een gebied te boven gaan;
- door het bieden van een economisch perspectief aan de landbouw en agrofood door meer toegevoegde waarde van het product, transparantie en nieuwe verdienmodellen.

De ontwikkeling van de agrarische sector is gericht op inpassing in het landschap en een transitie naar duurzame en zorgvuldige veehouderij.

De stedelijke structuur
De stedelijke structuur bestaat uit de steden en dorpen in Noord-Brabant. Binnen de stedelijke structuur heeft de provincie de volgende doelen:

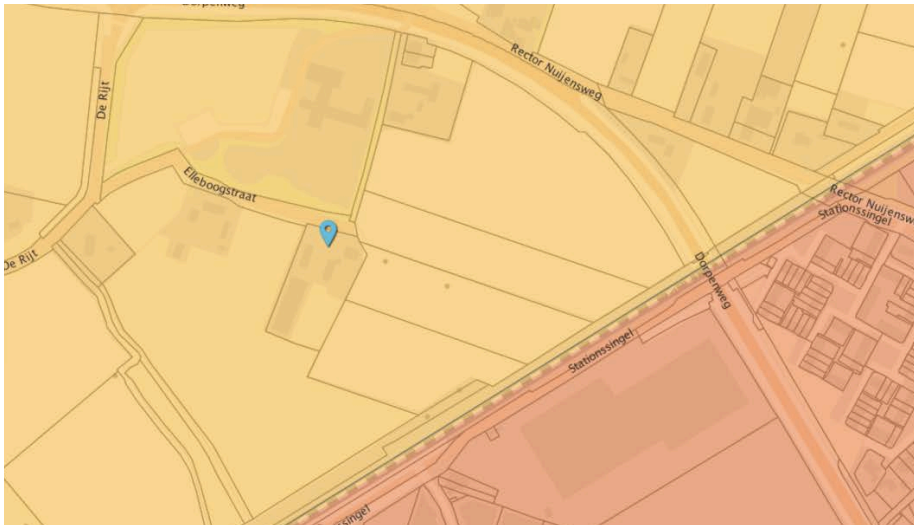
1. Concentratie van verstedelijking
2. Inspelen op demografische ontwikkelingen
3. Zorgvuldig ruimtegebruik
4. Meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit
5. Betere verknoping van stedelijke ontwikkelingen aan de infrastructuur
6. Versterking van de economische clusters

Er worden binnen de stedelijke structuur twee perspectieven onderscheiden:

- Stedelijk concentratiegebied
  In het stedelijk concentratiegebied met de bijhorende zoekgebieden voor verstedelijking wordt het merendeel van de verstedelijkingsopgave opgevangen. De groene ruimten tussen de steden worden open gehouden.

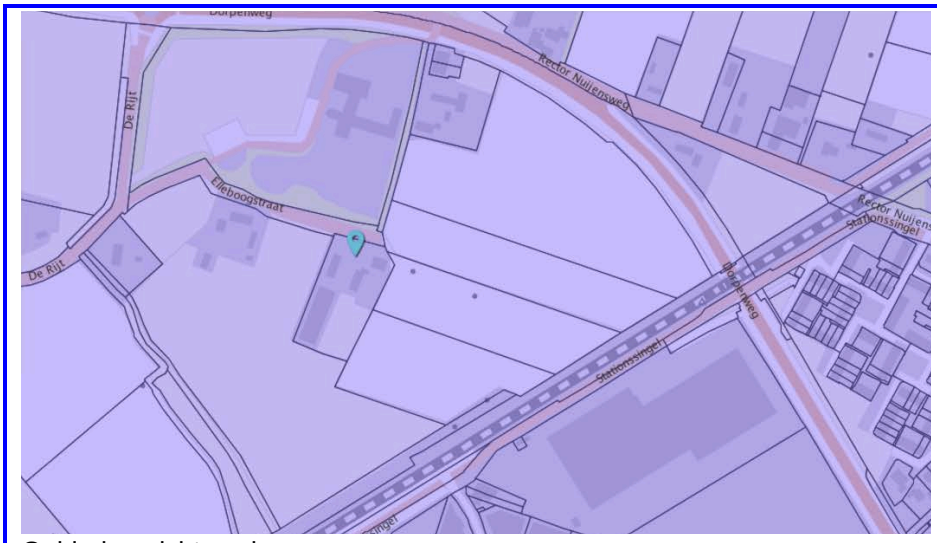
- Kernen in landelijk gebied
  De kernen in het landelijk gebied worden zo veel mogelijk ontzien van verdere verstedelijking doordat daar alleen de opvang van de eigen verstedelijkingsbehoefte wordt opgevangen (migratiesaldo-nul).

Het plangebied is aangeduid als ‘Jong Rivierklei’-gebied en als ‘Geledingszone tussen steden’ is onderdeel van het cultuurhistorisch landschap dat aangeduid kan worden als het ‘Maasgebied’ en het behoort tot het ‘Gemengd landelijk gebied’. Zie onderstaande uitsneden uit de verschillende kaarten behorende bij de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2010 – herziening 2014. Zie het blauwe pijltje voor ligging van het plangebied.



Visiekaart

Structurenkaart



Gebiedsgericht werken

Er zijn twee aspecten aan het onderhavige plan die van belang zijn om tegen de achtergrond van de provinciale structuurvisie te bespreken, namelijk de relatie van het initiatief met de gemengde plattelandseconomie/ het gemengd landelijk gebied/ het maasgebied/ geledingszone tussen steden én de zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit.

In het maasgebied wil de Provincie dat het cultuurhistorisch landschap versterkt wordt en dat verschillende functies zich in evenwicht met elkaar ontwikkelen. De provincie biedt in onderhavig gebied dan ook ruimte voor menging van functies t.b.v. een gemengde plattelandseconomie. Het gaat dan om functies zoals de ontwikkeling van landbouw samen met ontwikkeling van natuur, landschap, recreatie, wonen, werken en zorg. In het stedelijke kralensnoer op de overgang van zand naar klei (van Bergen op Zoom tot Oss) en in het verstedelijkte gebied van Tilburg, Eindhoven-Helmond en Uden-Veghel zet de provincie voor wat betreft de gebieden die aangeduid zijn als ‘Geledingszone tussen steden’ in op behoud en ontwikkeling van de zones tussen de grote stedelijke kernen. De geledingszones hebben als doel de openheid tussen de stedelijke gebieden te garanderen. Dit wil de provincie bereiken door in te zetten op de verbetering van de groene en recreatieve kwaliteiten van deze gebieden. Dit draagt bij aan een gezond, schoon en aantrekkelijk vestigings- en leefklimaat van Noord-Brabant.

Onderhavig initiatief past prima binnen het gemengd landelijk gebied. Zo is het initiatief passend in een gemengde plattelandseconomie waar functiemenging het idee is en draagt het initiatief bij aan het doel voor groene geledingszones tussen steden. Het initiatief garandeert namelijk de versterking van de openheid doordat behoorlijk wat staloppervlak gesloopt wordt, waarvoor minder ‘rood’ terugkomt. Dit laatste is daardoor ook in lijn met de uitgangspunten van zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit. Gepaard met de sloop van bebouwing gaat ook een nieuwe invulling van het plangebied. Aangaande deze invulling is zorgvuldig gekeken naar zowel stedenbouw als landschappelijke inpassing.

3.3.2 Verordening ruimte 2014

In de Verordening ruimte 2014 vertaalt de provincie Noord-Brabant de kaderstellende elementen uit haar beleid en rijksbeleid, waaronder het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, in regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen. De Verordening ruimte 2014 geldt als vervanging van de Verordening ruimte 2012.

In artikel 3 van de regels in de Verordening ruimte 2014 worden de algemene regels ten aanzien van het bevorderen van de ruimtelijke kwaliteit gegeven. In het algemeen houdt ruimtelijke kwaliteit in dat gebruikers van een gebied rekening houden met het karakter, de grootte en de functie ervan. De bevordering van de ruimtelijke kwaliteit is uiteengezet in drie artikelen:

- *Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit*

Een bestemmingsplan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling moet bijdragen aan behoud en ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit. Er moet in ieder geval sprake zijn van een goede landschappelijke inpassing en zorgvuldig ruimtegebruik. Zorgvuldig ruimtegebruik is het gebruik van bestaande ruimte. Dit betekent dat gebruik gemaakt wordt van bestaande bouwpercelen en dat ontwikkelingen worden verantwoord middels de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Er moet ook rekening worden gehouden met de maat en schaal van de ontwikkeling en de impact op de omgeving.

- *Kwaliteitsverbetering van het landschap*
  Een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied moet gepaard gaan met een fysieke verbetering van het gebied of de omgeving. De verbetering moet zijn financieel, juridisch en feitelijk zijn geborgd en passen in het ruimtelijk beleid. Er moet ook verantwoord worden hoe de regionale afspraken over de kwaliteitsverbetering van het landschap worden nagekomen.
- *Afwijking in verband met maatwerk*
  Bij ontwikkelingen van een groot openbaar belang kan worden afgeweken van provinciaal beleid. Nieuwvestiging is echter alleen mogelijk als aangetoond kan worden dat er geen mogelijkheden zijn voor vestiging.

Deze algemene regels zijn van toepassing op zowel stedelijk, als landelijk gebied.

Kwaliteitsverbetering van het landschap komt later in deze ruimtelijke onderbouwing nog aan de orde.

Ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied:
In de Verordening ruimte 2014 worden voor het buitengebied regels gesteld met betrekking tot ruimtelijke ontwikkeling binnen de volgende structuren:

- de ecologische hoofdstructuur
- de groenblauwe mantel
- het gemengd landelijk gebied

De Verordening ruimte 2014 kent verder meerdere gebiedsaanduidingen en/of aandachtsvelden die doorwerking dienen te krijgen in bestemmingsplannen. In paragraaf 6.1.1 zal hier nader op worden ingegaan. Hier wordt tevens aangegeven hoe aan de voorwaarden van de aanduidingen wordt voldaan.

Gemengd landelijk gebied
Dit artikel geeft twee mogelijke ontwikkellijnen aan om op te nemen in een bestemmingsplan in agrarisch gebied: een gemengde plattelandseconomie en een agrarische economie. Gemeenten houden bij het bepalen van het lokale beleid rekening met de aard van de economieën die in een bepaald gebied aanwezig zijn. Het artikel veronderstelt dat het bedoelde lokale beleid een ruimtelijke ontwikkelvisie op het agrarische gebied bevat, bij voorkeur gebaseerd op de gemeentelijke structuurvisie. De aanduiding van een gebied als gemengde plattelandseconomie impliceert meer ruimte voor niet-agrarische functies. Het gaat daarbij onder andere om het zoeken naar nieuwe economische dragers voor een vitaal platteland.

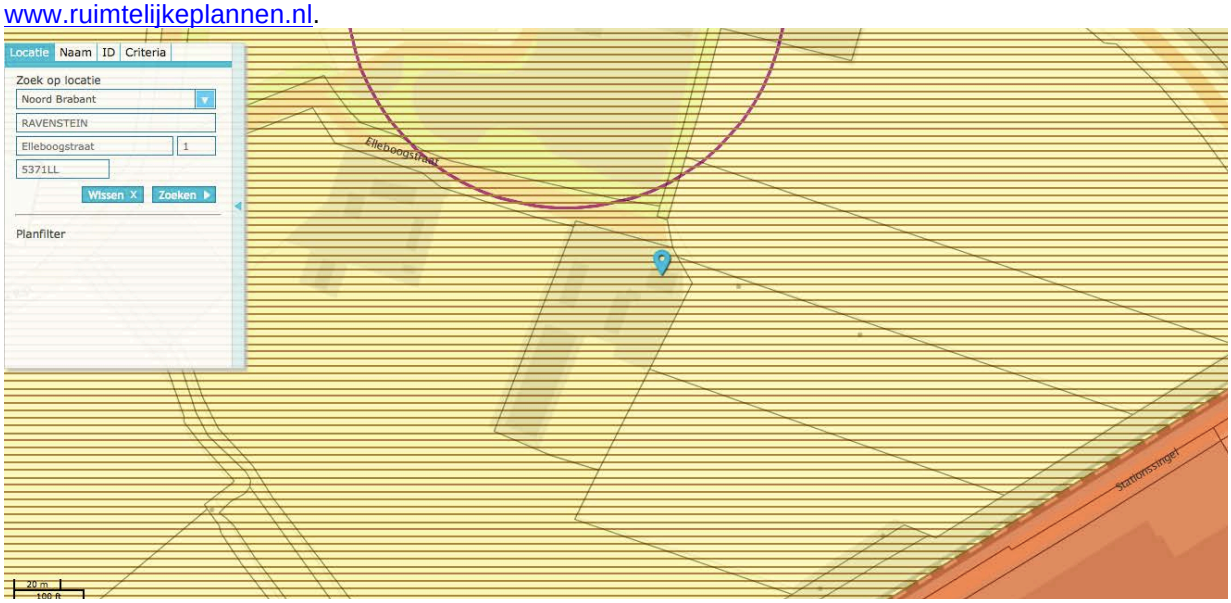
Op delen van het gemengd landelijk gebied is een aanduiding zoekgebied stedelijke ontwikkeling of integratie stad-land gelegd. Indien toepassing wordt gegeven aan de mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling geldt deze bepaling niet.

Binnen de structuur gemengd landelijk gebied worden kaders gegeven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Er worden regels gesteld voor:

- beschrijving gemengd landelijk gebied
- (vollegronds)teeltbedrijven
- veehouderijen
- afwijkende regels veehouderij
- glastuinbouwbedrijven
- overige agrarische bedrijven
- wonen

- ruimte-voor-ruimte
- landgoederen
- niet-agrarische functies
- afwijkende regels voor agrarisch-technische hulpbedrijven en agrarisch-verwante bedrijven
- afwijkende regels voor mestbewerking
- afwijkende regels recreatieve bedrijven
- afwijkende regels voor horecabedrijven en maatschappelijke voorzieningen
- afwijkende regels voor tuincentra
- kleinschalige voorzieningen
- watergebonden voorzieningen
- lawaaisporten
- wegen

Het plangebied is gelegen binnen het 'Gemengd landelijk gebied', zie onderstaande uitsnede van www.ruimtelijkeplannen.nl.



In het gemengd landelijk gebied kan voorzien worden in nieuwbouw van woningen, mits voldaan wordt aan bepaalde voorwaarden, artikel 7.8 ruimte-voor-ruimte:

1. Een bestemmingsplan dat is gelegen in een bebouwingsconcentratie binnen gemengd landelijk gebied kan voorzien in de nieuwbouw van één of meer woningen mits de toelichting daaromtrent een verantwoording bevat.
2. Gedeputeerde Staten stellen nadere regels ten aanzien van bestemmingsplannen, in verband met het beleid om ruimtelijke kwaliteit te verbeteren door in ruil voor de sloop van agrarische bedrijfsgebouwen in combinatie met realisering van milieuwinst ter plaatse de bouw van woningen op passende locaties toe te staan.
3. Als nadere regels worden aangemerkt de regels uit de Beleidsregel ruimte-voor-ruimte 2006.
4. Uit de verantwoording bedoeld in het eerste lid blijkt dat:

   a. het bestemmingsplan de nodige voorwaarden bevat om een goede landschappelijke inpassing van de te bouwen woningen te verzekeren waarbij 'kwaliteitsverbetering van het landschap' niet van toepassing is;
   b. is verzekerd dat is voldaan aan de op grond van het tweede lid nader gestelde regels;
   c. er geen sprake is van (een aanzet voor) een stedelijke ontwikkeling.

Onderhavige locatie is gelegen in een bebouwingsconcentratie, dit blijkt uit de recentelijk vastgestelde structuurvisie buitengebied Oss - 2015. Ook voldoet de initiatiefnemer aan de beleidsregel ruimte-voor-ruimte 2006. Globaal gaat het hierbij om de volgende voorwaarden waaraan voldaan moet worden:

- er moet sprake zijn van de beëindiging van een intensieve veehouderij (is van toepassing);

- de bedrijfsgebouwen* voor intensieve veehouderij moeten worden gesloopt, waarbij geldt dat voor elke 1000 m2 die gesloopt wordt de mogelijkheid bestaat één ruimte-voor-ruimtekavel te ontwikkelen (er zullen twee stallen (740m2 + 120m2) en een put (140m2) verwijderd worden, dit is samen 1000 m2 en betekent dat sprake is van niet meer dan één ruimte-voor-ruimtekavel);
- er moet milieuwinst zijn behaald door het uit de markt nemen van tenminste 3.500 kg fosfaat voor elke ruimte-voor-ruimtekavel die wordt ontwikkeld (*de initiatiefnemer voldoet niet aan dit aantal, maar zal fosfaat 'bijkopen'. Dit betekent dat per saldo voldoende fosfaat uit de markt genomen wordt);*
- elke slooplocatie moet worden voorzien van een passende bestemming (hiervan is sprake, de slooplocatie betreft ook de bouwlocatie, middels deze ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat de nieuwe bestemming passend is);
- planologische medewerking aan een ruimte-voor-ruimtekavel wordt niet verleend indien in redelijkheid op andere wijze tot sanering van de agrarische bedrijfsgebouwen kan worden gekomen (de initiatiefnemer en de gemeente zien geen andere saneringsmogelijkheden).

*gebouwen die behoren tot de intensieve veehouderij, niet zijnde een woning, die in gebruik zijn of waren voor de huisvesting van dieren en/of voor de uitoefening van de intensieve veehouderij inclusief de eventueel daarbij behorende kelder en mestbassin maar exclusief de aanwezige sleufsilo's.

Ook wordt voorzien in een goede landschappelijke inpassing (komt later in deze ruimtelijke onderbouwing aan bod) en is geen sprake van een (de aanzet voor) een stedelijke ontwikkeling daar het om slechts de toevoeging van één enkele woning gaat.

Uit voorgaande blijkt dat voldaan wordt aan artikel 7.8, waardoor het initiatief passend is in het 'Gemengd landelijk gebied'.

De Verordening ruimte 2014 kent verder meerdere gebiedsaanduidingen en/of aandachtsvelden die doorwerking dienen te krijgen in bestemmingsplannen. Hieronder wordt aangegeven hoe aan de voorwaarden van de aanduidingen wordt voldaan.

Agrarische gebieden
Bestemmingsplannen kunnen gebieden aanduiden als:
- Beperkingen veehouderij
- Vestigingsgebied glastuinbouw
- Doorgroeigebied glastuinbouw
- Teel ondersteunende kassen
- Teeltgebied Zundert
- Maatwerk glastuinbouw

Beperkingen veehouderij
Voor de begrenzing van de gebieden met de aanduiding 'beperkingen veehouderij' is aangesloten bij de grenzen van het extensiveringsgebied die op grond van de Reconstructiewet waren vastgesteld. De regels binnen het gebied Beperkingen veehouderij gelden in tegenstelling tot de extensiveringsgebieden voor alle veehouderijen. Ook binnen de melkrundveehouderij, die van oudsher als extensief werd aangemerkt, is een tendens waar te nemen naar toenemende intensivering. Doel van de aanduiding is om een verdere intensivering vanwege ontwikkelingen in de veehouderij in de aangeduide gebieden tegen te gaan. Binnen het gebied wordt een uitzondering gemaakt voor grondgebonden veehouderijen; de voorwaarden die hieraan worden gesteld zijn voor alle veehouderijen gelijk.

Het initiatief is gelegen in gebied dat aangeduid is als 'beperkingen veehouderij'. Het initiatief betreft het saneren van een intensieve veehouderij (varkenshouderij) en is daardoor in lijn met de bedoeling van de aanduiding.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Buitengebied Oss - 2015

De gemeente Oss heeft een omvangrijk buitengebied. In de afgelopen jaren zijn de buitengebieden van Oss, Lith en Geffen samengevoegd. Voor de afzonderlijke buitengebieden waren al structuurvisies opgesteld. Het is belangrijk dat de gemeente een integrale visie heeft op het totale buitengebied van de gemeente Oss. Deze visie is samengekomen in de 'Structuurvisie Buitengebied Oss - 2015'. Het plangebied van deze structuurvisie is het totale buitengebied van de gemeente Oss, met uitzondering van motorcrosscircuit Nieuw-Zevenbergen en vakantiepark Herperduin. De structuurvisie biedt de juridische basis voor financiële bijdragen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

In de structuurvisie zijn doelstellingen opgenomen die moeten leiden tot een robuuste en duurzame ruimtelijke structuur voor een vitaal en multifunctioneel buitengebied. Dit moet resulteren in:

- Een vitaal buitengebied, waar een goed evenwicht is tussen alle aanwezige functies zoals landbouw, toerisme, recreatie, natuur, water en wonen
- Een versterking van de ruimtelijke identiteit met aandacht voor verscheidenheid, ruimte en landelijkheid
- Een versterking van de aanwezige landschapstypen: uiterwaarden, oeverwal, komgebied, dekzandrand en dekzandrug
- Behoud, herstel en/of ontwikkeling van de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische structuren en elementen
- Gebieden met blijvende ruimte en mogelijkheden voor (grondgebonden) landbouw, met name binnen het primaire agrarisch gebied
- Voldoende afstand tussen slecht verenigbare functies zoals wonen en intensieve veehouderij
- De instandhouding van de leefbaarheid door het zorgvuldig en afgewogen bieden van ruimte aan nieuwe economische dragers
- Nieuwe impulsen voor toerisme en recreatie, met bijzondere aandacht voor versterking van de recreatie in de Maashorst en het Maasgebied en het ontwikkelen van aantrekkelijke uitloopgebieden met natuur en recreatie nabij de stad Oss en toeristisch-recreatieve verbindingen tussen kernen op afstand van de Maas en de Maasdijk
- Het bieden van ruimte voor waterveiligheid, waterkwantiteit en waterkwaliteit

De bovenstaande doelstellingen worden door vertaald naar een ontwikkelingsvisie per landschapstype. We maken onderscheid tussen:

- Uiterwaarden
- Oeverwal
- Komgebied
- Dekzandrand
- Dekzandrug
- Primair agrarisch gebied

Per landschapstype is een gebiedsbeschrijving, een ruimtelijke en een functionele visie opgenomen. Naast de visies per landschapstype zijn er ook ontwikkelingsvisies opgesteld per bebouwconcentratie. Per bebouwingsconcentratie is een beschrijving van de ruimtelijke situatie van het gebied gegeven, evenals een visie over landschappelijke kenmerken en de mogelijkheden voor ontwikkelingen en transformaties. We beschrijven in welke bebouwingsconcentraties de realisatie van nieuwe woningen ruimtelijk voorstelbaar is. Daarnaast geven we aan welke andere functies eventueel mogelijk zijn. Uitgangspunt is nieuwe burgerwoningen in het buitengebied niet gewenst zijn. In hoofdlijn zijn de mogelijkheden voor het bouwen van nieuwe burgerwoningen in het buitengebied beperkt tot drie mogelijkheden: in de vorm van een stedelijke ontwikkeling binnen zoekgebied verstedelijking, in de vorm van een ruimte-voor-ruimte woning binnen een bebouwingsconcentratie, of met de regeling kwaliteitsverbetering bebouwingsconcentraties binnen zoekgebied verstedelijking.

Het initiatief is gelegen in de bebouwingsconcentratie 'Zuidelijke rand Deursen-Dennenburg'.

De bebouwingsconcentratie, bestaande uit de zuidelijke rand van de dubbelkern Deursen-Dennenburg, bestaat uit verspreide bebouwing. De bebouwingsconcentratie ligt op een rivierduin. Ze wordt van

Deursen-Dennenburg gescheiden door de Dorpenweg. De historische wegenstructuur is op een aantal plaatsen doorsneden. Het gebied loopt in noordelijke en zuidelijke richting over in het landelijk gebied. Het is een kleine bebouwingsconcentratie met verspreide bebouwing, waaronder landbouwbedrijven, woningen, een niet-agrarisch bedrijf en een maatschappelijke voorziening (klooster Soeterbeeck).

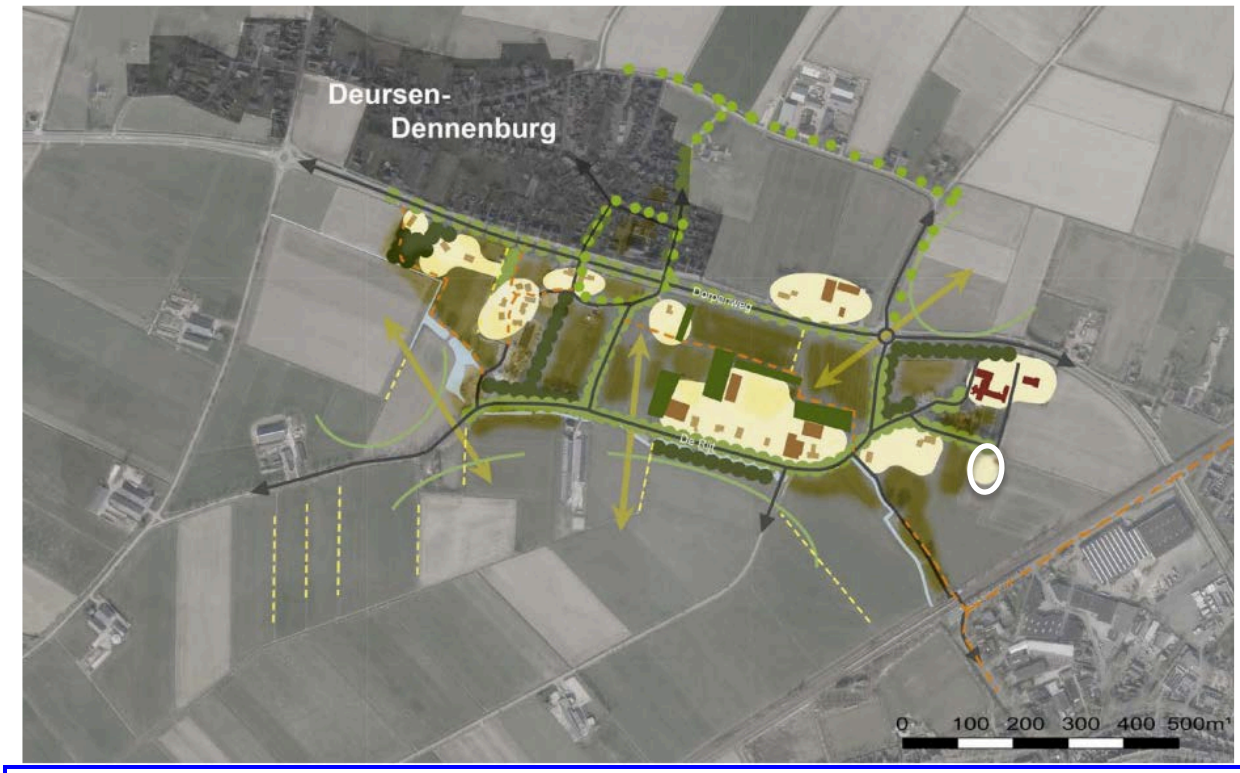
Deursen-Dennenburg kende al in vroege tijden bewoning vanwege de hoge ligging op een rivierduin van de Maas. De belangrijkste vorm van bestaan is altijd de landbouw geweest. De eerste ontginningen waren gebaseerd op het reliëf en uitgevoerd in blokverkaveling met voornamelijk langs de wegen verspreide agrarische bebouwing. Kenmerkend is de ringvormige wegenstructuur, die later is doorsneden door de aanleg van de Dorpenweg. De ligging van de bebouwingsconcentratie op een rivierduin vormde een hoge, droge plek binnen de omliggende natte komgebieden. De oorspronkelijke begroeiing bestond vooral uit fruitgaarden en perceel-beplanting. Het landschap heeft een kleinschalig, halfopen karakter. Door schaalvergroting is veel van de oorspronkelijke verkaveling verdwenen, maar het kleinschalige karakter is behouden. Er bevinden zich enkele waardevolle bouwkundige elementen, waaronder het klooster Soeterbeeck, gebouwd rond 1730. Het klooster is grotendeels nog in de oorspronkelijke staat.

De bebouwingsconcentratie beschikt over de volgende kwaliteiten:

- Kleinschalig landschap en bebouwing
- Bijzondere bebouwing klooster Soeterbeeck
- Dwarsdijkje (‘stationspaadje’)
- Ligging op rivierduin is bijzonder ten opzichte van het lagere komgebied
- Goede ontsluiting dichtbij het station
- Historische wegenstructuur

De bebouwingsconcentratie kent ook een knelpunten, namelijk de barrière die de Dorpenweg vormt en de doorsneden historische ringstructuur.

De visie voor de bebouwingsconcentratie ziet er als volgt uit. Het klooster en andere bijzondere bouwkundige elementen zijn een aantrekkelijk stedenbouwkundig ensemble te midden van een fraai landschap. Het gebied kent echter weinig voorzieningen en recreatieve aanjagers. De agrarische sector heeft geen ruimte voor groei. Gestreefd moet worden naar behoud van het kleinschalig landschap en het respecteren van bestaande waarden. Versterken van boomstructuren langs de doorsneden historische wegen biedt kansen om de barrière van de Dorpenweg visueel te verkleinen. Nu er ten zuiden van de Dorpenweg gebouwd is, is het ruimtelijk verbinden van het noordelijk en zuidelijk bebouwd gebied belangrijk. Het stationspaadje biedt een snelle verbinding met het station. Enige ondersteuning van de landschapsstructuur door woningbouw is ruimtelijk voorstelbaar.



Het initiatief bestaat uit de sanering van een intensieve veehouderij (geen ruimte voor uitbreiding, terug naar kleinschaligheid) en het daarvoor in ruil ontwikkelen van één nieuwe woning (woningbouw is ruimtelijk voorstelbaar). De bestaande bedrijfswoning wordt daarbij omgezet in een burgerwoning. Dit is passend in de bebouwingsconcentratie 'Zuidelijke rand Deursen-Dennenburg'.

3.4.2 Toekomstvisie Oss op weg naar 2020

De toekomstvisie 'Oss op weg naar 2020' (2004) is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling op de langere termijn. Eén van de potenties van Oss ligt volgens deze visie in het gevarieerde landelijk gebied waarin zich tal van kleine kernen bevinden. Uitgangspunt is het werken aan het behoud van het platteland met zijn rust en ruimte, aantrekkelijke kleinschalige toeristische voorzieningen en aan de ontplooiing van levenskrachtige dorpen. Een andere potentie ligt in het werken aan een duurzame gemeente. Duurzame ontwikkeling van natuur, landschap en ecologie draagt bij aan de leefkwaliteit. De toekomstvisie stelt dat Oss vele 'kostbare' plekjes kent en een groots landschap, met ruimte voor landbouw en natuur. 'Het bewaren van dat kostbare voor de toekomst is een opdracht die we onszelf stellen'.

Het initiatief past binnen het beleid. Het initiatief is gelegen in het omschreven gevarieerde landelijke gebied in (de nabijheid) van de kleine kern Deursen-Dennenburg. Door het toevoegen van woningbouw in een kleine kern zoals Deursen-Dennenburg wordt bijgedragen aan 'de ontplooiing van levenskrachtige dorpen'.

3.4.3 Nota Landschapsbeleid - 2015

Binnen de gemeente Oss bestaat grote aandacht voor het landschap en het landelijke gebied. De Nota Landschapsbeleid -2015 zorgt voor een beleidskader welke een sturende werking heeft bij ruimtelijke ontwikkeling in het buitengebied. Ruimtelijke ingrepen en nieuwe functies in het buitengebied hebben een grote uitstraling naar de omgeving. Dit betekent dat bij deze ingrepen (bijvoorbeeld de bouw van agrarische bedrijfsgebouwen) eisen aan de landschappelijke inpassing van objecten moeten worden gesteld. De gemeente wordt verder geconfronteerd met de aanleg (of juist verwijdering) van (landschaps)elementen door particulieren op agrarische percelen in het buitengebied. Dergelijke

initiatieven komen vaak niet overeen met de ter plaatse aanwezige en te behouden landschappelijke kwaliteit (bijvoorbeeld behoud van openheid of gebruik van niet-inheemse boomsoorten). Goede toetsingskaders en sturingsinstrumenten zijn voor bescherming maar ook voor ontwikkeling van het landschap onmisbaar.

In de Nota Landschapsbeleid - 2015 wordt per deelgebied beschreven wat de landschappelijke visie is. De verschillende deelgebieden zijn:

- Uiterwaarden
- Oeverwal
- Komgebied
- Dekzandrand
- Dekzandrug

Per deelgebied wordt aangegeven wat de ontwikkelingsvisie is. Daarbij worden aandachtspunten voor uitwerking en uitvoering geschetst.

In het komgebied bevinden zich drie hogergelegen rivierduinen. Op deze duinen, ook wel donken genoemd, zijn de dorpen Teeffelen, Haren en Deursen-Dennenburg ontstaan. Deze kernen hebben een rommelige netwerkachtige opbouw. Zowel klooster Soeterbeeck als onderhavig plangebied liggen op de rivierduin, waar Deursen-Dennenburg is ontstaan. De Dorpenweg doorkruist dit rivierduin;

landschapstype	sterk	zwak	kans	bedreiging
komgebied	• Cultuurlandschap: ontwikkeling duidelijk afleesbaar • Ruimte / openheid / grootschaligheid/ rationaliteit • Lucht en licht • Eendenkooien • Rivierduindorpen als compacte enclaves • Ecologische verbinding Hertogswetering • dwarsdijken/ kades • waterlopen	• Grootschalige eenzijdige landbouw • Mate en vorm van wegbeplanting • Eenzijdig gebruik, weinig mensen maken gebruik van het gebied • Industrieterreinenen woonbuurten in komgebied • deel waterwinbos ligt in kom	• Recreatieve uitloop vanuit Oss-Noord • De kom geschikt voor landschapsontwikkeling • verhaal Beerse Overlaat • contrast tussen rivierduindorpen en komgebied vergroten (hoog, beplanting <> laag, open)	• Afname van huidige kenmerkende openheid • Toekomst intensieve landbouw; schaalvergroting • waterberging in Beerse Overlaat • Mogelijke uitbreiding van de stad Oss richting het noorden • afname aantal weidevogels • hoge beplanting langs ecologische verbindingszones • verdwijnen sloten en greppels • door vergroting van percelen verdwijnen verkavelingspatronen

Landschappelijke- en ontwikkelingsvisie
De hogergelegen rivierduinen liggen als markante eilanden in het lege komgebied. De ‘bolling’ van het rivierduin is in het komgebied nog steeds zichtbaar. Het contrast tussen het rivierduin en de kom kan worden verbeterd door de grenzen heel scherp en abrupt te houden. Dit betekent dat vanuit landschappelijk oogpunt dorpse activiteiten beperkt moeten blijven tot het rivierduin. Het is niet wenselijk dat (bouw)activiteiten buiten de duinen plaatsvinden. Binnen de grenzen van het duin kunnen de kernen ‘opgevuld’ worden met opgaand groen in de vorm van bosjes met bijvoorbeeld eik en beuk. Bij Deursen-Dennenburg kan het gebied rondom de Rijt en klooster Soeterbeeck verder verdicht worden met opgaand groen. Toe te passen beplantingsvormen zijn bosjes, houtwallen, singels en solitairen, door middel van de volgende beplantingssoorten eik, beuk, jeneverbes, esdoorn, berk, linde en kastanje.

Voor onderhavig initiatief is een inrichtingsplan gemaakt waar landschappelijke inpassing onderdeel van uitmaakt. In dit plan is aansluiting gezocht bij de nota Landschapbeleid 2015. Uit het inrichtingsplan blijkt dat het initiatief passend is binnen het beleid. Bouw zal plaatsvinden op en niet buiten de rivierduin en zo is onder andere sprake van toevoeging van solitairen (zomereik) en erfafscheidingen in de vorm van haagbeuk. Zie bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing.

3.4.4 Volkshuisvesting

In de Woonvisie Oss 2013, ‘Een passend, geschikt en duurzaam (t)huis voor iedereen’, staan de belangrijkste doelen en ambities voor het wonen in Oss voor de komende jaren. Achtergronden van de keuzes en doelen staan in een aparte notitie ‘Analyse van het wonen in de gemeente Oss’. In deze analyse wordt aansluiting gezocht bij de recente prognoses voor de bevolkingsontwikkeling en woningbouw van de provincie. De huidige veranderlijkheid van de woningmarkt vraagt mogelijk om

bijstelling van de ambities en doelen uit de woonvisie. De woonvisie biedt daarom ruimte voor jaarlijkse evaluatie en bijstelling. Dit vraagt om flexibele plannen waarbij maatwerk mogelijk moet zijn. Met de woonvisie wil de gemeente Oss aan drie ambities uitvoering geven:

- **Complete woongemeente.** Aandacht voor de woonomgeving bestaande wijken en kernen. Een flexibel en gedifferentieerd woningbouwprogramma.
- **Comfortabele woningvoorraad.** Een woningvoorraad die aansluit bij de behoeften en wensen van de bewoners. De woningen zijn duurzaam en toekomstbestendig.
- **Een (t)huis van alle groepen inwoners.** Aandacht voor de groep kwetsbare inwoners met een zorgbehoefte die in de toekomst in een reguliere woning moeten blijven wonen.

Ook aandacht voor de inwoners met een middeninkomen en jongeren die in de koop- en huursector buiten de boot dreigen te vallen en aandacht voor goede huisvesting van arbeidsmigranten.

Voor het buitengebied is geen volkshuisvestelijke opgave vastgesteld. Het uitgangspunt is dat nieuwe burgerwoningen in het buitengebied niet gewenst zijn. Wonen is in beginsel een stedelijke functie en hoort in de stad Oss en de andere kernen van de gemeente thuis. Door sterk te sturen op inbreiding en herstructurering wordt de stedelijke structuur versterkt en (onnodige) verstening van het buitengebied tegen gegaan. Bovendien kunnen (burger)woningen in het buitengebied een belemmering vormen voor de ontwikkelingsmogelijkheden van agrarische bedrijven.

Het initiatief is gelegen in het buitengebied, daarvoor is geen volkshuisvestelijke opgave vastgesteld. Daarbij komt dat het initiatief ook niet hoeft te passen binnen de vastgestelde aantallen nieuw toe te voegen woningen in de gemeente, omdat ruimte-voor-ruimte-initiatieven hierbuiten vallen en dus niet ‘meegeteld’ hoeven te worden.

3.4.6 Archeologie en Cultuurhistorie

Archeologie: wettelijk kader

De gemeente is op basis van artikel 38a van de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) verplicht om rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten.

Archeologie: gemeentelijk en provinciaal beleid

Beleidsmatig heeft de gemeente Oss voornoemde wettelijke plicht vertaald in de nota ‘Archeologiebeleid gemeente Oss 2010’, vastgesteld door de gemeenteraad op 14 oktober 2010. Voor wat betreft het grondgebied van de voormalige gemeente Lith, is er nog geen vastgesteld archeologiebeleid maar wel een conceptversie die bruikbaar is als onderbouwing in bestemmingsplantoelichtingen. In de beleidsnota is het grondgebied van de gemeente onderverdeeld in gebieden met verschillende (archeologische) verwachtingswaarden. Er kan sprake zijn van een hoge, een middelhoge of een lage verwachtingswaarde. In het beleid is vastgelegd welke acties moeten worden ondernomen bij voorgenomen ontwikkelingen/werkzaamheden. Een en ander is afhankelijk van de gebiedscategorie (laag, middelhoog, hoog: zie verderop) waarin de voorgenomen ontwikkeling is gelegen. Zo moet in gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde onderzoek uitgevoerd worden indien de oppervlakte van de ontwikkeling 18 m² of meer bedraagt en de bodem dieper dan 30 cm geroerd wordt. In gebied met een middelhoge verwachtingswaarde is het criterium een oppervlakte van 1000 m² of meer en dieper dan 30 cm roering. Voor bepaalde ook anderszins waardevolle gebieden, zoals historische stadskernen en beschermde stadsgezichten, gelden weer andere criteria. Het verdient aanbeveling om aan de ‘voorkant’, dat wil zeggen voordat de ruimtelijke onderbouwing of plantoelichting wordt opgesteld, onderzoek te doen. Afhankelijk van de verwachtingswaarde van het gebied waarin de ontwikkeling is voorgenomen, kan dat een bureauonderzoek, een booronderzoek, een proefsleuvenonderzoek of een daadwerkelijk opgravingsonderzoek zijn. In geval van onderzoek vooraf is wellicht, uiteraard afhankelijk van de uitkomst daarvan, geen bescherming nodig door het opnemen van een zogenaamde dubbelbestemming in de planregels. Daarover hieronder meer. Indien vooraf geen onderzoek is gedaan is het in elk geval noodzakelijk dat de archeologische (verwachtings)waarde beschermd wordt door borging in de planregels. Het provinciale archeologisch beleid is neergelegd in de Verordening ruimte en op de provinciale Cultuurhistorische waardenkaart 2010. Hierin is de bescherming van aardkundig waardevolle gebieden en archeologische landschappen geregeld.
Het gemeentelijk archeologisch beleid is veel gedetailleerder dan het algemene provinciale beleid op dit punt en prevaleert daarom ook boven het provinciale archeologisch beleid. Overigens is het gemeentelijk beleid getoetst door de provincie en akkoord bevonden.

Archeologie: bestemmingsplanregels en regels in provinciale Verordening ruimte
Zoals hierboven ook al kort aangestipt vertaalt de gemeente Oss de wet (Wamz) en het archeologisch beleid ook door in standaard bestemmingsplanregels. Zo heeft de gemeente bestemmingsplanregels (dubbelbestemmingen: dat wil zeggen dat deze naast de hoofdbestemming gelden) voor bescherming van historische kernen, beschermde monumenten, monumenten en voor gebieden met een middelhoge of hoge archeologische verwachtingswaarde. Met deze regels kan, ter bescherming van archeologische waarden, worden bepaald wanneer er een omgevingsvergunning voor bepaalde werkzaamheden nodig is, wanneer dat niet het geval is en onder welke omstandigheden en met welke nadere eisen en voorwaarden een omgevingsvergunning kan worden verleend. Ook de provinciale Verordening ruimte bevat regels ter bescherming van aardkundig waardevolle gebieden en archeologische landschappen. Bescherming van deze laatste categorie geschiedt doordat de 'vlakken' met aanduiding archeologisch landschap overeenkomen met de aanduiding aardkundig waardevolle gebieden in de Verordening ruimte.

Cultuurhistorie
In 2004 heeft de gemeente het 'Erfgoedplan gemeente Oss' opgesteld. In dit Erfgoedplan wordt zo goed mogelijk in beeld gebracht welke monumentale, archeologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden de gemeente kent. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met de aanwezige cultuurhistorische waarden.

Een belangrijk aspect in dit beleid is een integrale aanpak van het erfgoed in de gemeente. Hieronder vallen monumentenzorg, archeologie en cultuurhistorische waarden in het landschap. Dat wil zeggen, het behoud en beheer van het monumentale gebouw of object blijft alle aandacht en zorg houden, maar de methoden om dit behoud te garanderen zijn in een groter verband geplaatst. Om deze reden is sprake van een ontwikkeling van zorg voor gebouwen naar integraal beheer van cultuurhistorisch erfgoed. De zorg en zorgvuldige omgang met archeologische en landschappelijke waarden speelt hierin mee. Door deze gewijzigde benadering is het van belang in een vroeg stadium van stadsontwikkeling of gebiedsverandering de positie van monumenten en van archeologische en cultuurhistorische landschappelijke waarden zo optimaal mogelijk te bepalen. Positief gevolg hiervan is dat monumenten, archeologische gegevens en landschap meewegen en zo mogelijk het uitgangspunt gaan vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen.

De bescherming van rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten is geregeld in de Monumentenwet 1988 en in de Monumentenverordening Oss die in 2010 is vastgesteld. In de verordening zijn verbodsbepalingen met betrekking tot beschermde monumenten opgenomen. De beschermde monumenten staan vermeld in de gemeentelijke monumentenlijst.

De monumenten zijn tevens opgenomen in de Welstandsnota gemeente Oss. Ze vallen als specifieke objecten onder welstandsniveau 1.
De bescherming van monumenten vindt aldus via twee sporen plaats. Voor het bouwen op, bij, aan of in een monument is altijd een omgevingsvergunning nodig. De welstandstoetsing maakt deel uit van de omgevingsvergunningsprocedure. Wanneer een te verbouwen bouwwerk onder de werking valt van de Monumentenwet 1988 of van een gemeentelijke verordening is, naast een omgevingsvergunning voor het bouwen tevens een 'monumentenvergunning' nodig. Beide toetsen verschillen inhoudelijk.
De 'monumentale' toetsing vindt plaats aan de hand van de redengevende beschrijving die ten grondslag heeft gelegen aan de aanwijzing tot monument. De wijziging aan het bouwwerk wordt beoordeeld binnen het kader van de monumentale en historische waarde ervan zoals vastgelegd in de beschrijving.
In de welstandstoetsing wordt het te wijzigen bouwwerk beoordeeld naar redelijke eisen van welstand van het bouwwerk op zichzelf (aan de hand van de in de welstandsnota vastgelegde welstandscriteria) en in relatie tot zijn omgeving. Met betrekking tot dat laatste aspect is in de welstandsnota geregeld dat bij toetsing van een bouwplan aan omliggende panden, binnen een straal van 25 meter van een monument rekening dient te worden gehouden met de uitstraling van het monument.

De bescherming van gemeentelijke stads- of dorpsgezichten is eveneens geregeld in de Monumentenverordening 2010. Hierin is opgenomen dat de gemeenteraad ter bescherming van een beschermd gemeentelijk stads- of dorpsgezicht een bestemmingsplan vaststelt.

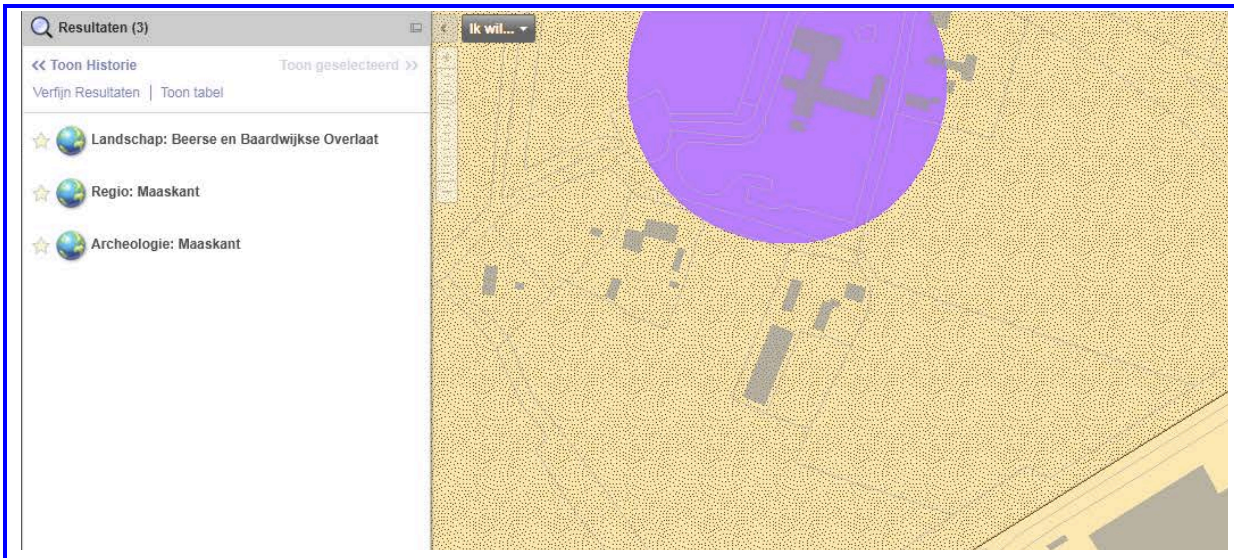
Archeologische waarden

De archeologische verwachtingswaarde ter plaatse van het initiatief is ‘hoog’, zie onderstaande uitsnede uit het archeologiebeleid gemeente Oss.

Dit betekent dat alleen zonder archeologisch onderzoek grondwerkzaamheden zijn toegestaan die strekken tot een oppervlakte van 100m2 en minder diep dan 0,3m ten opzichte van het maaiveld.

Voor onderhavig initiatief zullen meer m2’s geroerd worden en zal sprake zijn van graafwerkzaamheden dieper dan 0,3m, dus is archeologisch onderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek is gezien de lange doorlooptijd nog niet uitgevoerd en zal te zijner tijd bij de aanvraag omgevingsvergunning overlegd worden. Voor nu blijft dan ook de dubbelbestemming ‘Waarde - Archeologie 2’ van toepassing.

Cultuurhistorische waarden
Volgens de provinciale cultuurhistorische waardenkaart ligt onderhavige locatie in de regio Maaskant, is sprake van cultuurhistorisch landschap Beerse en Baardwijkse Overlaat en is archeologisch landschap Maaskant van toepassing. Zie de uitsnede van de cultuurhistorische waardenkaart hieronder.



De kaartlagen ‘cultuurhistorische vlakken’ en ‘complexen van cultuurhistorisch belang’ zijn ook opgenomen in de Verordening ruimte Noord-Brabant. Uit de Verordening ruimte blijkt dat dergelijke kaartlagen op onderhavige locatie niet van toepassing zijn.

In het plangebied is geen sprake van cultuurhistorisch waardevolle of monumentale bebouwing dan groen.

3.4.7 Welstandsnota Gemeente Oss

In 2013 is de Oplegnotitie Nieuw Welstandsbeleid Oss behorend bij de Welstandsnota Oss vastgesteld. In dit nieuwe welstandsbeleid behoeven een grote hoeveelheid bouwwerken niet langer naar de Welstandskamer voor advies. Verder wordt de mogelijkheid geboden om bestaande en nieuwe locaties volledig welstandsvrij te maken.
In de nota wordt onderscheid gemaakt tussen 2 welstandsniveaus. Voor de beeldbepalende gebieden en zones blijft het welstandstoezicht behouden. Voor de overige gebieden wordt het welstandstoezicht versoepeld of is geen welstandstoets meer nodig. In de nota zijn de criteria opgenomen waaraan de Welstandskamer een bouwplan toetst.

Het initiatief is gelegen in gebied waar welstandsniveau 2 geldt. Zie de uitsnede van de kaart behorende bij Het Nieuwe Welstandsbeleid Oss hieronder.

Dit betekent het volgende (geel gearceerd):

Gebieden	Welstandsniveau 1	Welstandsniveau 2	Welstandsvrij
Welstandstoezicht	alle bouwwerken	hoofdgebouw	geen
Welstandscriteria / toets	hoofd-, deel- en detailaspecten van gebiedscriteria en/of algemene criteria	hoofdaspecten van gebiedscriteria of algemene criteria	geen
Welstandsvrij	nee	veel voorkomende kleine bouwwerken	alles
Welstandsvrij onder voorwaarden	nee	dakkapel voorzijde, reclame en zendmast	geen
Excessenregeling	ja	hoofdgebouw, dakkapel voorzijde, reclame en zendmast	geen

Nadat de bestemming van onderhavige locatie gewijzigd is in ‘Wonen’ zal in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning in ieder geval t.b.v. de bouw van de nieuwe woning (hoofgebouw) ook voldaan moeten worden aan redelijke eisen van Welstand.

3.4.8 Verkeer

Mobiliteitsvisie, Balans in beweging

In de mobiliteitsvisie (2009) staan drie begrippen centraal; bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het centrale doel van de mobiliteitsvisie is het in balans brengen van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de gemeente, nu en in de toekomst. Om deze balans te bereiken streeft de gemeente naar een verschuiving in het gebruik van vervoerswijzen. Een groter deel van de verplaatsingen moet plaats gaan vinden met de fiets of met het openbaar vervoer. Dit is nodig om Oss bereikbaar en leefbaar te houden. Oss wil de verschuiving bereiken door het gebruik van fiets en openbaar vervoer te stimuleren. Deze vervoerswijzen moeten veilig en comfortabel zijn en men moet snel op de plaats van bestemming kunnen komen. De goede bereikbaarheid is met name gericht op de economisch belangrijke gebieden van Oss. De bedrijventerreinen vallen hieronder. De doorstroming op de wegen naar de bedrijventerreinen (i.c. N329) moet optimaal zijn. Hoewel de bereikbaarheid van de economisch belangrijke gebieden voor alle vervoerswijzen goed moet zijn, streeft de gemeente wel naar een verschuiving van vervoerswijze. Korte verplaatsingen moeten bij voorkeur per fiets of te voet afgelegd worden en niet per auto. Voor het vervoer van goederen zal het gebruik van water en spoor verder gestimuleerd worden.
In de uitwerkingsfase zullen de doelstellingen uit de visie langs drie lijnen worden uitgewerkt: infrastructuur, gedrag en organisatie. Er heeft inmiddels een uitwerking plaatsgevonden in de deelplannen Wegen, Fiets, Openbaar Vervoer en Gedrag.

Onderhavig initiatief leidt niet tot extra verkeersbewegingen, omdat de verkeersbewegingen die gepaard gingen met de exploitatie van de varkenshouderij opgeheven worden en de functie die daarvoor in de plaats komt minder en ander soortige verkeersbewegingen met zich meebrengt. Zo worden vrachtwagens verruild voor personenauto's. De verkeersbewegingen van de bestaande en de nieuwe functie wegen evenredig tegen elkaar op. De omschakeling van de bedrijfswoning naar burgerwoning brengt niet meer of minder verkeersbewegingen met zich mee. De reeds aanwezige infrastructuur (erftoegangsweg type II) kan e.e.a. prima afwikkelen. Het wegprofiel en de ontsluiting zijn afdoende.

Op basis van de door de gemeente Oss vastgestelde parkeernormen moet op onderhavige locatie voorzien zijn in 4 parkeerplaatsen. Vrijstaande woningen worden getypeerd als dure woningen, waarvoor in het buitengebied een parkeernorm van 2 parkeerplaatsen per woning van toepassing is. Op het eigen terrein is voldoende parkeerruimte voor auto's (meer dan 4) en fietsen aanwezig.
Het aspect verkeer is geen belemmering voor het initiatief.

Parkeren

Op 22 augustus 2006 heeft het college van burgemeester en wethouders de nota "parkeernormen voor woonwijken" vastgesteld. In deze notitie staat beschreven welke parkeernormen gehanteerd moeten worden bij nieuwe projecten (zowel uitbreidingen als herstructurering). Uitgangspunt voor herontwikkeling is dat het parkeren op eigen terrein dient te worden opgelost.

In de huidige situatie is op eigen terrein voldoende parkeergelegenheid aanwezig voor auto's, vrachtwagens en eventuele fietsen. In de toekomstige situatie dienen op eigen terrein vier parkeerplaatsen voor auto's van toepassing te zijn. Op het eigen terrein is ruimte voor meer dan vier auto's (naast elkaar). In de toekomstige situatie blijft er voldoende ruimte aanwezig welke in geval van de nieuwe woning ook voor parkeren ingericht zal worden. In geval van de bestaande woning is al ruimte voor parkeren ingericht. Het aspect parkeren is geen belemmering voor het initiatief.

3.4.11 Beleid aan huis gebonden activiteiten

Op 22 november 2012 heeft de gemeenteraad het Beleid aan huis gebonden activiteiten - Actualisatie 2012 vastgesteld. Het beleid voor aan huis gebonden activiteiten is opgesteld om mogelijkheden te bieden aan ondernemen vanuit de eigen woning. Door de jaren heen zijn de activiteiten die aan huis worden ondernomen steeds meer divers geworden. Het gaat allang niet meer alleen om een huisarts of accountant aan huis. Er is een breed scala dat aan huis uitgeoefend kan worden. Voorbeelden zijn een adviesbureau, pedicure of afslanksalon. Ook komen er steeds vaker vragen om kleinschalige cursussen te mogen geven, voor kleinschalige kinderopvang, ambachtelijke bedrijfjes of een bed en breakfast. Met

het beleid wordt ingespeeld op de veranderende inzichten over aan huis gebonden activiteiten. Er wordt ruimte gegeven aan deze nieuwe vormen om vanuit de thuissituatie te werken. Het gaat dus altijd om een bewoner die de activiteit uitvoert. Een andere belangrijke voorwaarde is steeds dat de activiteit zich goed verhoudt met de woonomgeving.

Het beleid aan huis gebonden activiteiten is er op gericht om zoveel mogelijk rechtstreeks toe te staan. Er is een lijst opgesteld met een breed scala aan activiteiten die rechtstreeks mogen worden uitgeoefend in de woning. Deze lijst is als bijlage opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.
Bij het opstellen van de lijst van rechtstreeks toegestane activiteiten is de woonomgeving het uitgangspunt geweest. Dit houdt in dat er geen bedrijven op staan die veel verkeer aantrekken of activiteiten die milieuhinder veroorzaken, die niet past in een woonomgeving. Het oppervlak van de rechtstreeks toegestane activiteiten is 35m^2.

Maar niet alle activiteiten kunnen rechtstreeks in een woning worden uitgevoerd. Soms is een toetsing vooraf nodig. Als dit positief is, wordt toestemming verleend in de vorm van een ‘omgevingsvergunning waarbij van het bestemmingsplan wordt afgeweken’. Bij deze afweging spelen publieksaantrekkende werking en milieu- en verkeersaspecten altijd een rol.
Voorbeelden van activiteiten waarbij een toetsing vooraf nodig is zijn: een groter oppervlak dan het toegestane 35 m^2, andere activiteiten dan die in de lijst zijn opgenomen of groepsmatige activiteiten. In het nieuwe beleid worden de mogelijkheden voor dit afwijkend gebruik beschreven. Voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor afwijkend gebruik moet de aanvrager een concrete aanvraag om toestemming bij de gemeente indienen.

Hoofdstuk 4 Verantwoording

4.1 Milieu- en omgevingsaspecten

In deze paragraaf wordt ingegaan op de milieu- en omgevingsaspecten die verband houden met, of betrekking hebben op de ruimtelijke ontwikkeling. Het gaat daarbij meestal om de wisselwerking met de omgeving. Welke gevolgen heeft het initiatief voor de omgeving en omwonenden? Maar ook, welke gevolgen hebben activiteiten in de omgeving voor de mogelijkheden op de projectlocatie? Achtereenvolgens komen de volgende aspecten aan bod:

- Bedrijven en milieuzonering (§ 4.1.1)
- Bodem (§ 4.1.2)
- Externe veiligheid (§ 4.1.3)
- Geurhinder: agrarisch (§ 4.1.4)
- Geur: industrieel (§ 4.1.5)
- Luchtkwaliteit (§ 4.1.6)
- Straling (§ 4.1.7)
- Water (§ 4.1.8)
- Weg-, spoor-, en industrielawaai (§ 4.1.9)

4.1.1 Bedrijven en milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening voorkomt hinder en gevaar. Dit kan door voldoende afstand te houden tussen milieubelastende activiteiten van bedrijven en gevoelige functies, zoals woningen. Het doel van milieuzonering is om de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Daarnaast kan milieuzonering bedrijven voldoende zekerheid bieden om hun activiteiten duurzaam uitvoeren. De handreiking Bedrijven en milieuzonering van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) geeft richtafstanden om de milieuzonering van bedrijven te kunnen bepalen.

Het initiatief bestaat uit een om te zetten agrarische bedrijfswoning naar een burgerwoning en een nieuw op te richten woning. Voor wat betreft de om te zetten woning: deze wordt door de omzetting niet beperkender voor eventueel omliggende bedrijven of andersom. In geval het zijn van een agrarische bedrijfswoning gelden t.a.v. omliggende bedrijven nl. dezelfde afstanden en beperkingen als in geval van het zijn van een burgerwoning. Dit is anders voor wat betreft de nieuw op te richten woning, zie daarvoor onderstaande.

In de omgeving van de nieuw op te richten woning zijn drie bedrijven gelegen, namelijk:

- Elleboogstraat 2/ Dorpenweg 23, klooster Soeterbeeck, vergader en conferentiecentrum ‘studiecentrum’ (kortste afstand bestemmingsvlak tot bestemmingsvlak, 12,5m)
- Elleboogstraat 3, agrarisch bedrijf (kortste afstand bestemmingsvlak tot bestemmingsvlak, 60m)
- Dorpenweg 21, kantoor (kortste afstand bestemmingsvlak tot bestemmingsvlak, 158m)

Op basis van de Handreiking ‘Bedrijven en Milieuzonering’ van de VNG, editie 2009 gelden voor bovengenoemde bedrijven de volgende grootste richtafstanden:

- Elleboogstraat 2/ Dorpenweg 23: hotels en pensions met keuken, conferentie-oorden en congrescentra, 10m;
- Elleboogstraat 3: akker- en/of tuinbouw in combinatie met het fokken en houden van dieren (niet intensief), 100m v.w.b. geur (30m voor stof, 30m voor geluid);
- Dorpenweg 21: overige zakelijke dienstverlening: kantoren, 10m.

Op basis van bovenstaande is de nieuw op te richten woning gelegen binnen de richtafstand v.w.b. geur van het bedrijf aan Elleboogstraat 3. De gemeente Oss heeft echter, zoals op basis van de Wet geurhinder en veehouderij is toegestaan, aanvullend beleid ten aanzien van geurhinder opgesteld. Op basis van dat beleid hoeft in het buitengebied als het gaat om bedrijven met dieren zonder geuremissiefactor geen vaste afstand van 50m maar van 25m in acht genomen te worden als afstand tussen woningen en grondgebonden veehouderijen (halvering richtafstand). Aan deze afstand van 25m wordt voldaan. In de paragraaf ‘geurhinder: agrarisch’ wordt hierop nader ingegaan.

Milieuzonering is geen beperkende factor voor het initiatief.

4.1.2 Bodem

Op basis van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht, moet in planvorming rekening gehouden worden met de bodemkwaliteit in relatie tot de gewenste functies. In de Bouwverordening van de gemeente Oss is geregeld dat onder bepaalde omstandigheden het oprichten van gebouwen pas kan plaatsvinden als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Om die reden dient bij iedere nieuwbouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek te worden vastgesteld.

Daar onderhavig initiatief nieuwbouwactiviteiten bevat is ter plaatse een verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 uitgevoerd (zie bijlage 5 bij deze ruimtelijke onderbouwing). Hieruit blijkt dat de toplaag licht verontreinigd is met cadmium, kobalt, lood en zink. In de puinhoudende toplaag is tevens een licht verhoogd gehalte aan barium en koper aangetoond. De ondergrond blijkt een licht verhoogd gehalte aan kobalt te bevatten. In het grondwater zijn licht verhoogde gehaltes aan barium en kwik gemeten. De aangetoonde gehaltes zijn dermate laag dat de uitvoering van een aanvullend of nader onderzoek hiervoor niet noodzakelijk is.

Tijdens de uitvoering van de veldwerkzaamheden zijn bijmengingen met puin waargenomen en is plaatselijk asbestverdacht materiaal in de bodem aangetroffen. Het aantreffen van puin en asbestverdacht materiaal vormen aanleiding voor het uitvoeren van een nader asbestonderzoek conform de NEN 5707. Door het onderzoeksbureau wordt aanbevolen het asbestonderzoek pas uit te voeren na de sloop van de opstallen, dan is het terrein beter toegankelijk en kan worden bepaald of onder de bouwwerken en verhardingen asbesthoudend materiaal verwerkt is.

Op basis van deze resultaten dient de hypothese - niet verdachte locatie met betrekking tot de aanwezigheid van bodemverontreiniging - verworpen te worden. De gevolgde strategie is echter als voldoende te beschouwen.

4.1.3 Externe veiligheid

Rijkskader

Externe veiligheid behandelt de risico's die ontstaan als gevolg van opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Deze risico’s kunnen hun weerslag hebben op de omgeving. Het wettelijke kader voor externe veiligheid bestaat onder meer uit:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)
- de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS)
- het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Enerzijds gaat het over de *risicobronnen* (bedrijven of transportroutes). Anderzijds gaat het over de *risico-ontvangers* (omstanders die niets met de opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen te maken hebben). Wat betreft de *risico-ontvangers* maakt de wetgeving onderscheid in kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Kwetsbare objecten zijn gebouwen, waarin (of waarbij) groepen van circa 50 personen of groter, gedurende langere aaneengesloten tijd verblijven. Ook sommige gebouwen waarin/waarbij kleinere groepen verblijven, worden als kwetsbaar object gezien, wanneer die personen beperkt zelfredzaam zijn (zoals zieken, bejaarden of gehandicapten). Beperkt kwetsbare objecten zijn verspreid liggende woningen en bedrijven waarin/waarbij groepen van minder dan 50 personen gedurende langere aaneengesloten tijd verblijven. In de landelijke wetgeving wordt meer gedetailleerd beschreven wat er onder kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten wordt verstaan. Belangrijk is hierbij dat de opsomming in de wetgeving niet limitatief is, zodat er in de verdere uitwerking van het beleid nog enige vrijheid rest.

Verder maakt de wetgever onderscheid tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die continu op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. De wetgever schrijft voor hoe moet worden omgegaan met de PR 10-6/jaar. Binnen deze contour heeft iemand die hier continu aanwezig is de kans van 1 op één miljoen om te overlijden als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop niet meer dan 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Gemeentelijk kader
Ook in de gemeente Oss zijn risicobronnen aanwezig in de vorm van transportassen en stationaire activiteiten. Dit vraagt om een gemeentelijke visie. Op 19 mei 2011 heeft de gemeenteraad de Beleidsvisie Externe veiligheid vastgesteld. Deze beleidsvisie beschrijft op welke manier de gemeente Oss externe veiligheid in haar afwegingen betrekt.

Het initiatief betreft twee beperkt kwetsbare objecten zoals geformuleerd in het Bevi, artikel 1 onder b. Één van deze objecten is een bedrijfswoning welke omgezet wordt in een burgerwoning en daarmee qua kwetsbaarheid in het kader van externe veiligheid niet wijzigt. Deze zal hier dus verder buiten beschouwing blijven. Voor wat betreft de nieuw op te richten woning het volgende.

Onderhavig object is niet gelegen binnen een plaatsgebonden risicocontour (PR 10-6/jaar). Zie onderstaande uitsnede van de risicokaart.

Het object is wel gelegen binnen het invloedsgebied van een risicobron, in dit geval een spoorweg (tracé Nijmegen-'s-Hertogenbosch). Zie de uitsnede van de kaart behorende bij de beleidsvisie externe veiligheid Oss en de daarop aangegeven grijze zone (en blauwe cirkel) hieronder waar het plangebied binnen valt.

Omdat het object op 198m van het spoor is gelegen, valt het object volgens de Beleidsvisie Externe Veiligheid van de gemeente Oss nog net in zone II BLEVE aandachtsgebied (100% letaal): 0-200m. Deze zone omvat het BLEVE aandachtsgebied (het gebied waar de effecten van een BLEVE het hevigst zijn). In deze zone zijn personen (ook personen in gebouwen) onvoldoende beschermd tegen een BLEVE. Vluchten is de enige optie om een calamiteit te overleven. Vanaf 200m zijn mensen binnenshuis in principe voldoende veilig. Daar het hier gaat om een beperkt kwetsbaar object (verspreid liggende woningen), dient het groepsrisico o.b.v. zwaarte 2 verantwoord te worden. Dit betekent:

1. er hoeft geen noodzaak te worden aangetoond om de voorziening op deze plek te realiseren;
2. de zelfredzaamheid is goed

Slechts een klein deel van de woning ligt in de 200 m zone. Het grootste deel van de woning ligt er buiten. Personen kunnen de woning zelf of met elkaars hulp verlaten en een veilig heenkomen zoeken. Daarbij is het niet te verwachten dan de woning als gevolg van een BLEVE volledig zal instorten of in brand zal staan. De zelfredzaamheid is goed.

3. bestrijdbaarheid:

a. er is een goede verkeerskundige ontsluiting voor hulpdiensten;

De toegangsweg tot de locatie ligt ruim buiten de 200 m contour. Het is een, weliswaar doodlopende, maar openbare weg van voldoende breedte. De toegangsweg is via twee zijden te bereiken waarbij men buiten het risicogebied kan blijven.

b. er wordt voldaan aan de Handleiding bluswatervoorziening of een gelijkwaardig voorstel van de brandweer;

De bluswatervoorziening ter plaatse is voor zowel de reguliere brandbestrijding als de Incidentenbrandbestrijding op het spoor onvoldoende. Gezien de afstand tussen spoor en de woningen is het ontstaan van brand bij spoorwegincidenten niet waarschijnlijk. Voor de reguliere brandbestrijding worden alternatieven in de vorm van tankwagens binnen de regio geïntroduceerd, waarmee de bluswatervoorziening in het plangebied voldoende wordt gegarandeerd.

c. er is voldoende opvang, afvoersloten;

De locatie is gelegen in het buitengebied en omgeven door een sloot. Water afkomstig van een eventueel noodzakelijke vuurbestrijding zal de bodem instromen en, afhankelijk van de hoeveelheid, ook zijn weg vinden in de aanwezige sloten rondom het perceel. De berging van calamiteitenwater is derhalve geen probleem.

d. er zijn minimaal twee vluchtroutes van de bron af;

Aangezien de locatie is gelegen op de rand van de 200 m zone kan men zich eenvoudig in een boog > 180° van de bron verwijderen. In westelijke richting kan dat zowel te voet

als met een vervoermiddel en in noordelijke richting kan men te voet het perceel van de overburen betreden. In oostelijke richting kan men, indien nodig met een auto, maar zeker te voet via een toegangspad voor landbouwwerktuigen de aanwezige akker bereiken. Al deze vluchtroutes leiden van de bron weg.

e. kwetsbare objecten moeten aan risicoluwe zijde worden gerealiseerd.

Er is geen sprake van een kwetsbaar object maar van een beperkt kwetsbaar object.

4. maatregelen:

a. maatregelen moeten in beschouwing worden genomen;

Indien er op grond van veiligheid door het bevoegde gezag of de veiligheidsdiensten aanvullende maatregelen worden voorgesteld dan zullen deze op haalbaarheid worden beoordeeld.

b. privaatrechtelijk afdwingen is niet nodig.

4.1.4 Geurhinder: agrarisch

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) is het beoordelingskader voor geur bij milieuvergunningen, bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen. Het gaat uitdrukkelijk om agrarische geur van landbouwhuisdieren uit dierstallen. De wet maakt onderscheid tussen geurnormen voor intensieve en extensieve veehouderijen. De geurbelasting van intensieve veehouderijen wordt berekend en uitgedrukt in de vorm van een geurcontour. De geurbelasting van extensieve veehouderijen wordt uitgedrukt in vaste afstanden.
De gemeente Oss heeft op basis van de wet een eigen geurbeleid opgesteld. Het geurbeleid bestaat uit twee delen: de “Geurgebiedsvisie 2013” en de “Agrarische geurverordening gemeente Oss 2013”. Het hanteert per soort gebied een eigen geurnorm en streeft de volgende doelen na:

- de burger beschermen tegen geurhinder
- de veehouderijen niet onnodig beperken

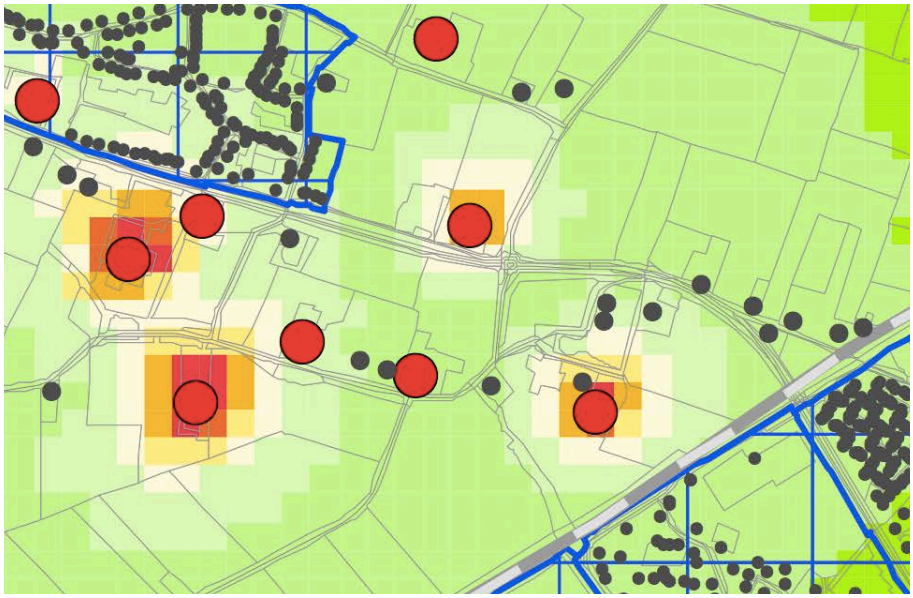
ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken, onder de voorwaarde dat er een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is.
De gemeentelijke “Beleidsregel ruimtelijke ontwikkelingen en geurhinder” is van belang voor de vraag of een ruimtelijke ontwikkeling kan plaatsvinden. De beleidsregel geeft aan wanneer sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

In artikel 1 van de Wgv wordt een geurgevoelig object als volgt omschreven: een gebouw, bestemd voor en blijkens aard, indeling en inrichting geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en die daarvoor permanent of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik, wordt gebruikt. Op basis hiervan betreft het initiatief twee geurgevoelig objecten in de zin van de wet. Één van de geurgevoelige objecten is reeds opgericht en betreft een agrarische bedrijfswoning die omgezet wordt naar een burgerwoning. Deze wijziging heeft geen gevolgen voor de geurgevoeligheid van het object of andersom t.a.v. de milieuruimte van omliggende bedrijven. De woning behoorde nl. na 19 maart 2000 nog tot een veehouderij. Dit is anders in geval van de nieuw op te richten woning. Daarvoor geldt het volgende.

<u>Voorgrondbelasting</u>
Voor bedrijven zonder geuremissiefactor, zoals melkveebedrijven en maneges, gelden vaste afstanden van 100 en 50 meter voor respectievelijk objecten binnen en buiten de bebouwde kom. In de nabijheid van de nieuw op te richten woning ligt een agrarisch bouwvlak t.b.v. grondgebonden veehouderij (Elleboogstraat 1 te Deursen-Dennenburg). Hiervoor geldt een vaste afstand van 50 meter, omdat het geurgevoelige object buiten de bebouwde kom is gelegen. De Wgv stelt dat halvering van deze afstanden mogelijk is indien de gemeente daar middels eigen geurbeleid toe besluit. De gemeente Oss heeft dit gedaan. In onderhavige situatie kan dus met een afstand van 25m worden voldaan. Gemeten van bestemmingsvlak tot bestemmingsvlak is sprake van een afstand van 61m. Aan de benodigde afstand wordt dus ruimschoots voldaan.

De nieuw op te richten woning zal niet gelegen zijn binnen een geurcontour van een veehouderij. Momenteel is wel een geurcontour aanwezig, maar deze is van de ter plaatse aanwezige intensieve veehouderij (varkenshouderij), welke wordt gesaneerd waardoor deze nieuwe woning mogelijk wordt.

Achtergrondbelasting
Onderstaande uitsnede komt uit de Geurgebiedsvisie 2013. Hierop is het woon- en leefklimaat ter hoogte van het initiatief te zien, waarvan sprake is als de intensieve veehouderij ter plaatse niet wordt gesaneerd. Hiervan is echter wel sprake. Geconcludeerd kan worden dat indien de geurcontour van Elleboogstraat 1 niet meer van toepassing is sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het initiatief wordt niet belemmerd door het aspect geur.



4.1.5 Geur: industrieel

Het nationale industriële geurbeleid is vastgelegd in de Nederlandse emissierichtlijn (NeR). De brief van het ministerie van Infrastructuur en Milieu van 30 juni 2005 stelt het rijksbeleid in grote lijnen vast. Het algemene uitgangspunt is het voorkomen van (nieuwe) hinder. Dit uitgangspunt vormt samen met het toepassen van de Beste Beschikbare Techniek (BBT) de kern van het geurbeleid. Uitgangspunten van het rijksbeleid zijn:

- als er geen hinder is, zijn maatregelen niet nodig;
- als er wel hinder is, worden maatregelen getroffen op basis van het Beste Beschikbare Techniek-principe;
- de gemeente stelt vast welke mate van hinder acceptabel is.

Gemeenten en provincies hebben de bevoegdheid om een eigen geurbeleid vast te stellen. De provincie Noord-Brabant heeft een eigen geurbeleid voor provinciale bedrijven, de Beleidsregel beoordeling geurhinder omgevingsvergunningen industriële bedrijven Noord-Brabant. De gemeente Oss heeft geen eigen industrieel geurbeleid. Per situatie stelt de gemeente Oss vast of sprake is van een acceptabel geurniveau. Er zijn verschillen in het niveau van bescherming mogelijk. Voor een bedrijfswoning kan bijvoorbeeld een hogere geurbelasting gehanteerd worden dan voor aaneengesloten woonbebouwing.

Het initiatief is niet gelegen in de buurt (lees: richtafstand) van industrieterreinen of niet-agrarische bedrijven. Om die reden is industriële geurhinder geen beperkende factor voor het initiatief.

4.1.6 Luchtkwaliteit

Het beleid en de regelgeving over luchtkwaliteit heeft tot doel om mensen te beschermen tegen de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging. Ze bevatten luchtkwaliteitsnormen voor verschillende stoffen. Ruimtelijke plannen of projecten die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit, zoals bestemmingsplannen, dienen getoetst te worden aan de Wet milieubeheer (afdeling 5.2.). Deze wet bevat grenswaarden voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, fijn stof, lood, benzeen en koolmonoxide in de buitenlucht. In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Overschrijding van de grenswaarden van andere stoffen komt bijna niet voor.
De wet maakt onderscheid tussen kleine en grote ruimtelijke projecten. Kleine projecten zijn projecten die de luchtkwaliteit niet ‘in betekende mate’ (NIBM) verslechteren. Deze projecten hoeven niet meer beoordeeld te worden op luchtkwaliteit. Ze zijn namelijk zo klein dat ze geen wezenlijke invloed hebben op de luchtkwaliteit. Er is geen belemmering als een klein project niet of nauwelijks bij draagt aan luchtverontreiniging, óók niet in overschrijdingsgebieden (gebieden met te veel luchtvervuiling). De ministeriële Regeling NIBM geeft aan in welke gevallen een nieuw project in ieder geval een NIBM-project is. Dit is bijvoorbeeld het geval als er minder dan 500 woningen worden gebouwd bij minimaal één ontsluitingsweg, of minder dan 1.000 woningen bij twee ontsluitingswegen.
Het Besluit gevoelige bestemmingen beperkt de vestiging van zogeheten ‘gevoelige bestemmingen’, zoals een school, in de nabijheid van provinciale en rijkswegen. Het besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2), met name kinderen, ouderen en zieken. Daartoe voorziet het besluit in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg. Waar in zo’n onderzoekszone de grenswaarden voor PM_{10} of NO_2 (dreigen te) worden overschreden, mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een ‘gevoelige bestemming’ niet toenemen. Dit wordt bereikt door op zo’n plek de vestiging van bijvoorbeeld een school niet toe te staan. Bij uitbreidingen van bestaande gevoelige bestemmingen is een eenmalige toename van maximaal 10% van het totale aantal blootgestelden toegestaan. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen.
Het gaat hierbij niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord, maar om alle vergelijkbare functies, ongeacht de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten. Van doorslaggevend belang is de (voorziene) functie van het gebouw en het bijbehorende terrein. In de context van dit besluit worden ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties dus niet als gevoelige bestemming gezien.
De gemeente heeft geen eigen regelgeving en beleid over luchtkwaliteit.

Er is sprake van een NIBM-project. Het initiatief is behoorlijk kleiner dan bijvoorbeeld een woonwijk van 500 woningen dat ook als NIBM-project wordt aangemerkt. Verder betreft het initiatief geen gevoelige bestemming in het kader van luchtkwaliteit, zoals een school of verzorgingstehuis.

4.1.7 Straling

Het beleid voor elektromagnetische velden is opgenomen in het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4), de Toekomstagenda Milieu en de beleidsnota Nuchter Omgaan met Risico's, beslissen met gevoel voor onzekerheden (2004). Het ministerie van Infrastructuur en milieu heeft het beleid voor bovengrondse hoogspanningslijnen uitgewerkt in een advies van oktober 2005. Dit advies is verder toegelicht in een brief van november 2008. De gemeente Oss heeft in het Milieubeleidsplan 2010-2014 het rijksadvies vastgelegd als beleidsuitgangspunt. Dit houdt in dat er bij nieuwbouwplannen of het realiseren van nieuwe hoogspanningslijnen voorkomen dient te worden dat er gevoelige bestemmingen terecht komen in een zone waar het magnetische veld gemiddeld over een jaar hoger is dan de norm van 0,4 microtesla.

De projectlocatie is niet gelegen in een zone van 80 meter van een bovengrondse hoogspanningslijn. De straling van bovengrondse hoogspanningslijnen is geen beperkende factor voor het initiatief.

4.1.8 Water

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater. Ook verbetert de Waterwet de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) stelt een watertoets verplicht voor ruimtelijke plannen waarin waterbelangen spelen. De watertoets bewaakt de waterkwaliteit en waterkwantiteit. Een watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en beoordelen. Waterhuishoudkundige aspecten zijn onder meer veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit, verzilting en verdroging. De watertoets heeft betrekking op alle wateren: rijkswateren, regionale wateren, gemeentelijke en particuliere wateren en grondwater.
De gemeente Oss heeft in 2013 een integraal plan Watertaken vastgesteld. Het plan bestaat uit twee delen. Het “verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan” (vGRP) regelt de zorg voor inzameling en transport van afvalwater. Ook regelt het vGPR een doelmatige verwerking van afvloeiend hemelwater en overtollig grondwater. Daarnaast biedt het plan Watertaken een kader voor de andere watertaken van de gemeente. De gemeente is verantwoordelijk voor de openbare ruimte. Het gaat vooral om de zorg voor oppervlaktewater in bebouwd gebied. De gemeente is ook verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke ordening. Het gaat om voldoende ruimte voor water in ruimtelijke plannen. De watertoets is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Beleid van gemeente, provincie en rijk is van toepassing bij een watertoets. Toetsing van uw waterparagraaf gebeurt op kwaliteit en kwantiteit. De verwerking van hemelwater, afvalwater en planologische ‘waterbestemmingen’ komen aan bod.

Op www.dewatertoets.nl is de digitale watertoets ingevuld. Hiervan zijn drie mogelijke uitkomsten/ procedures:

- Geen waterbelang: Er is een functiewijziging zonder relevante wateraspecten
- Verkorte procedure: U heeft een klein plan met weinig relevante wateraspecten
- Normale procedure: U heeft een groot plan met meerdere relevante wateraspecten.

Na het invullen van de digitale watertoets werd direct aangegeven dat voor het ruimtelijk plan de verkorte procedure geldt. Bijgevoegd bij deze ruimtelijke onderbouwing treft u het toetsresultaat en de samenvatting van www.dewatertoets.nl (zie bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing).

Aangaande de afvoer van afvalwater is de gemeente bevoegd gezag. Via de gemeente zal zorggedragen worden voor een extra aansluiting op het gemeentelijke riool t.b.v. de afvoer van afvalwater.

4.1.9 Weg-, spoor- en industrielawaai

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt bescherming tegen (spoor)weglawaai en tegen industrielawaai van inrichtingen voor zover gelegen op een gezoneerd industrieterrein. In de Wgh wordt een beperkt aantal typen objecten beschermd, de zogenoemde geluidgevoelige objecten.
De Wet geluidhinder kent een stelsel van normen ter voorkoming van geluidhinder. Ter bescherming van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen zijn grenswaarden opgenomen. Hierbij is een ondergrens (voorkeursgrenswaarde) en een bovengrens (maximaal toelaatbare grenswaarde)

opgenomen. De Wgh biedt gemeenten de mogelijkheid om gericht in te spelen op de lokale situatie door maatwerk te leveren. Burgemeester en wethouders kunnen een hogere waarde vaststellen dan de ondergrens, maar mogen daarbij de bovengrens niet overschrijden.
In 2010 heeft de gemeenteraad van Oss de geluidsnota “Geluidskwaliteit in de leefomgeving” vastgesteld. De gemeente Oss maakt hierbij gebruik van gebiedsgericht geluidbeleid. Per gebied wordt een geluidskwaliteit nagestreefd. Zo zijn er ‘rustige gebieden’, ‘dynamische gebieden’ en er zijn gebieden die ten aanzien van geluid onder druk staan. De geluidsnota gaat ook in op de realistische inzet van onderzoek, het stellen van eigen criteria voor het toestaan van een hogere waarde en bedrijfswoningen op industrieterreinen.
De gemeente Oss streeft naar een leefbare woonsituatie, ook op locaties met een hoge geluidsbelasting. Deze leefbaarheid wordt bereikt door terughoudend te zijn met hogere grenswaarden en door hieraan voorwaarden te verbinden. Deze voorwaarden leggen de initiatiefnemer of de beheerder een inspanning op voor een leefbare woonomgeving als compensatie voor het bouwen en het veroorzaken van een lawaaiige situatie.
Zonering van industrielawaai in het kader van de Wet geluidhinder is het ruimtelijk scheiden van industrieterreinen waarop (grote) lawaaimakers zijn gevestigd enerzijds en woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen anderzijds. Ook in Oss is er een aantal gezoneerde industrieterreinen. Met zonering wordt beoogd rechtszekerheid te bieden aan zowel bedrijven als aan bewoners/gebruikers van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Bedrijven kunnen aan de ene kant hun geluidsproducerende activiteiten niet onbeperkt uitbreiden ter bescherming van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen en buiten de zone. Aan de andere kant wordt, ter bescherming van hun akoestische ruimte, voorkomen dat woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen te veel oprukken naar de bedrijven toe.

Het initiatief betreft op basis van de Wgh een bestaand en een nieuw geluidsgevoelig object. Voor het bestaande geluidsgevoelige object (huidige bedrijfswoning) geldt dat de geluidsbelasting van aanwezige wegen (waar geen wijzigingen optreden) op basis van artikel 76 lid 3 Wgh niet getoetst hoeft te worden aan de (geluids)grenswaarden. Blijft over: het nieuwe geluidsgevoelige object. T.b.v. de geluidsbelasting van de nabijgelegen dorpenweg en de geluidsbelasting ten gevolge van het nabijgelegen spoor op het nieuwe geluidsgevoelige object is een onderzoek gedaan. Dit onderzoek is bijgevoegd als bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing en kent de volgende conclusies.

Het nieuwe geluidsgevoelige object is gesitueerd buiten de bebouwde kom in het buitengebied van de gemeente Oss en ondervindt een relevante geluidsbelasting die wordt veroorzaakt door het wegverkeer op de Dorpenweg en door het railverkeer op het traject ’s-Hertogenbosch – Nijmegen.

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaai inclusief de correctie ex art. 110g van de Wgh ten hoogste 38 dB bedraagt. Bij deze locatie wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde op de maatgevende gevel van 48dB.

De geluidsbelasting ten gevolge van het spoorweglawaai is ten hoogste 58 dB. Bij deze locatie wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde op de maatgevende gevel van 55 dB. Het bevoegd gezag dient daarom een hogere waarde voor de nieuwe bestemming vast te stellen.

Aan de zuidzijde van het nieuwe geluidsgevoelige object (waarneempunt 2) zal een terras worden gerealiseerd. De wettelijke geluidbelasting L_{den} als gevolg van het railverkeer bedraagt hier ten hoogste 41 dB en van het wegverkeer 40 dB (excl. aftrek ex. artikel 110 Wgh). Aan deze gevel, die aan de geluidluwe zijde is gelegen wordt ook een verblijfsruimte geprojecteerd. Hiermee wordt voldaan aan het aanvullend geluidsbeleid zoals de gemeente Oss in haar geluidsnota formuleert.

Om een goed woon- en leefklimaat in het kader van een goede ruimtelijke ordening te waarborgen zal met een nader onderzoek moeten worden aangetoond dat de geluidsbelasting binnen de woning in de geluidsgevoelige vertrekken niet hoger is dan 33 dB. In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning zal de vereiste karakteristieke geluidwering worden getoetst.

Voor geluid t.g.v. industrielawaai wordt verwezen naar paragraaf 4.1.1. bedrijven en milieuzonering, waar diverse milieuaspecten t.a.v. omliggende bedrijven worden besproken en e.e.a. wordt onderbouwd. Hieruit blijkt dat industrielawaai geen belemmerende factor is voor het initiatief of andersom.

4.3 Waarden

Binnen het plangebied voorkomende waarden op het vlak van natuur en de kwaliteit van het landschap dienen te worden gerespecteerd en beschermd, mogelijk zelfs bevorderd. Bij ontwikkelingen moet proactief rekening worden gehouden met de aanwezige waarden. Achtereenvolgens komen aan bod:

- Natuur (§ 4.3.1)
- Kwaliteitsverbetering van het landschap (§ 4.3.2)

4.3.1 Natuur

Bij de bescherming van natuurwaarden gaat het enerzijds om soortenbescherming en anderzijds om gebiedsbescherming. Beschermde plant- en diersoorten ontlenen hun bescherming onder andere aan opname in de Flora- en faunawet. Deze bescherming moet er toe leiden dat het voortbestaan van de soort niet in gevaar komt. De gebiedsbescherming is verankerd in de Natuurbeschermingswet.

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet beschermt in het wild levende planten- en diersoorten. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen leiden tot verstoring, aantasting van broedplaatsen en vernietiging van verblijfplaatsen van beschermde soorten. De mate van bescherming hangt samen met de zeldzaamheid en kwetsbaarheid van de soort. Artikel 2 van de Flora- en faunawet houdt een algemene zorgplicht in. Op basis hiervan worden ook niet beschermde soorten zoveel mogelijk ontzien. De Flora- en faunawet hanteert het ‘nee, tenzij’ principe. Activiteiten die mogelijk leiden tot negatieve effecten op beschermde soorten zijn in principe verboden, tenzij maatregelen kunnen worden genomen om dit te voorkomen. In sommige gevallen dient voor een ruimtelijke ontwikkeling een ontheffing bij het ministerie te worden aangevraagd. Deze ontheffing wordt alleen verleend, als aangetoond wordt dat de voorgenomen ruimtelijke ingreep geen afbreuk zal doen aan de gunstige staat van instandhouding van de beschermde soorten.

Voor de ontwikkeling van onderhavig initiatief is een verkennend ecologisch onderzoek uitgevoerd, een quickscan flora- en fauna. Door middel van deze quickscan is een inschatting gemaakt van mogelijk aanwezige beschermde soorten in/ nabij het plangebied. Zie voor de quickscan bijlage 3 bij deze ruimtelijke onderbouwing en de conclusie daarvan hieronder.

Op basis van de quickscan die ter plaatse van het plangebied is uitgevoerd wordt geconcludeerd dat de bestemmingsplanwijziging geen negatief effect zal hebben op beschermde flora en fauna binnen het plangebied.

Aangezien in de open loods een nest is waargenomen en een uilenkast is opgehangen, wordt aanbevolen de sloop van de loods buiten het broedseizoen (circa 15 maart tot 15 juli) plaats te laten vinden. Indien de sloop binnen het broedseizoen plaatsvindt, dient vooraf gecontroleerd te worden of de nesten in gebruik zijn. Als de nesten in gebruik zijn, dient de sloop uitgesteld te worden.

Op basis van de quickscan is een aanvullend of nader onderzoek naar de aanwezige flora en fauna niet noodzakelijk. Voor de geplande activiteiten is geen ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk en zijn geen compenserende maatregelen nodig.

4.3.2 Kwaliteitsverbetering van het landschap

Het plangebied is buiten bestaand stedelijk gelegen en daarom moet aangegeven worden hoe met artikel 3.2 van de Verordening ruimte 2014 (regeling kwaliteitsverbetering van het landschap) wordt omgegaan. Van belang is dat de tegenprestatie moet passen binnen de regionale afspraken. Deze afspraken staan hieronder verwoord. Het initiatief betreft de omschakeling van een bedrijfs- naar een burgerwoning en sloop van agrarische bebouwing waarvoor in ruil een nieuwe woning teruggebouwd wordt (ruimte-voor-ruimte). Zowel de omschakeling (vergelijkbaar met bedrijfswoning → plattelandswoning) als het ruimte-voor-ruimte onderdeel van het initiatief worden o.b.v. regionale afspraken aangemerkt als een categorie 1 ontwikkeling. Dit betekent dat o.b.v. de regionale afspraken geen landschappelijke inpassing of tegenprestatie geleverd hoeft te worden.

Dit betekent niet dat in het plangebied geen aandacht is besteed aan landschappelijke inpassing. In het kader van artikel 7.8, lid 4 onder a. van de Verordening ruimte 2014 wordt namelijk gesteld dat het bestemmingsplan de nodige voorwaarden moet bevatten om een goede landschappelijke inpassing van de te bouwen woningen te verzekeren waarbij 'kwaliteitsverbetering van het landschap' niet van toepassing is. Om hieraan te kunnen voldoen is een landschappelijk inpassingsplan gemaakt welke uit twee mogelijke inpassingsopties bestaat. Beide opties zijn passend in het landschap. Hieronder zijn beide opties afgebeeld.

Inrichtingsplan versie 1, (de getekende inrichting is indicatief op basis van kadastrale gegevens en luchtfoto).

Inrichtingsplan versie 2, (de getekende inrichting is indicatief op basis van kadastrale gegevens en luchtfoto).

Zie voor het volledige inrichtingsplan bijlage 4 bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Regeling 'kwaliteitsverbetering van het landschap'
In 2010 is de regeling 'Kwaliteitsverbetering van het landschap' uit de Verordening ruimte (destijds art. 2.2, nu artikel 3.2) in werking getreden. In het RRO van januari 2013 is het afsprakenkader over de toepassing en uitwerking van deze regeling vastgesteld.
In 2014 – 2015 is de regeling geëvalueerd en zijn aanbevelingen opgesteld voor bijstelling van het afsprakenkader.

Toepassingsbereik
De *notitie toepassingsbereik* vormt het basisdocument voor het afsprakenkader van de provincie met de gemeenten in de regio Noordoost. Deze notitie bevat de categorie-indeling voor de niet-planmatige

ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied en de bijbehorende tegenprestatie. Voor planmatige ontwikkelingen in het buitengebied is art. 3.2. altijd van toepassing.
Deze notitie geeft de minimale inspanning aan die we regionaal hebben afgesproken. Gemeenten hebben alle vrijheid om meer kwaliteitsverbetering te verlangen als ze dat nodig vinden op basis van beleids- of gebiedsambities. Het afsprakenkader is nadrukkelijk geen ruimtelijk afwegingskader. Gemeenten moeten zelf beoordelen of een ontwikkeling ruimtelijk gewenst is. Vervolgens kan aan de hand van het afsprakenkader beoordeeld worden waar de kwaliteitsverbetering minimaal aan moet voldoen.

Afspraken toepassingsbereik

1. de *notitie Toepassingsbereik* en met name de verdeling van ruimtelijke ontwikkelingen over de verschillende categorieën is de basis voor het afsprakenkader over toepassingsbereik.
2. bij planmatige (stedelijke) ontwikkelingen is kwaliteitsverbetering altijd van toepassing;
3. bij niet-planmatige ontwikkelingen: tegenprestatie gerelateerd aan impact:

- cat. 1 geen impact: geen tegenprestatie
- cat. 2 beperkte impact: landschappelijke inpassing
- cat. 3 grote impact: berekende kwaliteitsverbetering van het landschap

Kwaliteitsverbetering
Binnen de regio is geen unaniem beeld over de toepassing van de landschappelijke tegenprestatie die geleverd moet worden. Er wordt ingezet op keuzevrijheid voor de afzonderlijke gemeenten.

Afspraken kwaliteitsverbetering

1. Bij planmatige (stedelijke) ontwikkelingen: storting in een landschapsfonds of bijdrage in natura in landschapsversterkend project.
2. Bij niet-planmatige ontwikkelingen zijn gemeenten zelf verantwoordelijk voor de toepassing: in natura (op of nabij de projectlocatie), financiële bijdrage in landschapsfonds of een combinatie van beide.
3. Bij kwaliteitsverbetering in natura (op of nabij de projectlocatie) bevat het ruimtelijk plan de verantwoording van de kwaliteitsverbetering.
4. De regio kiest niet voor een (sub)regionaal landschapsfonds. Indien gemeenten een grensoverschrijdend landschapsproject willen realiseren, weten zij elkaar te vinden.

Methodiek bij niet-planmatige 'categorie 3' ontwikkelingen
De regio vindt het belangrijk dat er ruimte is voor lokaal maatwerk. Uitgangspunt is een methodiek die uitgaat van een forfaitair bedrag op basis van grondwaardevermeerdering (bestemmingswinst).

Afspraken methodiek bij niet-planmatige 'categorie 3' ontwikkelingen

- berekening van een vorm van forfaitair bedrag gebaseerd op een percentage van de grondwaardeverandering (bestemmingswinst). Dit berekende forfaitair bedrag bepaalt de omvang van de te leveren prestatie;
- gedifferentieerd systeem van functies, inspanningen en (grond)waarden;
- een minimale basisinspanning voor de kwaliteitsverbetering, gemeenten kunnen een hogere inspanning vragen;
- duidelijkheid aan initiatiefnemers bij start planontwikkeling.

Basisinspanning
De *notitie Toepassingsbereik* is het vertrekpunt voor bepalen van de basisinspanning die bij de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen wordt voorgestaan. Voor planmatige (stedelijke) ontwikkelingen wordt aangesloten bij de eerdere afspraken voor rood-voor-groenkoppeling bij stedelijke uitbreidingen en het voorstel uit de handreiking.

Afspraken basisinspanning
Voor niet-planmatige ontwikkelingen in het buitengebied:

- categorie 1: geen inspanning;
- categorie 2: een goede landschappelijke inpassing op basis van een goedgekeurd landschapsplan en borging van uitvoering en beheer;

- categorie 3: de beschreven forfaitaire methode, waarbij uitgegaan wordt van minimaal 20% van de grondwaardevermeerdering.

Voor planmatige ontwikkelingen in het buitengebied:

- Stedelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied, in zoekgebied voor verstedelijking: Vaste afdracht per m2, te stellen op 1% van de uitgifteprijs;
- Infrastructuur: Maatwerk waarbij kwaliteitsverbetering integraal onderdeel is van de gebiedsontwikkeling;
- Overige (planmatige) ontwikkelingen zoals windturbines, reclamemasten, zendmasten voor telecommunicatie: Maatwerk aanpak.

Maatregelen kwaliteitsverbetering landschap

In de evaluatie kwam onduidelijkheid over de maatregelen en kosten die kunnen worden ingebracht voor kwaliteitsverbetering van het landschap naar voren. Om de aanpak voor kwaliteitsverbetering binnen de regio gelijk te schakelen zijn de richtlijnen hieronder kort samengevat.

Fysieke maatregelen

Op basis van de regeling voor kwaliteitsverbetering landschap uit de Verordening ruimte is voorwaarde dat de kwaliteitsverbetering moet resulteren in fysieke en zichtbare verbetering van het landschap. Investeringen die geen fysieke kwaliteitsverbetering voor het landschap opleveren, zoals milieumaatregelen in de vorm van (asbest)sanering, duurzaamheid en dierenwelzijn, afschrijving economische boekwaarde en aanbrengen van functioneel groen op erf, vallen niet onder het toepassingsbereik van kwaliteitsverbetering landschap.

Richtlijn inbreng kosten kwaliteitsverbetering landschap:

Inrichting- en beheerkosten voor aanleg of herstel van natuur- en landschapselementen baseren/ relateren aan gegevens (prijzen, minimale oppervlakten, soorten) die beschikbaar zijn vanuit STIKA dan wel andere gestandaardiseerde normbedragen voor maatregelen.

Ruimtelijk kwaliteitsbeleid

Bij de gemeenten in de regio Noordoost is voldoende beleidskader voor de beoordeling en sturing van ruimtelijke ontwikkelingen en de daarmee verbonden kwaliteitsverbetering van het landschap. Dit betekent dat gemeenten in de regio beschikken over:

- een structuurvisie of voornemens zijn deze op te stellen/ te actualiseren;
- een actueel beleidskader en/ of parate gebiedskennis om de inrichtingsvoorstellen voor kwaliteitsverbetering te beoordelen en aan te sturen.
- een ambitiekaart met regionale landschapsopgaven voor investering in (sub)regionale landschapsversterkende projecten.

Afspraak ruimtelijk kwaliteitsbeleid

1. Gemeenten dragen zelf zorg voor het benodigde ruimtelijk kwaliteitskader.
2. Gemeenten hebben regierol voor kwaliteitsverbetering van het landschap.

Verantwoording en monitoring

In de Verordening Ruimte is opgenomen dat van de kwaliteitsverbetering die is verzekerd via een financiële bijdrage in een landschapsfonds regelmatig verslag moet worden gedaan in het regionaal ruimtelijk overleg. Voor de kwaliteitsverbetering via een bestemmingsplan zijn geen nadere vereiste voor de verantwoording opgenomen. Gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor de uitvoering en handhaving van de kwaliteitsverbetering.

Afspraken verantwoording en monitoring

1. Regelmatig wordt in het kader van de Monitor Verordening ruimte verslag gedaan van de financiële bijdrage aan en besteding van het landschapsfonds voor kwaliteitsverbetering van het landschap.
2. Gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor de uitvoering en de handhaving van de kwaliteitsverbetering.
3. Initiatieven om kennis en kunde over kwaliteitsverbetering te delen, worden in principe door regio /provincie ondersteund.

Categorie 1: geen inpassing of tegenprestatie
Tot deze categorie behoren in ieder geval de volgende concreet benoemde ontwikkelingen:

- vergroten inhoud van een burgerwoning tot 750 m3;
- vergroten inhoud van een bedrijfswoning tot 750 m3;
- vergroten aantal m2 bijgebouwen bij woning tot 100 m2 in totaal;
- realisatie Ruimte voor ruimte woning(en);
- ontwikkeling ter realisatie van EHS compensatie;
- wijzigen bestemming naar Bos/Natuur en treffen bestemmingsregeling/aanleg voorzieningen die een fysieke verbetering van de aanwezige of potentiële kwaliteiten van bodem, water, natuur, landschap of cultuurhistorie of van extensieve recreatieve mogelijkheden tot gevolg hebben;
- vestiging van of de splitsing in meerdere wooneenheden in monumentale/ karakteristieke/cultuurhistorisch waardevolle bebouwing;
- uitbreiding bestemmingsvlak wonen tot 1500 m2;
- herbouw woning binnen geldend bestemmingsvlak;
- wijziging bestemming agrarisch bedrijf (inclusief agrarisch verwant en agrarisch-technisch hulpbedrijf) of niet-agrarisch bedrijf met een omvang van minimaal 1 ha, in bestemming wonen of andere bestemming zoals horeca, niet-agrarisch bedrijf, maatschappelijke doeleinden of recreatie mits het bestemmingsvlak wordt verkleind tot maximaal 1500m2, overtollige voormalige bedrijfsbebouwing wordt gesloopt en maximaal 200m2 aan bijgebouwen/ voormalige bedrijfsbebouwing resteert;
- bed & breakfast en kleinschalige recreatieve nevenactiviteiten in/bij (bedrijfs)woning binnen vigerende bouwregeling (oppervlakte bijgebouwen) en binnen geldend bestemmingsvlak wonen of niet-agrarisch bedrijf tot een maximum van 200 m2;
- nevenactiviteiten en verbrede landbouwactiviteiten bij een agrarisch bedrijf of Wonen-VAB binnen bestaande bebouwingsmogelijkheden tot een maximum van 200 m2;
- aan huis gebonden beroep/bedrijf in/bij woning binnen geldende bouwregeling (oppervlakte bijgebouwen);
- ontheffing mantelzorg in/bij woning binnen geldende bouwregeling (oppervlakte bijgebouwen);
- ontheffing tijdelijke huisvesting seizoenarbeiders binnen geldende, bestaande bebouwing (dit mag niet leiden tot het ontstaan van een zelfstandige woonruimte);
- huisvesting reclasseringsjongeren op (agrarisch) bedrijf binnen geldende, bestaande bebouwing;
- toestaan tijdelijke teeltondersteunende voorzieningen;
- verkoop van op het eigen (agrarisch) bedrijf vervaardigde producten (inclusief de verkoop van streekeigen producten) tot een maximum van 200 m2 binnen geldende bouwregeling bedrijfsbebouwing;
- omzetten van vrijkomende agrarische bedrijfswoning naar plattelandswoning;
- bouw van ooievaarsnesten;
- toestaan Bosman-molens tot 5 m.

Voor het overige behoren tot deze categorie:

- ontwikkelingen onder toepassing van de directe bouwmogelijkheden/bouwregels en gebruiksregels van een geldend bestemmingsplan;
- binnenplanse 10%-afwijking: kleine afwijkingen ten behoeve van hoogte en situering.

Tenzij de ontwikkeling concreet benoemd wordt in een andere categorie.
In het voormalige provinciale ruimtelijke beleid (Streekplan, Paraplunota ruimtelijke ordening) waren de hiervoor genoemde oppervlakte- en inhoudsmaten opgenomen als gangbare bovenmaten tot waar gemeenten de mogelijkheid kregen deze ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren. Het zou niet juist zijn voor deze mogelijkheden nu opeens een extra inspanning te eisen.

Categorie 2: landschappelijke inpassing
Tot deze categorie behoren in ieder geval de volgende concreet benoemde ontwikkelingen:

- minicampings met kleinschalige kampeergelegenheden tot een maximum van 25 mobiele kampeermiddelen;

- bed & breakfast en kleinschalige recreatieve nevenactiviteiten in/bij (bedrijfs)woning binnen vigerende bouwregeling (oppervlakte bijgebouwen) en binnen geldend bestemmingsvlak wonen of niet agrarisch bedrijf vanaf een oppervlakte van 200 m2;
- nevenactiviteiten en verbrede landbouwactiviteiten bij een agrarisch bedrijf binnen bestaande bebouwingsmogelijkheden vanaf 200 m2;
- vormverandering van een agrarisch bouwvlak of een bestemmingsvlak;
- paardenbakken aansluitend aan het bouwvlak;
- omschakeling van agrarische bedrijfsvoering (grondgebonden, intensief, overig niet-grondgebonden) zonder vergroting van het bouwvlak;
- voor zover de locatie is gelegen in het agrarisch gebied, als bedoeld in de Verordening ruimte: vergroten agrarisch bouwvlak tot 1,5 ha, of vergroting met differentiatievlak van maximaal 0,5 ha specifiek ten behoeve van opslag van ruwvoer;
- voor zover de locatie is gelegen in de groenblauwe mantel, als bedoeld in de Verordening ruimte: vergroten agrarisch bouwvlak tot 1 ha, of vergroting met differentiatievlak van maximaal 0,5 ha specifiek ten behoeve van opslag van ruwvoer;.
- Wijziging bestemming agrarisch bedrijf (inclusief agrarisch verwant en agrarisch-technisch hulpbedrijf) of niet-agrarisch bedrijf in bestemming wonen of wonen met VAB aanduiding, of andere bestemming, zoals horeca, niet-agrarisch bedrijf, maatschappelijke doeleinden of recreatie, mits het bestemmingsvlak wordt verkleind tot maximaal 5000m2, overtollige voormalige bedrijfsbebouwing wordt gesloopt en maximaal 500m2 voormalige bedrijfsbebouwing resteert.

Bovenstaande opsomming is niet limitatief. Mits voorzien van een goede onderbouwing hiervan, kunnen ook andere ontwikkelingen tot deze categorie worden beschouwd.
Voor het overige behoren tot deze categorie alle ontwikkelingen welke mogelijk worden gemaakt via de (binnenplanse) afwijkingsbevoegdheid, tenzij de ontwikkeling concreet benoemd wordt in een andere categorie. Tevens kan in het bestemmingsplan bepaald worden dat een specifieke afwijking wel als categorie 3 behandeld moet worden.

Categorie 3: berekende kwaliteitsverbetering van het landschap
Tot deze categorie behoren alle ruimtelijke ontwikkelingen die niet onder categorie 1 of categorie 2 vallen; dit betreft onder andere de volgende ontwikkelingen:

- uitbreiding bestemmingsvlak Bedrijf, Wonen (>1500 m2), Horeca, Recreatie etc.;
- vergroten aantal m2 bebouwing binnen Bedrijf, Recreatie, Horeca etc.;
- vergroten inhoud van een (agrarische Bedrijfswoning boven 750 m3;
- vergroten inhoud van een burgerwoning boven 750m3;
- vergroten aantal m2 bijgebouwen bij een woning groter dan 100 m2;
- nieuwbouw (eerste) bedrijfswoning.

Voor het overige behoren tot deze categorie alle ontwikkelingen welke mogelijk worden gemaakt via een wijzigingsplan of een bestemmingsplanherziening, tenzij de ontwikkeling concreet benoemd wordt in een andere categorie.
Notie mbt woningen via art. 8.2 / art. 9.2 Vr
Het realiseren van een woning op basis van artikel 8.2 en artikel 9.2 uit de Verordening ruimte, kwaliteitsverbetering in bebouwingsconcentraties binnen zoekgebied verstedelijking, is slechts toegestaan bij een kwaliteitsverbetering die gelijkwaardig is met de aanschaf van een ruimte-voor-ruimte titel. De benodigde kwaliteitsverbetering kan op basis van de Verordening ruimte niet worden gebaseerd op een berekening van 20% van de bestemmingswinst.

4.3.4 Defensie
Uit oogpunt van defensie kunnen er beperkingen gesteld worden aan ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied. Belangrijke aandachtspunten met betrekking tot het defensiebelang zijn:
- Radarverstoringsgebieden;
- Obstakelbeheergebieden;
- Laagvliegroutes voor jachtvliegtuigen;

- Geluidszones voor militaire luchtvaartterreinen.

Het gehele plangebied is gelegen binnen het radarverstoringsgebied van een radar van de vliegbasis Volkel. Binnen dit gebied is het in beginsel niet toegestaan om hogere bebouwing op te richten dan 114 meter boven NAP. Indien er initiatieven zijn voor het oprichten van hogere bouwwerken of gebouwen, dan kan dit toegestaan worden als blijkt dat de radar niet onevenredig wordt verstoord. Dit kan door TNO worden berekend.
Dit bestemmingsplan voorziet echter nergens in bouwmogelijkheden tot een dergelijke hoogte. Daarmee is het belang van het radarverstoringsgebied binnen dit bestemmingsplan voldoende gewaarborgd.
Bij een eventueel toekomstig initiatief voor een bouwwerk met een hoogte tot 114 meter boven NAP of hoger dient het defensiebelang nadrukkelijk betrokken te worden bij de aanvaardbaarheid van de ontwikkeling.

Voor het overige geldt dat het plangebied niet gelegen is binnen een obstakelbeheergebied, een laagvliegroute voor jachtvliegtuigen of een geluidszone voor militaire luchtvaartterreinen. Aan deze aspecten hoeft dan ook geen verdere aandacht besteed te worden.

4.3.5 Milieueffectrapportage (M.e.r.)

Op grond van het Besluit milieueffectrapportage, mede in relatie tot bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling, moet voor bepaalde projecten een m.e.r. worden gemaakt of een m.e.r.-beoordeling worden uitgevoerd.
Met een m.e.r. worden vooraf de milieugevolgen van een besluit in beeld gebracht.

Onderzocht is of een mer of een mer beoordeling nodig. Is. In bijlage C en D van het Besluit mer is aangegeven in welke gevallen voor een project een mer (beoordeling) nodig is. Het toevoegen van één enkele wooneenheid/ woning in het buitengebied is niet mer (beoordelings)plichtig.

Voor dit initiatief hoeft op grond van de Wet milieubeheer geen milieueffectrapport te worden gemaakt. Op grond van de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling is niet gebleken dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn die leiden tot een m.e.r.-beoordelingsplicht. Hierbij wijzen wij op wat wij elders in deze toelichting over de afzonderlijke milieuaspecten hebben opgemerkt. Er bestaat dan ook geen aanleiding tot het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling.

Hoofdstuk 5 Haalbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Het plan betreft het omzetten van een bedrijfs- naar een burgerwoning en het realiseren van een ruimte-voor-ruimte woning. De Wro geeft de gemeente de mogelijkheid om via de Grondexploitatiewet kosten die te maken hebben met grondexploitatie te verhalen op particuliere eigenaren die zelf gronden tot ontwikkeling brengen. Deze mogelijkheid spitst zich toe op bouwplannen. Wat onder bouwplannen verstaan wordt, staat in artikel 6.2.1 Bro. Artikel 6.2.1 Bro stelt onder a. ‘de bouw van één of meer woningen’. Onderhavig project betreft een bouwplan zoals bedoeld in de Bro. Onderhavig project komt daarmee in aanmerking voor kostenverhaal. Om die reden dient een exploitatieplan vastgesteld te worden, tenzij het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of de vergunning begrepen gronden op een andere manier is verzekerd. Dat laatste is hier het geval. De kosten voor de procedure (ambtelijke uren), planschade et cetera worden verhaald middels een overeenkomst tussen de gemeente en initiatiefnemer.

Voor het overige betreft het plan een particulier initiatief voor eigen rekening en risico van de initiatiefnemer.

5.2 Inspraak

De wet kan ertoe verplichten om inspraak te verlenen. De Wet ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht verplichten het verlenen van inspraak bij het opstellen van dit ruimtelijke plan niet. De gemeente is wettelijk niet verplicht om een voorontwerp van dit ruimtelijke plan te maken en daar een inspraakprocedure voor te volgen. De gemeente Oss heeft ook een eigen inspraakverordening, daarin staat dat er voor ruimtelijke plannen inspraak wordt geboden indien er ingrijpende gevolgen kunnen zijn voor ingezetenen en/of direct omwonenden. De gemeente heeft er in dit geval voor gekozen om een inspraakprocedure te doorlopen door het bestemmingsplan waar deze ontwikkeling onderdeel van is in zijn geheel als voorontwerp ter inzage te leggen. Dit, omdat dat grootschalige plan diverse ontwikkelingen kent welke gevolgen kunnen hebben voor omwonenden en dergelijke.

Deze ontwikkeling loopt mee in het bestemmingsplan Buitengebied Oss – 2017. Het voorontwerp van dit plan heeft van donderdag 12 mei 2016 tot en met woensdag 22 juni 2016 ter visie gelegen. De gemeente heeft ten behoeve van onderhavige ontwikkeling in die periode geen inspraakreactie ontvangen.

5.3 Vooroverleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een ruimtelijk plan daarbij overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening en die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. Dit vooroverleg heeft ook t.b.v. het bestemmingsplan buitengebied Oss -2017 plaatsgevonden, waar onderhavig plan onderdeel van uitmaakt. Het verslag van het uitgevoerde vooroverleg zal om die reden integraal opgesteld worden en onderdeel gaan uitmaken van het totale bestemmingsplan. Om die reden wordt daar hier t.a.v. dit plan – ook omdat er geen specifieke zaken t.a.v. dit plan in het vooroverleg naar voren zijn gekomen - niet nader op ingegaan.

datum 25-1-2016
dossiercode 20160125-38-12324

Samenvatting uitkomsten digitale watertoets

Persoonlijke gegevens aanvrager

Projectnaam: Elleboogstraat 1, Deursen-Dennenburg
Naam aanvrager: Nikol van de Goor
Organisatie: Planomar
Straat/Postbus: Obrechtstraat
Huisnummer: 3G
Postcode: 5344AT
Plaats: OSS
Telefoon: 0619743337
E-mail: 0619743337

Contactpersoon gemeente
Naam gemeente: Oss
Contactpersoon: Carolien Rollfs of Roelofs/ Ruben van den Broek
Telefoon: 140412
E-mail: c.rollfsofroelofs@oss.nl

Kaartmateriaal

Heeft het ingetekende plangebied kaartmateriaal geraakt?
nee

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

Vragen:

Houdt het plan uitsluitend een interne functieverandering voor een gebouw in? Hierbij is ook geen sprake van een verhardingstoename en/of afkoppeling van hemelwater?
nee

Is er sprake van een directe lozing van afvalwater op oppervlaktewater?
nee

Vervolgvragen:

Omvat het plan een verhardingstoename of een afkoppeling van hemelwater(oppervlak) waarbij het oppervlak 2000 m2 of meer bedraagt?
nee

Betreft het de bouw van minimaal 100 woningen en/of de (her)ontwikkeling van een bedrijventerrein?
nee

Is er sprake van een grondwateronttrekking (inclusief drainage)?
nee

Aanvullende vragen:
Hoe wordt in het plan het hemelwater verwerkt?

1 Via een gescheidenstelsel: hemelwater wordt geïnfiltreerd
2 Via een gescheiden stelsel: hemelwater wordt vertraagd afgevoerd naar oppervlaktewater **ja**
3 Via een gemengd stelsel

Worden er materialen gebruikt waardoor het afstromende hemelwater verontreinigd kan raken?**nee**

De WaterToets 2014

datum 25-1-2016
dossiercode 20160125-38-12324

Instemming waterschap met ontwikkeling via doorlopen korte procedure Digitale Watertoets

Geachte heer/mevrouw,

Uit de digitale watertoets blijkt dat het ruimtelijk plan onder de korte procedure valt. De verhardingstoename en/of -afkoppeling is maximaal 2.000 m2. Het plangebied valt buiten de ruimtelijk begrensde waterbelangen.

Wij verzoeken u bij de bouw af te zien van het gebruik van uitlogende bouwmaterialen. Hiermee worden bijvoorbeeld zink en koper in daken, gevels, goten en leidingen bedoeld.

Eventueel benodigde vergunningen worden niet de digitale watertoets geregeld. Voor de verwerking van afvalwater is de gemeente meestal het bevoegde gezag. Voor een oppervlaktewaterlozing is vaak een watervergunning nodig. U kunt hierover contact op te nemen met het Waterwetloket: (073) 615 83 33 of info@aaenmaas.nl.

Heeft u vragen of opmerkingen over de Digitale Watertoets? Neem contact met ons op via watertoets@aaenmaas.nl.

Tot slot streeft waterschap Aa en Maas streeft ernaar om correcte en actuele informatie via de Digitale Watertoets aan te bieden. Aan het beschikbaar gestelde kaartinformatie kunnen dan ook geen rechten worden ontleend. Waterschap Aa en Maas aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enige vorm van schade naar aanleiding van het gebruik of de informatie die via deze applicatie beschikbaar wordt gesteld.

Ligging plangebied

De WaterToets 2014

NIPA milieutechniek b.v.

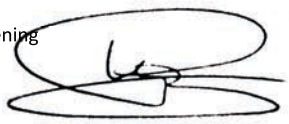
RAPPORT

AKOESTISCH ONDERZOEK

ELLEBOOGSTRAAT 1 TE DEURSEN-DENNENBURG

PROJECT: 15006

VERANTWOORDING

Titel	AKOESTISCH ONDERZOEK ELLEBOOGSTRAAT TE DEURSEN-DENNENBURG
Opdrachtgever	Pittiger in Planologie Verwestraat 32 5491 BZ St Oedenrode
Rapportnummer	15006-2
Datum	25 januari 2016
Projectleider	de heer L. Hoek
handtekening	

NIPA milieutechniek b.v.
Landweerstraat – Zuid 109
5349 AK Oss

tel. +31 (0)412 – 65 50 58
fax. +31 (0)412 – 65 29 98
www.nipamilieu.nl
info@nipamilieu.nl

INHOUDSOPGAVE

VERANTWOORDING 2

1 INLEIDING 4

2 NORMSTELLING 5

2.1 WEGVERKEER 5

2.2 RAILVERKEER 5

2.3 CUMULATIEVE GELUIDBELASTING 6

3 UITGANGSPUNTEN 7

3.1 ALGEMEEN 7

3.2 VERKEERSGEGEVENS WEGVERKEERSLAWAAI 7

3.3 VERKEERSGEGEVENS RAILVERKEERSLAWAAI 7

3.4 OVERIGE GEGEVENS 7

4 GELUIDBELASTINGEN 9

4.1 WEGVERKEERSLAWAAI 9

4.2 RAILVERKEERSLAWAAI 9

4.3 CUMULATIEVE GELUIDBELASTING 10

4.4 MAATREGELEN EN VOORZIENINGEN 11

5 CONCLUSIE 12

Bijlage

1 Situatie en ingevoerd rekenmodel
2 Invoergegevens rekenmodel wegverkeerslawaai
3 Invoergegevens rekenmodel railverkeerslawaai
4 Berekeningsresultaten

1 INLEIDING

In opdracht van 'Pittiger in Planologie' te Sint Oedenrode heeft NIPA milieutechniek b.v. in verband met de realisatie van een nieuwe woning aan de Elleboogstraat 1 te Deursen-Dennenburg in de gemeente Oss een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het gaat hier om de sloop van varkensstallen en daarvoor wordt een ruimte-voor-ruimtewoning teruggebouwd.

Doel van het onderzoek is aan de hand van een prognoseberekening de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe ruimte voor ruimte woning als gevolg van het wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai te bepalen. De nieuwe woning ondervindt een relevante geluidbelasting die wordt veroorzaakt door het wegverkeer op de Dorpenweg en door het railverkeer op het traject 's Oss – Nijmegen. De situatie is weergegeven in figuur 1, bijlage 1.

De naburige bestaande bedrijfswoning, die óók is gelegen in de zone van weg en de spoorbaan wordt omgezet in een burgerwoning. Het betreft hier geen nieuwbouw maar een procedure voor het wisselen van een geluidgevoelige bestemming waar volgens artikel 76, lid 3 van de Wet geluidhinder geen verdere toetsing plaatsvindt.

In het onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- planschetsen verstrekt door de opdrachtgever,
- verkeersintensiteiten van de in dit onderzoek betrokken wegen en overige fysieke weggegevens op grond van de verkeersmilieukaart van de gemeente Oss,
- Intensiteiten van het railverkeer afkomstig uit het geluidregister, beheerd door de Minister van Infrastructuur en Milieu,
- kadastrale gegevens.

2 NORMSTELLING

2.1 Wegverkeer

De nieuwe woonbestemming is gesitueerd buiten de bebouwde kom in het buitengebied van de gemeente Oss en ondervindt een relevante geluidbelasting die wordt veroorzaakt door het wegverkeer op de Dorpenweg en door het railverkeer op het traject 's Oss – Nijmegen.

In het kader van de Wet Geluidhinder (Wgh, 1 januari 2007) is het realiseren van de woning op te vatten als een nieuwe situatie; een nieuwe woning binnen de geluidzone (aandachtsgebied) van een bestaande weg, waarvoor de volgende normstelling L_{den} voor wegverkeerslawaai van toepassing is. Binnen de Wet geluidhinder is de toetsing van de geluidbelasting afhankelijk gesteld van de ligging van de betrokken weg. De onderzochte situatie ligt buiten de bebouwde kom en is daarom buitenstedelijk.

Tabel 1: Normstelling L_{den} woning, vervangende nieuwbouw in dB

Situatie	Voorkeursgrenswaarde	Maximale geluidsbelasting van de gevel*	Maximale geluidsbelasting binnen de woning
Buitenstedelijk	48	53	33

* Middels een procedure kan door het bevoegd gezag onder bepaalde voorwaarden van de voorkeursgrenswaarde een ontheffing tot de aangegeven waarde worden gegeven.

De berekende geluidbelasting wordt verminderd met de aftrek ex. artikel 110_g van de Wet geluidhinder alvorens toetsing aan de voorkeurswaarde en maximaal toegestane geluidbelasting plaatsvindt. De hoogte van de aftrek volgens artikel 3.6 van het "*Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2012*" bedraagt:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB voor de overige wegen;
- 0 dB bij de bepaling van de geluidwering van de gevel.

2.2 Railverkeer

De locatie Elleboogstraat 1 is gelegen binnen de zone van de spoorbaan tussen Oss en Nijmegen. Voor spoorwegen die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart wordt in art. 1.4a Bgh (Besluit geluidhinder) de omvang van de geluidzone geregeld. De breedte van de zone is afhankelijk de hoogte van het geluidproductieplafond. In tabel 2 is een overzicht gegeven van de relevante grenswaarden voor dit onderzoek.

Tabel 2: Normstelling railverkeerslawaai L_{den} woning, in dB

Bestemming	Voorkeursgrenswaarde	Maximale geluidsbelasting van de gevel*	Maximale geluidsbelasting binnen de woning
Woningen	55	68	33

* Middels een procedure kan door het bevoegd gezag onder bepaalde voorwaarden van de voorkeursgrenswaarde een ontheffing tot de aangegeven waarde worden gegeven.

Met de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer of railverkeer wordt bepaald of de gevels van de nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemming voldoet aan het bouwbesluit. De normstelling is weergegeven in tabel 3.

Tabel 3: Normstelling bouwbesluit

Geluidwering gevel	Woonfunctie	Woonfunctie binnen woongebouw
GA;k verblijfsgebied (vg)	L_{den} – 33	L_{den} – 33
$G_{A;k}$ verblijfsruimte (vr)	$G_{A;k}$ vg – 2 dB(A)	$G_{A;k}$ vr – 2 dB(A)
Min. eis $G_{A;k}$ vg/vr	Min. 20 dB(A)	Min. 20 dB(A)

De gemeente Oss heeft in haar geluidnota aanvullend beleid geformuleerd. De voorwaarden die zij stelt aan het verlenen van een hogere waarde zijn:

- de woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidniveau;
- de woning bevat voldoende verblijfsruimte aan de zijde van de geluidluwe gevel;
- indien de woning beschikt over een buitenruimte dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidluwe zijde;

2.3 Cumulatieve geluidbelasting

De cumulatieve geluidsbelasting dient te worden bepaald indien blootstelling aan meer dan een geluidbron aan de orde is. Dit is uitsluitend wanneer de voorkeursgrenswaarde van de onderscheiden bronnen wordt overschreden. Conform de *Wet geluidhinder* dienen voor cumulatie de zoneplichtige wegen en spoorwegen en de geluidbelasting ten gevolge van industrie en/of luchtvaart te worden meegenomen. De berekeningsmethode is conform *Rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting* van het *Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.*

3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Algemeen

De nieuwe woonbestemming is gesitueerd buiten de bebouwde kom in het buitengebied van de gemeente Oss en ondervindt een relevante geluidbelasting die wordt veroorzaakt door het wegverkeer op de Dorpenweg en door het railverkeer op het traject 's Oss – Nijmegen.

3.2 Verkeersgegevens wegverkeerslawaai

Bij het berekenen van de geluidsbelasting dient rekening te worden gehouden met de verkeerssituatie 10 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan. De verkeersintensiteiten en de verkeerssnelheden van de drie categorieën motorvoertuigen zijn weergegeven in tabel 4. De verkeersintensiteiten van de in dit onderzoek betrokken wegen en overige fysieke weggegevens zijn ontleend aan de verkeersmilieukaart van de gemeente Oss.

In tabel 4 en in bijlage 2 zijn de verkeersgegevens overzichtelijk weergegeven.

Tabel 4: Verkeersgegevens voor het jaar 2026

	Verdeling (%):			Intensiteit (mvt/uur):			Snelheid
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	(km/u):
Dorpenweg 8200 mtv/etmaal:							
Uurlintensiteit (%):	6,8	2,7	0,9				60
Lichte motorvoertuigen	91,4	87,2	89,5	510	193	66	
Middelzware motorvoertuigen	5,8	8,0	5,8	32,3	17,7	4,3	
Zware motorvoertuigen	2,7	4,8	4,7	15,0	10,6	3,5	

3.3 Verkeersgegevens railverkeerslawaai

De toekomstige gegevens voor het railverkeer zijn afkomstig uit het *Geluidregister spoor* zoals deze beschikbaar is gesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Hierbij is gebruik gemaakt van de meest recente versie (januari 2016). Ten behoeve van de modellering zijn de gegevens direct overgenomen in het rekenmodel. De railverkeergegevens zijn opgenomen in bijlage 3.

3.4 Overige gegevens

Bij de bepaling van de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer is het type wegdekverharding van belang. De Dorpenweg is voorzien van een geluidreducerend wegdektype met een geluidsreductie ten opzichte van conventionele asfaltverharding.

Als waarneemhoogte wordt 4,5 meter ten opzichte van de verdiepingsvloeren aangehouden, zijnde de maatgevende hoogte ter plaatse van geluidgevoelige ruimten van de woningen.

De berekeningen van de geluidbelasting verkeerslawaai, ter plaatse van de onderzoekslocatie overeenkomstig het *"Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder (2012)",* zijn uitgevoerd met de *"Standaard Rekenmethode II".*

Voor de modellering is gebruik gemaakt van het computerprogramma Geomilieu V3.11. Bij de overdrachtsberekeningen is het onderzoeksgebied als akoestisch absorberend ingevoerd. Relevante geluidreflecterende bodemgebieden zoals rijbanen, parkeerstroken en watervlakken zijn als akoestisch reflecterend ingevoerd (bodemfactor 0,0).

Gebouwen worden, voor zover in het model aanwezig, ingevoerd als reflecterende schermen. Het overdrachtsmodel rekent in dit geval met enkelvoudige reflecties (spiegelbronnen). De situering van de nieuwe woonbestemming ten opzichte van de wegen is aangegeven in figuur 1 van bijlage 1. De immissiepunten zijn op de geluidgevoelige gevels van de woning gelegd, de gevelreflectie niet wordt berekend.

4 GELUIDBELASTINGEN

4.1 Wegverkeerslawaai

In tabel 4 is voor het peiljaar 2026 de maatgevende geluidbelasting L_{den} in de waarneempunten weergegeven voor de te realiseren woning binnen de zone van de bestaande (juridische) wegvakken, zoals die op basis van de voornoemde uitgangspunten is berekend. Voor de invoergegevens en de berekeningsbladen wordt verwezen naar bijlage 2. De gedetailleerde berekeningsresultaten op de waarneempunten zijn in bijlage 4 vermeld.

Tabel 4: Waarneempunten met geluidbelasting L_{den} van de gevels in dB, t.g.v. wegverkeer op de Rondweg

Naam	Omschrijving	Hoogte (meter)	Geluidbelasting excl. Artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)
01	nieuwe woning voorgevel	4,5	43	38
02	nieuwe woning zijgevel	4,5	40	35
03	nieuwe woning zijgevel	4,5	40	35
04	nieuwe woning achtergevel	4,5	28	23
voorkeursgrenswaarde				***48***
Max. ontheffingswaarde				***53***

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op de gevels van de woonbestemming de geluidbelasting ten hoogste 38 dB inclusief aftrek ex. artikel 110g Wgh bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt in geen van de waarneempunten overschreden.

Op bijlage 1, figuur 1, is het ingevoerde verkeersmodel met het plan, de plangrenzen, de betrokken wegen en de rekenpunten voor de geluidbelasting weergegeven.

4.2 Railverkeerslawaai

In tabel 5 is voor het peiljaar 2026 de maatgevende geluidbelasting L_{den} in de waarneempunten weergegeven voor de te realiseren woningen binnen de zone van de bestaande baanvakken, zoals die op basis van de voornoemde uitgangspunten is berekend. Voor de invoergegevens en de berekeningsbladen wordt verwezen naar bijlage 3. De gedetailleerde berekeningsresultaten op de waarneempunten zijn in bijlage 4 vermeld.

Tabel 5: Waarneempunten met geluidbelasting L_{den} van de gevels in dB, t.g.v. railverkeer

Naam	Omschrijving	Hoogte (meter)	Geluidbelasting
01	nieuwe woning voorgevel	4,5	51
02	nieuwe woning zijgevel	4,5	41
03	nieuwe woning zijgevel	4,5	58
04	nieuwe woning achtergevel	4,5	57
voorkeursgrenswaarde			***55***
Max. ontheffingswaarde			***68***

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op de gevels van de nieuwe woonbestemming de geluidbelasting ten hoogste 58 dB bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt in principe aan de achter- en zijgevels van de woning overschreden. De overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op de gevels bedraagt ten hoogste 3 dB in waarneempunt 03. Een aanvraag om een 'hogere waarde' is noodzakelijk.

Uitgaande van dat er wordt voldaan aan de minimale eis voor de karakteristieke geluidwering G_{ak} van 20 dB mag de gecumuleerde geluidbelasting niet hoger zijn dan 53 dB om aan de eis van het binnengeluidniveau van 33 dB te voldoen. Met de berekende geluidbelasting van ten hoogste 58 dB moet worden aangetoond dat er wordt voldaan aan de eisen uit het Bouwbesluit. Met gevelmaatregelen dient het woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd.

De gemeente Oss stelt voorwaarden bij het verlenen van een hogere waarde die betrekking hebben op de indeling van de woning en de situering van de buitenruimte (akoestische compensatie). In dit project wordt dit als volgt ingevuld:

Aan de zuidzijde van de nieuwe woonbestemmingen (waarneempunt 02) zal een terras worden gerealiseerd. De wettelijke geluidbelasting L_{den} als gevolg van het railverkeer bedraagt hier ten hoogste 41 dB en van het wegverkeer 40 dB. Aan deze gevel die aan de geluidluwe zijde is gelegen wordt een verblijfsruimte geprojecteerd.

4.3 Cumulatieve geluidbelasting

De cumulatieve geluidsbelasting dient te worden bepaald indien blootstelling aan meer dan een geluidbron aan de orde is. Allereerst dient hierbij te worden vastgesteld of er een relevante blootstelling door verschillend geluidbronnen sprake is. Dit is uitsluitend wanneer de voorkeursgrenswaarde van de onderscheiden bronnen wordt overschreden. In deze situatie wordt de voorkeursgrenswaarde als gevolg van wegverkeerslawaai niet overschreden. De cumulatieve geluidbelasting wordt daarom in deze situatie niet beoordeeld.

4.4 Maatregelen en voorzieningen

Refererend aan artikel 110a van de Wet geluidhinder kan worden gesteld dat voor de nieuwe woning voor zover de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde in nieuwe situaties van 55 dB bij railverkeerverkeer en voor zover er in de betreffende gevel 'te openen delen' zijn, een verzoek voor vaststelling van een hogere waarde kan worden gedaan. De maximaal toelaatbare gevelbelasting na ontheffing bedraagt 68 dB voor railverkeerslawaai.

Gezien de berekende wettelijke geluidbelastingen zoals vermeld in tabel 5 van ten hoogste 59 dB als gevolg van het railverkeer ter plaatse van de onderzoekslocatie, kunnen ontheffingen voor hogere waarde worden verleend. De mogelijkheden om de berekende gevelbelasting naar 55 dB terug te brengen zijn onderzocht.

Hierbij is gebleken dat:

- verlaging van de terreinintensiteit op de spoorlijn niet aan de orde is,
- het toepassen van extra schermen of wallen in het gebied tussen de ontvanger en de baan, bijvoorbeeld langs de baan, uit stedenbouwkundig oogpunt niet acceptabel is,
- de betrokken banen reeds zijn voorzien van alle in redelijkheid te nemen geluidreducerende maatregelen,
- de situering van de bouwlocatie vastligt.

Op bijlage 1, figuur 1 en 2, is het ingevoerde verkeersmodel met het plan, de plangrenzen, de betrokken wegen, spoorbanen en de rekenpunten voor de geluidbelasting weergegeven.

5 CONCLUSIE

De nieuwe woonbestemming is gesitueerd buiten de bebouwde kom in het buitengebied van de gemeente Oss en ondervindt een relevante geluidbelasting die wordt veroorzaakt door het wegverkeer op de Dorpenweg en door het railverkeer op het traject 's Oss – Nijmegen.

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting als gevolge van het wegverkeerslawaai inclusief de correctie ex art. 110g van de Wet geluidhinder ten hoogste 38 dB bedraagt. Bij deze locatie wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde op de maatgevende gevel van 48 dB.

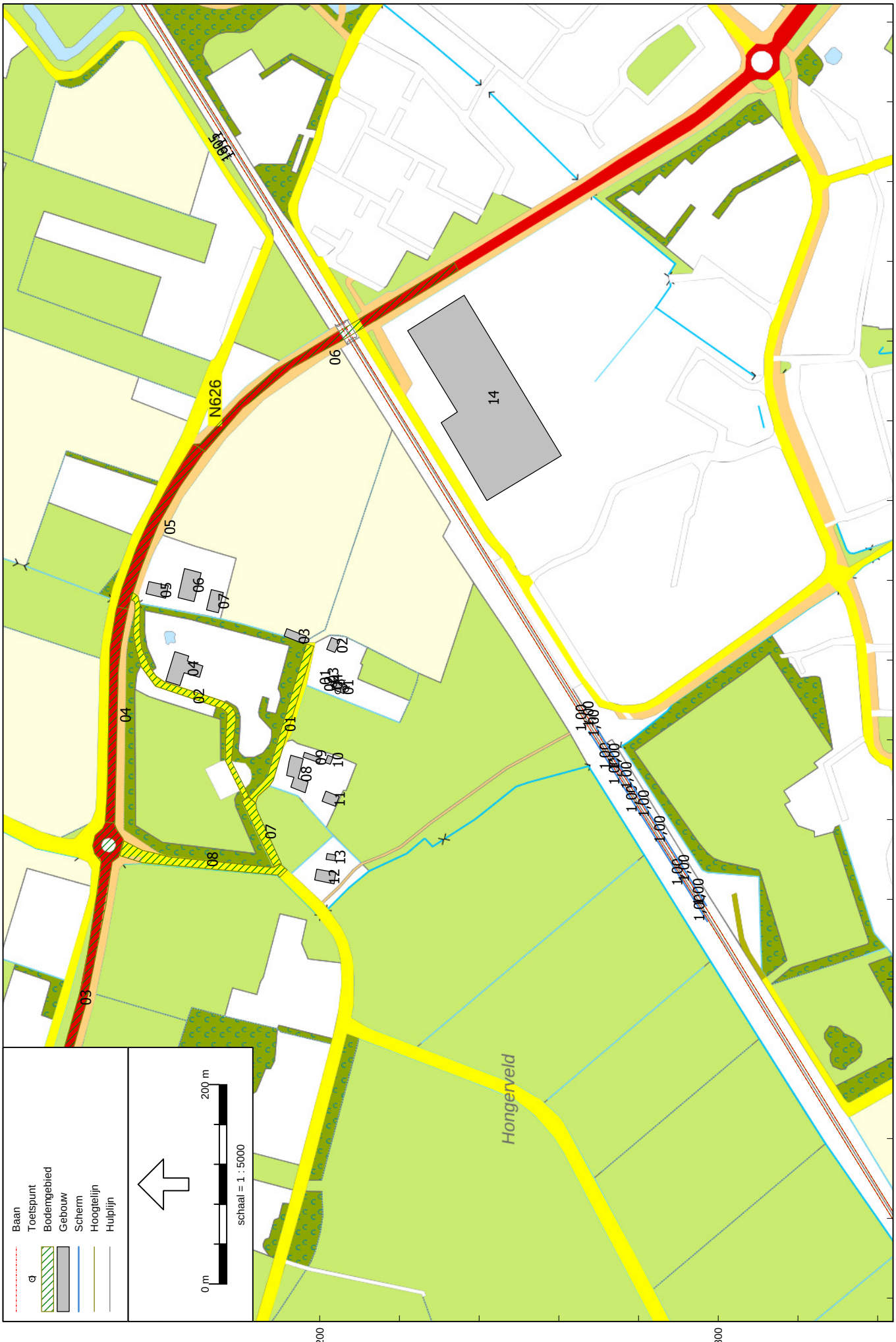
De geluidbelasting als gevolge van het spoorweglawaai is ten hoogste 58 dB voor wegverkeerslawaai. Bij deze locatie wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde op de maatgevende gevel van 55 dB.

Het bevoegd gezag dient een hogere waarde voor de nieuwe bestemming vast te stellen. Voor de geluidbelastingen en de motivatie wordt verwezen naar het voorgaande hoofdstuk.

Aan de zuidzijde van de nieuwe woonbestemmingen (waarneempunt 02) zal een terras worden gerealiseerd. De wettelijke geluidbelasting L_{den} als gevolg van het railverkeer bedraagt hier ten hoogste 41 dB en van het wegverkeer 40 dB. Aan deze gevel die aan de geluidluwe zijde is gelegen wordt een verblijfsruimte geprojecteerd. Hiermee wordt voldaan aan het aanvullend geluidbeleid zoals de gemeente Oss in haar geluidnota formuleert.

Om een goed woon- en leefklimaat in het kader van een goede ruimtelijke ordening te waarborgen zal met een nader onderzoek moeten worden aangetoond dat de geluidbelasting binnen de woning in de geluidgevoelige vertrekken niet hoger is dan 33 dB. In het kader van de aanvraag bouwvergunning zal de vereiste karakteristieke geluidwering moeten worden getoetst.

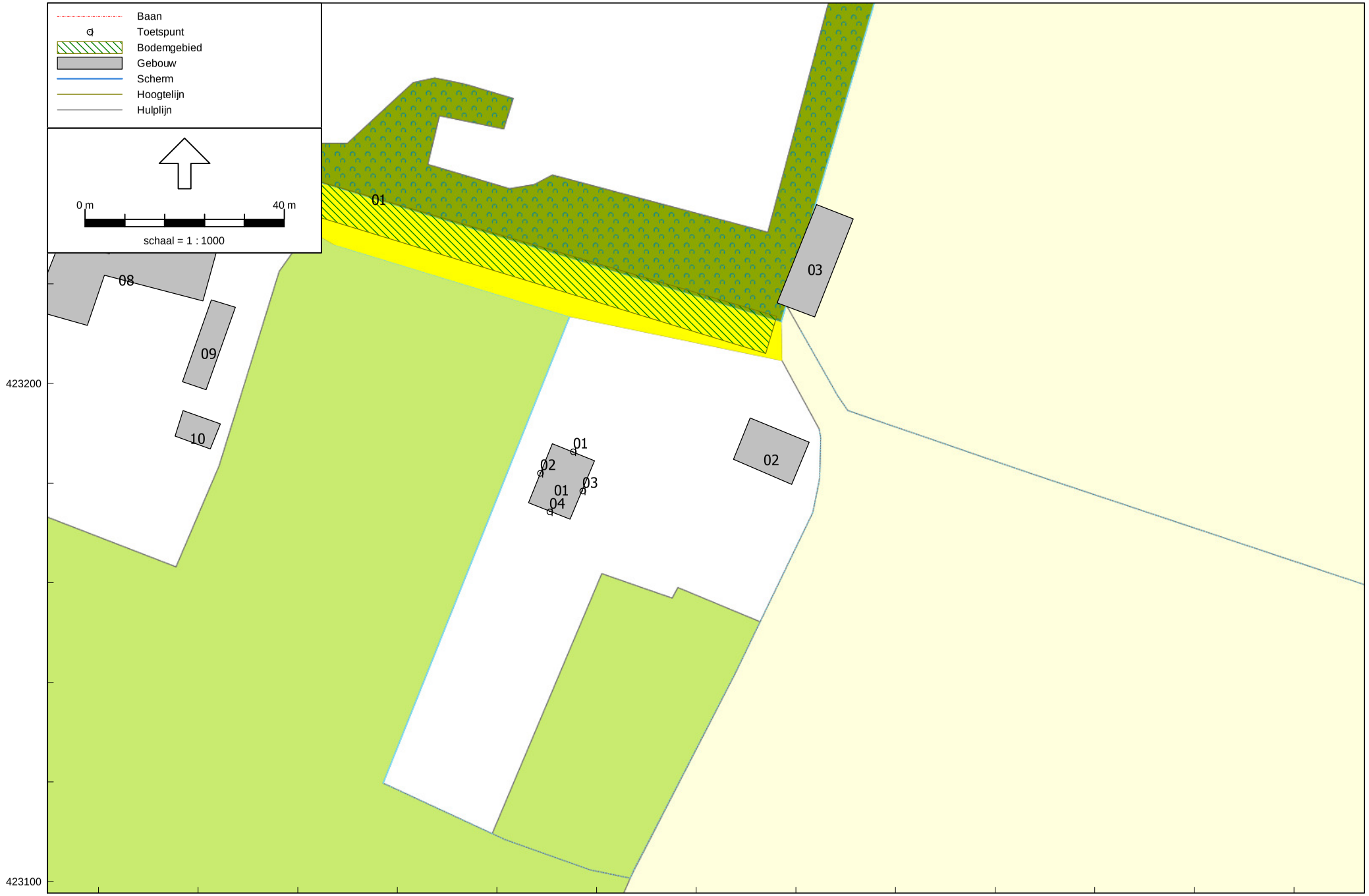
Bijlage 1



Railverkeerslawaai - RMR-2012, [Elleboogstraat - Situatie 2026 railverkeer] , Geomilieu V3.11

Situatie met spoorbaan

Situatie met wegen



Railverkeerslawaai - RMR-2012, [Elleboogstraat - Situatie 2026 railverkeer] , Geomilieu V3.11

Situatie, detail

Bijlage 2

Model: Situatie 2026 wegverkeer
Elleboogstraat - Deursen Dennenburg, gem. Oss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH
	188826	0	16:28, 20 jan 2016	-9	2	01	Dorpenweg	Polylijn	171933,08	423451,27	172703,61	423081,39	0,00	0,00	0,00	8,71	0,00	0,00

Model: Situatie 2026 wegverkeer
Elleboogstraat - Deursen Dennenburg, gem. Oss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Groep	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M	Hdef.	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))
	0,00	0,00	9,24	--	Relatief	19	919,87	920,00	29,34	193,89	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W1	ZOAB	--	--

Model: Situatie 2026 wegverkeer
Elleboogstraat - Deursen Dennenburg, gem. Oss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Groep	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	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))	Crow965	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)
	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	False	8200,00	6,80	2,70	0,90

Model: Situatie 2026 wegverkeer
Elleboogstraat - Deursen Dennenburg, gem. Oss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Groep	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)
	--	--	--	--	--	91,40	87,20	89,50	--	5,80	8,00	5,80	--	2,70	4,80	4,70	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 wegverkeer
Elleboogstraat - Deursen Dennenburg, gem. Oss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Groep	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k
	509,65	193,06	66,05	--	32,34	17,71	4,28	--	15,06	10,63	3,47	--	84,35	94,31	100,00	105,85	108,27	102,78	96,99	89,51

Model: Situatie 2026 wegverkeer
Elleboogstraat - Deursen Dennenburg, gem. Oss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Groep	LE (D) Totaal	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (A) Totaal	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k
	111,57	81,35	91,06	97,13	102,24	104,26	98,95	93,23	85,95	107,81	76,27	85,93	91,82	97,39	99,52	94,12	88,38	80,99

Model: Situatie 2026 wegverkeer
Elleboogstraat - Deursen Dennenburg, gem. Oss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Groep	LE (N) Totaal	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k	LE (P4) Totaal
	102,96	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 wegverkeer
Elleboogstraat - Deursen Dennenburg, gem. Oss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	nieuwe woning voorgevel	6,32	Relatief	4,50	--	--	--	--	--	Ja
02	nieuwe woning zijgevel	6,27	Relatief	4,50	--	--	--	--	--	Ja
03	nieuwe woning zijgevel	6,38	Relatief	4,50	--	--	--	--	--	Ja
04	nieuwe woning zijgevel	6,33	Relatief	4,50	--	--	--	--	--	Ja

Model: Situatie 2026 wegverkeer
Elleboogstraat - Deursen Dennenburg, gem. Oss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
01	rijbaan	0,00
02	rijbaan	0,00
03	rijbaan	0,00
04	rijbaan	0,00
05	rijbaan	0,00
06	rijbaan	0,00
07	rijbaan	0,00
08	rijbaan	0,00

Model: Situatie 2026 wegverkeer
Elleboogstraat - Deursen Dennenburg, gem. Oss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
02	burgerwoning	7,50	6,66	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03	bestaande bebouwing	6,00	6,68	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
04	bestaande bebouwing	5,00	5,45	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
05	bestaande bebouwing	5,00	6,27	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
06	bestaande bebouwing	5,00	6,74	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
07	bestaande bebouwing	5,00	6,43	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
08	bestaande bebouwing	5,00	5,35	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
09	bestaande bebouwing	5,00	5,39	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	bestaande bebouwing	5,00	5,45	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	bestaande bebouwing	5,00	5,04	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	bestaande bebouwing	5,00	4,23	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	bestaande bebouwing	5,00	4,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	bestaande bebouwing	7,00	9,27	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
01	nieuwe woning	7,50	6,28	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Situatie 2026 wegverkeer
Elleboogstraat - Deursen Dennenburg, gem. Oss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500
PE401325	p:1036465709	1,00	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PE401316	p:1036465718	1,00	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: Situatie 2026 wegverkeer
Elleboogstraat - Deursen Dennenburg, gem. Oss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
PE401325	0,00	0,00	0,00	0,00
PE401316	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: Situatie 2026 wegverkeer
Elleboogstraat - Deursen Dennenburg, gem. Oss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
1905		--
1905		--
1911		--
1911		--

Bijlage 3

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250
1905	48734231 - 48791000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	48880182 - 48891000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	48966590 - 48991000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	49055804 - 49091000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	49183931 - 49191000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	49368047 - 49391000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	49485774 - 49492000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	49703436 - 49721000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	49799535 - 49821000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	49869860 - 49897000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	49897000 - 49921000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	49984020 - 49997000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	50018002 - 50021000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	50018002 - 50021000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	50065000 - 50097000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	50065000 - 50097000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	50105648 - 50121000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	50160150 - 50172000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	50218431 - 50221000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	50317562 - 50321000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	50407230 - 50421000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1905	50426935 - 50455997	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	48689000 - 48789000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	48878998 - 48889000	8,03	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	48915334 - 48989000	8,03	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	49074000 - 49089000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	49149024 - 49189000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	75	75	75	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	70	70	70	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	64	64	64	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	57	57	57	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	48	48	48	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	40	40	40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	-43	-43	-43	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	-54	-54	-54	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	-54	-54	-54	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	-65	-65	-65	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	-65	-65	-65	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	-65	-65	-65	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	-85	-85	-85	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	-90	-90	-90	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	-99	-99	-99	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	-110	-110	-110	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1905	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,680	0,200	0,000	-119	-119	-119	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,160
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	-96	-96	-96	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	-88	-88	-88	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	-81	-81	-81	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	-73	-73	-73	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Corr. 3
1905	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	75	75	75	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	70	70	70	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	64	64	64	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	57	57	57	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	48	48	48	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	40	40	40	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,620	1,800	0,000	-40	-40	-40	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,480	1,840	0,000	-40	-40	-40	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,480	1,840	0,000	-43	-43	-43	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,480	1,840	0,000	-54	-54	-54	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	126	126	126	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,480	1,840	0,000	-54	-54	-54	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	126	126	126	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,480	1,840	0,000	-65	-65	-65	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	123	123	123	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,480	1,840	0,000	-65	-65	-65	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	123	123	123	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,480	1,840	0,000	-65	-65	-65	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	123	123	123	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,480	1,840	0,000	-76	-76	-76	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	123	123	123	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,480	1,840	0,000	-76	-76	-76	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	121	121	121	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,480	1,840	0,000	-76	-76	-76	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	121	121	121	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,480	1,840	0,000	-85	-85	-85	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,480	1,840	0,000	-90	-90	-90	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,480	1,840	0,000	-99	-99	-99	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,480	1,840	0,000	-110	-110	-110	0	0,00
1905	0,360	0,000	0,000	120	120	120	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,980	5,480	1,840	0,000	-119	-119	-119	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	-96	-96	-96	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	-88	-88	-88	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	-81	-81	-81	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	-73	-73	-73	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	-66	-66	-66	0	0,00

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Corr. 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	126	126	126	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	126	126	126	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	123	123	123	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	123	123	123	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	123	123	123	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	123	123	123	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	121	121	121	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	121	121	121	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	120	120	120	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	120	120	120	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	120	120	120	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1905	IC-R	Doorgaand	8,200	7,850	2,250	0,000	120	120	120	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,020	0,000	0,030	0,000	90	90
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	-96	-96
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	-88	-88
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	-81	-81
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	-73	-73
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	-66	-66

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(N) 5	V(P4) 5	Corr. 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Corr. 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,260	6,030
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,170	6,050
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,170	6,050
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	130	130	130	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,170	6,050
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	126	126	126	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,170	6,050
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	126	126	126	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,170	6,050
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	123	123	123	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,170	6,050
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	123	123	123	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,170	6,050
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	123	123	123	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,170	6,050
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	123	123	123	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,170	6,050
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	121	121	121	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,170	6,050
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	121	121	121	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,170	6,050
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,170	6,050
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,170	6,050
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,170	6,050
1905	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,090	1,040	0,300	0,000	120	120	120	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	7,660	4,170	6,050
1911	-96	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	-88	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	-81	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	-73	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	-66	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Corr. 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Corr. 8	Trein 9	Profiel9
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1905	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030	0,020	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
1911	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	-96	-96	-96	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	-88	-88	-88	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	-81	-81	-81	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	-73	-73	-73	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Corr. 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10
1905	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	75	75	75
1905	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	70	70	70
1905	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	64	64	64
1905	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	57	57	57
1905	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	48	48	48
1905	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	40	40	40
1905	0,230	0,140	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	-40	-40	-40
1905	0,230	0,130	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	-40	-40	-40
1905	0,230	0,130	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	-43	-43	-43
1905	0,230	0,130	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	-54	-54	-54
1905	0,230	0,130	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	-54	-54	-54
1905	0,230	0,130	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	-65	-65	-65
1905	0,230	0,130	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	-65	-65	-65
1905	0,230	0,130	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	-65	-65	-65
1905	0,230	0,130	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	-76	-76	-76
1905	0,230	0,130	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	-76	-76	-76
1905	0,230	0,130	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	-76	-76	-76
1905	0,230	0,130	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	-85	-85	-85
1905	0,230	0,130	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	-90	-90	-90
1905	0,230	0,130	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	-99	-99	-99
1905	0,230	0,130	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	-110	-110	-110
1905	0,230	0,130	0,200	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	-119	-119	-119
1911	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(P4) 10	Corr. 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11	Corr. 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	126	126	126	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	126	126	126	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	123	123	123	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	123	123	123	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	123	123	123	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	123	123	123	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	121	121	121	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	121	121	121	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	120	120	120	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	120	120	120	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	120	120	120	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1905	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	4,480	4,280	0,840	0,000	120	120	120	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Corr. 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Corr. 13
1905	0,040	0,000	75	75	75	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00
1905	0,040	0,000	70	70	70	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00
1905	0,040	0,000	64	64	64	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00
1905	0,040	0,000	57	57	57	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00
1905	0,040	0,000	48	48	48	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00
1905	0,040	0,000	40	40	40	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00
1905	0,040	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00
1905	0,040	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00
1905	0,040	0,000	-43	-43	-43	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00
1905	0,040	0,000	-54	-54	-54	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00
1905	0,040	0,000	-54	-54	-54	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	126	126	126	0	0,00
1905	0,040	0,000	-65	-65	-65	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	126	126	126	0	0,00
1905	0,040	0,000	-65	-65	-65	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	123	123	123	0	0,00
1905	0,040	0,000	-65	-65	-65	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	123	123	123	0	0,00
1905	0,040	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	123	123	123	0	0,00
1905	0,040	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	123	123	123	0	0,00
1905	0,040	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	121	121	121	0	0,00
1905	0,040	0,000	-85	-85	-85	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	121	121	121	0	0,00
1905	0,040	0,000	-90	-90	-90	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	120	120	120	0	0,00
1905	0,040	0,000	-99	-99	-99	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	120	120	120	0	0,00
1905	0,040	0,000	-110	-110	-110	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	120	120	120	0	0,00
1905	0,040	0,000	-119	-119	-119	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,600	0,660	0,120	0,000	120	120	120	0	0,00
1911	0,000	0,000	-96	-96	-96	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	-96	-96	-96	0	0,00
1911	0,000	0,000	-88	-88	-88	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	-88	-88	-88	0	0,00
1911	0,000	0,000	-81	-81	-81	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	-81	-81	-81	0	0,00
1911	0,000	0,000	-73	-73	-73	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	-73	-73	-73	0	0,00
1911	0,000	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	-66	-66	-66	0	0,00

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Corr. 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	75	75	75	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	70	70	70	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	64	64	64	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	57	57	57	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	48	48	48	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	-43	-43	-43	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	-54	-54	-54	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	-54	-54	-54	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	-65	-65	-65	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	-65	-65	-65	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	-65	-65	-65	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	-76	-76	-76	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	-85	-85	-85	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	-90	-90	-90	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	-99	-99	-99	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	-110	-110	-110	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	VIRM-6	Stoppend	0,060	0,060	0,060	0,000	-119	-119	-119	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Corr. 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Corr. 16	Trein 17	Profiel17
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	-96	-96	-96	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	-88	-88	-88	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	-81	-81	-81	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	-73	-73	-73	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	-66	-66	-66	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 17	Corr. 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	-96	-96	-96	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	-88	-88	-88	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	-81	-81	-81	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	-73	-73	-73	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	-66	-66	-66	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(N) 18	V(P4) 18	Corr. 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Corr. 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Corr. 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Corr. 21
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Corr. 22	Trein 23	Profiel23	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Corr. 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24	Corr. 24	Trein 25	Profiel25
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1905	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25	V(N) 25	V(P4) 25	Corr. 25	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1905	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(N) 26	V(P4) 26	Corr. 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Corr. 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1905	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28	V(N) 28	V(P4) 28	Corr. 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29	Corr. 29
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1905	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	Corr. 30	RRgebr	Lrtr;feit[1]	Lrtr;feit[2]	Lrtr;feit[3]	Lrtr;feit[4]	Lrtr;feit[5]
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1905	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[6]	Lrtr;feit[7]	Lrtr;feit[8]	Lrtr;feit[9]	Lrtr;feit[10]	Lrtr;feit[11]	Lrtr;feit[12]	Lrtr;feit[13]	Lrtr;feit[14]	Lrtr;feit[15]	Lrtr;feit[16]	Lrtr;feit[17]	Lrtr;feit[18]	Lrtr;feit[19]	Lrtr;feit[20]	Lrtr;feit[21]
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1905	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[22]	Lrtr;feit[23]	Lrtr;feit[24]	Lrtr;feit[25]	Lrtr;feit[26]	Lrtr;feit[27]	Lrtr;feit[28]	Lrtr;feit[29]	Lrtr;feit[30]	Lrtr;feit[31]	Lrtr;feit[32]	Lrtr;feit[33]	Lrtr;feit[34]	Lrtr;feit[35]	Lrtr;feit[36]
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1905	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Brugcorrectie	ΔLe;brug,63	ΔLe;brug,125	ΔLe;brug,250	ΔLe;brug,500	ΔLe;brug,1k	ΔLe;brug,2k	ΔLe;brug,4k	ΔLe;brug,8k	Schaal,63	Schaal,125	Schaal,250	Schaal,500	Schaal,1k	Schaal,2k
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1905	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Schaal,4k	Schaal,8k	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k
1905	0,00	0,00	75,16	88,98	104,10	110,67	112,98	112,96	105,83	92,34	70,96	85,96	101,62	106,56	108,95
1905	0,00	0,00	75,10	88,95	104,10	110,66	112,88	112,88	105,75	92,25	70,93	85,95	101,62	106,55	108,89
1905	0,00	0,00	75,04	88,92	104,10	110,65	112,78	112,80	105,67	92,15	70,89	85,94	101,62	106,54	108,82
1905	0,00	0,00	74,98	88,88	104,10	110,63	112,67	112,73	105,58	92,05	70,84	85,92	101,62	106,53	108,75
1905	0,00	0,00	74,90	88,83	104,10	110,61	112,56	112,65	105,49	91,95	70,79	85,89	101,62	106,52	108,69
1905	0,00	0,00	74,84	88,78	104,10	110,59	112,48	112,61	105,42	91,87	70,75	85,87	101,62	106,50	108,64
1905	0,00	0,00	74,84	88,78	104,10	110,59	112,48	112,61	105,42	91,87	70,76	85,87	101,63	107,25	109,21
1905	0,00	0,00	74,84	88,78	104,10	110,59	112,48	112,61	105,42	91,87	70,76	85,87	101,63	107,25	109,21
1905	0,00	0,00	74,86	88,80	104,10	110,60	112,51	112,62	105,44	91,90	70,77	85,88	101,63	107,27	109,33
1905	0,00	0,00	74,95	88,87	104,10	110,63	112,63	112,70	105,55	92,01	70,83	85,92	101,63	107,34	109,87
1905	0,00	0,00	74,85	88,81	104,10	110,56	112,38	112,26	105,23	91,79	70,77	85,83	101,58	107,30	109,73
1905	0,00	0,00	74,95	88,88	104,10	110,58	112,55	112,39	105,37	91,95	70,84	85,87	101,58	107,36	110,40
1905	0,00	0,00	74,88	88,84	104,09	110,53	112,37	112,07	105,14	91,79	70,79	85,81	101,55	107,33	110,31
1905	0,00	0,00	74,88	88,84	104,09	110,53	112,37	112,07	105,14	91,79	70,79	85,81	101,55	107,33	110,31
1905	0,00	0,00	75,00	88,90	104,09	110,56	112,59	112,26	105,33	91,99	70,88	85,84	101,55	107,38	111,07
1905	0,00	0,00	75,00	88,90	104,09	110,56	112,59	112,26	105,33	91,99	70,88	85,84	101,55	107,38	111,07
1905	0,00	0,00	74,95	88,87	104,09	110,52	112,47	112,06	105,19	91,89	70,85	85,80	101,52	107,36	111,02
1905	0,00	0,00	75,06	88,92	104,09	110,54	112,69	112,27	105,37	92,08	70,92	85,83	101,52	107,39	111,68
1905	0,00	0,00	75,10	88,94	104,09	110,53	112,78	112,31	105,42	92,15	70,95	85,82	101,51	107,40	112,03
1905	0,00	0,00	75,23	88,98	104,09	110,55	113,04	112,58	105,64	92,38	71,04	85,84	101,51	107,44	112,71
1905	0,00	0,00	75,39	89,03	104,09	110,57	113,40	112,98	105,94	92,68	71,15	85,87	101,51	107,47	113,52
1905	0,00	0,00	75,52	89,08	104,09	110,58	113,71	113,34	106,20	92,95	71,24	85,90	101,51	107,50	114,17
1911	0,00	0,00	76,35	90,03	105,03	115,65	115,42	114,36	107,18	93,71	71,95	86,73	102,34	111,71	113,58
1911	0,00	0,00	76,25	89,99	105,03	115,64	115,21	114,17	107,01	93,54	71,88	86,70	102,34	111,69	113,09
1911	0,00	0,00	76,16	89,95	105,03	115,63	115,05	114,02	106,88	93,39	71,82	86,68	102,34	111,68	112,68
1911	0,00	0,00	76,07	89,91	105,03	115,61	114,88	113,88	106,74	93,24	71,75	86,66	102,34	111,66	112,24
1911	0,00	0,00	76,00	89,87	105,03	115,60	114,76	113,78	106,64	93,13	71,70	86,64	102,34	111,64	111,88

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500
1905	108,53	102,35	89,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	108,47	102,31	89,45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	108,42	102,26	89,40	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	108,36	102,21	89,35	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	108,31	102,16	89,30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	108,28	102,13	89,27	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	108,65	103,69	91,26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	108,65	103,69	91,26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	108,75	103,95	91,55	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	109,23	104,99	92,71	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	108,99	104,87	92,60	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	109,68	106,00	93,80	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	109,53	105,93	93,74	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	109,53	105,93	93,74	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	110,41	107,07	94,91	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	110,41	107,07	94,91	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	110,33	107,04	94,88	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	111,13	107,95	95,80	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	111,56	108,42	96,28	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	112,42	109,27	97,12	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	113,46	110,24	98,08	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	114,30	110,99	98,81	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	112,80	109,26	97,04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	112,15	108,55	96,32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	111,61	107,91	95,67	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	111,04	107,17	94,90	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	110,59	106,51	94,20	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k	LE(D)5.0 63	LE(D)5.0 125	LE(D)5.0 250	LE(D)5.0 500	LE(D)5.0 1k	LE(D)5.0 2k	LE(D)5.0 4k	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)Br 500	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	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
1905	--	--	--	--	--	74,68	88,39	103,30	110,11	112,45	112,54	105,27	91,75	69,97	85,00
1905	--	--	--	--	--	74,63	88,37	103,30	110,10	112,36	112,47	105,20	91,67	69,94	84,98
1905	--	--	--	--	--	74,57	88,34	103,30	110,09	112,26	112,40	105,12	91,59	69,90	84,97
1905	--	--	--	--	--	74,51	88,30	103,30	110,08	112,17	112,33	105,04	91,49	69,85	84,95
1905	--	--	--	--	--	74,45	88,25	103,30	110,06	112,07	112,27	104,96	91,40	69,80	84,92
1905	--	--	--	--	--	74,39	88,21	103,30	110,03	112,00	112,23	104,90	91,33	69,76	84,90
1905	--	--	--	--	--	74,39	88,21	103,30	110,03	112,00	112,23	104,90	91,33	69,77	84,91
1905	--	--	--	--	--	74,38	88,19	103,27	110,01	111,99	112,22	104,88	91,31	69,69	84,87
1905	--	--	--	--	--	74,40	88,21	103,27	110,02	112,01	112,23	104,90	91,33	69,70	84,88
1905	--	--	--	--	--	74,48	88,27	103,27	110,05	112,12	112,30	104,99	91,44	69,76	84,91
1905	--	--	--	--	--	74,36	88,21	103,27	109,98	111,84	111,83	104,64	91,19	69,68	84,81
1905	--	--	--	--	--	74,46	88,26	103,27	110,00	111,99	111,94	104,77	91,33	69,76	84,84
1905	--	--	--	--	--	74,37	88,22	103,26	109,94	111,78	111,59	104,51	91,15	69,70	84,77
1905	--	--	--	--	--	74,37	88,22	103,26	109,94	111,78	111,59	104,51	91,15	69,70	84,77
1905	--	--	--	--	--	74,48	88,28	103,26	109,96	111,98	111,76	104,68	91,33	69,78	84,80
1905	--	--	--	--	--	74,48	88,28	103,26	109,96	111,98	111,76	104,68	91,33	69,78	84,80
1905	--	--	--	--	--	74,43	88,25	103,26	109,92	111,85	111,53	104,52	91,22	69,74	84,75
1905	--	--	--	--	--	74,52	88,29	103,26	109,94	112,05	111,72	104,69	91,39	69,82	84,78
1905	--	--	--	--	--	74,56	88,30	103,26	109,93	112,12	111,74	104,71	91,45	69,84	84,77
1905	--	--	--	--	--	74,67	88,34	103,26	109,94	112,36	111,99	104,92	91,66	69,93	84,79
1905	--	--	--	--	--	74,81	88,39	103,26	109,96	112,68	112,34	105,20	91,94	70,04	84,82
1905	--	--	--	--	--	74,93	88,43	103,26	109,97	112,97	112,67	105,44	92,18	70,14	84,85
1911	--	--	--	--	--	76,06	89,79	104,72	115,43	115,15	114,15	106,92	93,45	71,58	86,42
1911	--	--	--	--	--	75,97	89,75	104,72	115,42	114,97	113,98	106,77	93,29	71,51	86,40
1911	--	--	--	--	--	75,89	89,72	104,72	115,41	114,82	113,85	106,66	93,16	71,45	86,38
1911	--	--	--	--	--	75,81	89,68	104,72	115,39	114,67	113,73	106,53	93,02	71,39	86,36
1911	--	--	--	--	--	75,74	89,65	104,72	115,38	114,56	113,64	106,44	92,92	71,34	86,34

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125	LE(A)1.0 250	LE(A)1.0 500	LE(A)1.0 1k	LE(A)1.0 2k	LE(A)1.0 4k	LE(A)1.0 8k	LE(A)2.0 63
1905	100,38	105,46	107,89	107,64	101,32	88,57	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,38	105,46	107,82	107,59	101,27	88,53	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,38	105,45	107,76	107,53	101,22	88,48	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,38	105,44	107,69	107,48	101,18	88,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,38	105,42	107,62	107,43	101,12	88,39	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,38	105,41	107,57	107,40	101,09	88,35	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,39	106,18	108,15	107,76	102,68	90,32	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,34	106,13	108,11	107,73	102,63	90,27	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,34	106,15	108,24	107,83	102,89	90,56	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,34	106,22	108,78	108,29	103,93	91,70	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,28	106,17	108,60	108,00	103,77	91,57	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,28	106,22	109,28	108,68	104,91	92,76	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,23	106,19	109,17	108,50	104,83	92,69	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,23	106,19	109,17	108,50	104,83	92,69	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,23	106,24	109,94	109,37	105,98	93,86	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,23	106,24	109,94	109,37	105,98	93,86	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,20	106,21	109,88	109,27	105,94	93,82	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,20	106,25	110,55	110,07	106,85	94,74	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,19	106,26	110,90	110,50	107,33	95,22	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,19	106,29	111,59	111,35	108,18	96,05	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,19	106,33	112,41	112,40	109,16	97,01	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	100,19	106,36	113,07	113,24	109,91	97,75	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,96	111,33	113,07	112,30	108,66	96,43	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,96	111,31	112,60	111,68	107,96	95,73	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,96	111,30	112,21	111,17	107,34	95,09	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,96	111,28	111,79	110,63	106,62	94,34	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,96	111,26	111,45	110,21	105,99	93,67	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250	LE(A)2.0 500	LE(A)2.0 1k	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)5.0 63	LE(A)5.0 125	LE(A)5.0 250	LE(A)5.0 500	LE(A)5.0 1k	LE(A)5.0 2k	LE(A)5.0 4k	LE(A)5.0 8k
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 2k	LE(A)Br 4k	LE(A)Br 8k	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	70,20	84,48	100,14	106,08	108,39	108,13	101,37	87,89
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	70,15	84,46	100,14	106,07	108,32	108,07	101,31	87,83
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	70,10	84,44	100,14	106,06	108,24	108,00	101,25	87,76
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	70,05	84,41	100,14	106,05	108,16	107,94	101,19	87,69
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	69,98	84,37	100,14	106,03	108,08	107,89	101,12	87,62
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	69,93	84,34	100,14	106,01	108,03	107,85	101,08	87,57
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	69,93	84,34	100,14	106,01	108,03	107,85	101,08	87,57
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	69,94	84,35	100,15	106,02	108,03	107,86	101,08	87,57
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	69,96	84,36	100,15	106,03	108,05	107,87	101,10	87,59
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	70,03	84,41	100,15	106,05	108,14	107,93	101,17	87,68
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	69,97	84,37	100,15	106,00	107,96	107,59	100,95	87,52
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	70,06	84,42	100,15	106,02	108,08	107,68	101,05	87,63
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	70,01	84,39	100,15	105,99	107,95	107,43	100,89	87,52
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	70,01	84,39	100,15	105,99	107,95	107,43	100,89	87,52
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	70,11	84,44	100,15	106,00	108,11	107,58	101,02	87,66
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	70,11	84,44	100,15	106,00	108,11	107,58	101,02	87,66
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	70,08	84,42	100,15	105,98	108,03	107,42	100,91	87,59
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	70,17	84,45	100,15	105,99	108,19	107,58	101,04	87,73
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	70,21	84,46	100,15	105,99	108,25	107,61	101,08	87,78
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	70,31	84,50	100,15	106,00	108,45	107,83	101,24	87,94
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	70,45	84,54	100,15	106,01	108,72	108,14	101,45	88,17
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	70,56	84,57	100,15	106,02	108,96	108,43	101,65	88,36
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	71,53	85,67	101,30	111,20	110,87	109,54	102,76	89,32
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	71,44	85,64	101,30	111,19	110,71	109,38	102,64	89,18
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	71,36	85,61	101,30	111,17	110,59	109,26	102,54	89,07
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	71,28	85,58	101,30	111,16	110,46	109,14	102,43	88,96
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	71,21	85,55	101,30	111,14	110,36	109,06	102,36	88,87

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250	LE(N)1.0 500	LE(N)1.0 1k	LE(N)1.0 2k	LE(N)1.0 4k
1905	67,54	82,62	98,82	103,43	105,80	105,05	99,17	86,05	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,52	82,62	98,82	103,42	105,77	105,02	99,15	86,03	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,50	82,61	98,82	103,42	105,73	104,99	99,13	86,00	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,47	82,60	98,82	103,41	105,70	104,96	99,10	85,98	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,44	82,58	98,82	103,41	105,66	104,93	99,08	85,95	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,42	82,57	98,82	103,40	105,64	104,91	99,06	85,93	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,42	82,57	98,83	103,80	105,94	105,12	99,94	87,13	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,43	82,58	98,84	103,82	105,96	105,13	99,96	87,16	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,44	82,59	98,84	103,83	106,02	105,19	100,12	87,36	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,48	82,61	98,84	103,87	106,33	105,48	100,80	88,18	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,45	82,56	98,81	103,85	106,25	105,33	100,72	88,10	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,49	82,58	98,81	103,88	106,65	105,76	101,51	89,01	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,47	82,54	98,80	103,87	106,59	105,67	101,46	88,96	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,47	82,54	98,80	103,87	106,59	105,67	101,46	88,96	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,52	82,56	98,80	103,90	107,07	106,24	102,32	89,90	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,52	82,56	98,80	103,90	107,07	106,24	102,32	89,90	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,51	82,54	98,78	103,88	107,04	106,18	102,29	89,88	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,55	82,55	98,78	103,91	107,48	106,74	103,01	90,64	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,57	82,55	98,78	103,91	107,72	107,05	103,40	91,05	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,62	82,56	98,78	103,93	108,21	107,69	104,11	91,79	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,69	82,58	98,78	103,95	108,82	108,52	104,95	92,65	--	--	--	--	--	--	--
1905	67,74	82,59	98,78	103,97	109,32	109,21	105,62	93,32	--	--	--	--	--	--	--
1911	68,82	83,67	99,93	108,77	109,63	108,42	104,44	91,99	--	--	--	--	--	--	--
1911	68,78	83,66	99,93	108,76	109,32	107,94	103,87	91,39	--	--	--	--	--	--	--
1911	68,74	83,65	99,93	108,75	109,06	107,56	103,37	90,85	--	--	--	--	--	--	--
1911	68,70	83,63	99,93	108,74	108,78	107,18	102,81	90,23	--	--	--	--	--	--	--
1911	68,67	83,62	99,92	108,72	108,57	106,89	102,34	89,70	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(N)1.0 8k	LE(N)2.0 63	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500	LE(N)5.0 1k	LE(N)5.0 2k
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(N)5.0 4k	LE(N)5.0 8k	LE(N)Br 63	LE(N)Br 125	LE(N)Br 250	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250	LE(P4)0.0 500	LE(P4)0.0 1k
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)0.0 2k	LE(P4)0.0 4k	LE(P4)0.0 8k	LE(P4)0.5 63	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125	LE(P4)1.0 250
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)1.0 500	LE(P4)1.0 1k	LE(P4)1.0 2k	LE(P4)1.0 4k	LE(P4)1.0 8k	LE(P4)2.0 63	LE(P4)2.0 125	LE(P4)2.0 250	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)5.0 63
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)5.0 125	LE(P4)5.0 250	LE(P4)5.0 500	LE(P4)5.0 1k	LE(P4)5.0 2k	LE(P4)5.0 4k	LE(P4)5.0 8k	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)Br 8k
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1905	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250
1911	49266220 - 49289000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	49489000 - 49492000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	49492000 - 49499000	7,83	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	49641340 - 49668000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	49668000 - 49674000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	49703686 - 49713800	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	2 - Houten of zigzag betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	49720000 - 49768000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	49863992 - 49868000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	49868000 - 49874000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	49895273 - 49968000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	49968000 - 49974000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	49980913 - 50019000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	49980913 - 50019000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	50019000 - 50020000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	50045609 - 50068000 - brug	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	50045609 - 50068000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	50068000 - 50074000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	50074000 - 50168000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	50168000 - 50174000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	50267291 - 50268000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	50365698 - 50374000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	50374000 - 50375000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	50389039 - 50401000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
1911	50408890 - 50456000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	-52	-52	-52	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	40	40	40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	45	45	45	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	45	45	45	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	45	45	45	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	54	54	54	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	59	59	59	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	59	59	59	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	62	62	62	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	62	62	62	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	62	62	62	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	67	67	67	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	67	67	67	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	67	67	67	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	72	72	72	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	72	72	72	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	78	78	78	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	78	78	78	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	81	81	81	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	83	83	83	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	83	83	83	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180
1911	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	MAT'64-T	Stoppend	0,880	0,640	0,240	0,000	86	86	86	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,180

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Corr. 3
1911	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	-52	-52	-52	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,980	1,820	0,000	-40	-40	-40	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	-40	-40	-40	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	40	40	40	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	45	45	45	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	45	45	45	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	45	45	45	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	54	54	54	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	59	59	59	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	-126	-126	-126	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	59	59	59	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	-126	-126	-126	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	62	62	62	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	-125	-125	-125	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	62	62	62	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	-125	-125	-125	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	62	62	62	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	-125	-125	-125	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	67	67	67	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	-123	-123	-123	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	67	67	67	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	-123	-123	-123	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	67	67	67	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	-123	-123	-123	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	72	72	72	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	-121	-121	-121	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	72	72	72	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	-121	-121	-121	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	78	78	78	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	78	78	78	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	81	81	81	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	83	83	83	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	120	120	120	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	83	83	83	0	0,00
1911	0,240	0,060	0,000	120	120	120	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	6,900	5,820	1,880	0,000	86	86	86	0	0,00

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Corr. 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	-52	-52
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	-40	-40
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	-40	-40
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	40	40
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	130	130	130	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	45	45
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	45	45
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	45	45
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	54	54
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	59	59
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	-126	-126	-126	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	59	59
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	-126	-126	-126	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	62	62
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	-125	-125	-125	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	62	62
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	-125	-125	-125	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	62	62
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	-125	-125	-125	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	67	67
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	-123	-123	-123	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	67	67
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	-123	-123	-123	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	67	67
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	-123	-123	-123	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	72	72
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	-121	-121	-121	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	72	72
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	-121	-121	-121	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	78	78
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	78	78
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	81	81
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	83	83
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	120	120	120	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	83	83
1911	IC-R	Doorgaand	8,150	8,120	2,140	0,000	120	120	120	0	0,00	IC-R	Stoppend	0,000	0,000	0,050	0,000	86	86

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(N) 5	V(P4) 5	Corr. 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Corr. 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7
1911	-52	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	-40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	-40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	45	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	45	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	45	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	54	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	59	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	59	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	62	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	62	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	62	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	67	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	67	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	67	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	72	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	72	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	78	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	78	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	81	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	83	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	83	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290
1911	86	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,030	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	1,080	1,080	0,290

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Corr. 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Corr. 8	Trein 9	Profiel9
1911	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	-52	-52	-52	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	40	40	40	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	45	45	45	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	45	45	45	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	45	45	45	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	54	54	54	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	59	59	59	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	-126	-126	-126	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	59	59	59	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	-126	-126	-126	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	62	62	62	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	-125	-125	-125	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	62	62	62	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	-125	-125	-125	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	62	62	62	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	-125	-125	-125	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	67	67	67	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	-123	-123	-123	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	67	67	67	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	-123	-123	-123	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	67	67	67	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	-123	-123	-123	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	72	72	72	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	-121	-121	-121	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	72	72	72	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	-121	-121	-121	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	78	78	78	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	78	78	78	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	81	81	81	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	83	83	83	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	120	120	120	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	83	83	83	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand
1911	0,000	120	120	120	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,000	0,010	0,010	0,000	86	86	86	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Corr. 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10
1911	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,320	6,510	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90
1911	7,370	6,340	6,500	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,030	0,030	0,020	0,000	90	90	90

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(P4) 10	Corr. 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11	Corr. 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020
1911	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,230	0,210	0,170	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	0,020	0,020

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Corr. 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Corr. 13
1911	0,000	0,000	-52	-52	-52	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	-52	-52	-52	0	0,00
1911	0,000	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	-40	-40	-40	0	0,00
1911	0,000	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	-40	-40	-40	0	0,00
1911	0,000	0,000	40	40	40	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	40	40	40	0	0,00
1911	0,000	0,000	45	45	45	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	45	45	45	0	0,00
1911	0,000	0,000	45	45	45	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	45	45	45	0	0,00
1911	0,000	0,000	45	45	45	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	45	45	45	0	0,00
1911	0,000	0,000	54	54	54	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	54	54	54	0	0,00
1911	0,000	0,000	59	59	59	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	59	59	59	0	0,00
1911	0,000	0,000	59	59	59	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	59	59	59	0	0,00
1911	0,000	0,000	62	62	62	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	62	62	62	0	0,00
1911	0,000	0,000	62	62	62	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	62	62	62	0	0,00
1911	0,000	0,000	62	62	62	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	62	62	62	0	0,00
1911	0,000	0,000	67	67	67	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	67	67	67	0	0,00
1911	0,000	0,000	67	67	67	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	67	67	67	0	0,00
1911	0,000	0,000	67	67	67	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	67	67	67	0	0,00
1911	0,000	0,000	72	72	72	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	72	72	72	0	0,00
1911	0,000	0,000	72	72	72	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	72	72	72	0	0,00
1911	0,000	0,000	78	78	78	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	78	78	78	0	0,00
1911	0,000	0,000	78	78	78	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	78	78	78	0	0,00
1911	0,000	0,000	81	81	81	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	81	81	81	0	0,00
1911	0,000	0,000	83	83	83	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	83	83	83	0	0,00
1911	0,000	0,000	83	83	83	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	83	83	83	0	0,00
1911	0,000	0,000	86	86	86	0	0,00	INT-R	Stoppend	0,000	0,020	0,000	0,000	86	86	86	0	0,00

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Corr. 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	-126	-126	-126	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	-126	-126	-126	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	-125	-125	-125	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	-125	-125	-125	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	-125	-125	-125	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	-123	-123	-123	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	-123	-123	-123	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	-123	-123	-123	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	-121	-121	-121	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	-121	-121	-121	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	120	120	120	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000
1911	IRM-4	Doorgaand	4,440	4,000	0,800	0,000	120	120	120	0	0,00	IRM-4	Stoppend	0,080	0,040	0,120	0,000

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Corr. 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Corr. 16	Trein 17	Profiel17
1911	-52	-52	-52	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	-40	-40	-40	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	-40	-40	-40	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	40	40	40	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	45	45	45	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	45	45	45	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	45	45	45	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	54	54	54	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	59	59	59	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	-129	-129	-129	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	59	59	59	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	-126	-126	-126	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	62	62	62	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	-126	-126	-126	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	62	62	62	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	-125	-125	-125	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	62	62	62	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	-125	-125	-125	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	67	67	67	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	-125	-125	-125	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	67	67	67	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	-123	-123	-123	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	67	67	67	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	-123	-123	-123	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	72	72	72	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	-123	-123	-123	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	72	72	72	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	-121	-121	-121	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	78	78	78	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	-121	-121	-121	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	78	78	78	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	81	81	81	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	83	83	83	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	-120	-120	-120	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	83	83	83	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	120	120	120	0	0,00	VIRM-6	Stoppend
1911	86	86	86	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,540	0,600	0,120	0,000	120	120	120	0	0,00	VIRM-6	Stoppend

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 17	Corr. 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	-52	-52	-52	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	-40	-40	-40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	45	45	45	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	45	45	45	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	45	45	45	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	54	54	54	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	59	59	59	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	59	59	59	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	62	62	62	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	62	62	62	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	62	62	62	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	67	67	67	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	67	67	67	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	67	67	67	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	72	72	72	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	72	72	72	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	78	78	78	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	78	78	78	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	81	81	81	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	83	83	83	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	83	83	83	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,060	0,060	0,060	0,000	86	86	86	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(N) 18	V(P4) 18	Corr. 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Corr. 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Corr. 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Corr. 21
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Corr. 22	Trein 23	Profiel23	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Corr. 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24	Corr. 24	Trein 25	Profiel25
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
1911	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25	V(N) 25	V(P4) 25	Corr. 25	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
1911	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(N) 26	V(P4) 26	Corr. 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Corr. 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
1911	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28	V(N) 28	V(P4) 28	Corr. 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29	Corr. 29
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
1911	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	Corr. 30	RRgebr	Lrtr;feit[1]	Lrtr;feit[2]	Lrtr;feit[3]	Lrtr;feit[4]	Lrtr;feit[5]
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15
1911	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[6]	Lrtr;feit[7]	Lrtr;feit[8]	Lrtr;feit[9]	Lrtr;feit[10]	Lrtr;feit[11]	Lrtr;feit[12]	Lrtr;feit[13]	Lrtr;feit[14]	Lrtr;feit[15]	Lrtr;feit[16]	Lrtr;feit[17]	Lrtr;feit[18]	Lrtr;feit[19]	Lrtr;feit[20]	Lrtr;feit[21]
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1
1911	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[22]	Lrtr;feit[23]	Lrtr;feit[24]	Lrtr;feit[25]	Lrtr;feit[26]	Lrtr;feit[27]	Lrtr;feit[28]	Lrtr;feit[29]	Lrtr;feit[30]	Lrtr;feit[31]	Lrtr;feit[32]	Lrtr;feit[33]	Lrtr;feit[34]	Lrtr;feit[35]	Lrtr;feit[36]
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16
1911	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Brugcorrectie	ΔLe;brug,63	ΔLe;brug,125	ΔLe;brug,250	ΔLe;brug,500	ΔLe;brug,1k	ΔLe;brug,2k	ΔLe;brug,4k	ΔLe;brug,8k	Schaal,63	Schaal,125	Schaal,250	Schaal,500	Schaal,1k	Schaal,2k
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1911	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Schaal,4k	Schaal,8k	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k
1911	0,00	0,00	75,86	89,79	105,03	115,56	114,55	113,64	106,47	92,93	71,61	86,60	102,34	111,60	111,25
1911	0,00	0,00	75,77	89,72	105,03	115,53	114,43	113,56	106,37	92,81	71,54	86,56	102,34	111,56	110,84
1911	0,00	0,00	75,77	89,72	105,03	115,53	114,43	113,56	106,37	92,81	71,54	86,56	102,34	111,56	110,84
1911	0,00	0,00	75,77	89,72	105,03	115,53	114,43	113,56	106,37	92,81	71,54	86,55	102,33	111,30	110,46
1911	0,00	0,00	75,81	89,75	105,03	115,54	114,47	113,59	106,40	92,86	71,56	86,57	102,33	111,31	110,49
1911	0,00	0,00	75,78	89,74	105,03	115,53	114,41	113,48	106,32	92,80	71,64	86,61	102,37	113,46	114,67
1911	0,00	0,00	74,78	88,74	104,03	110,53	112,41	112,48	105,32	91,80	70,70	85,85	101,56	111,17	114,04
1911	0,00	0,00	74,86	88,79	104,03	110,55	112,51	112,54	105,41	91,90	70,75	85,87	101,56	111,18	114,06
1911	0,00	0,00	74,90	88,82	104,03	110,56	112,58	112,59	105,47	91,97	70,78	85,89	101,56	111,18	114,07
1911	0,00	0,00	74,83	88,78	104,02	110,51	112,40	112,27	105,23	91,80	70,73	85,83	101,53	111,12	113,85
1911	0,00	0,00	74,86	88,80	104,02	110,52	112,44	112,30	105,27	91,85	70,75	85,83	101,53	111,12	113,85
1911	0,00	0,00	74,83	88,79	104,02	110,50	112,38	112,19	105,20	91,79	70,74	85,81	101,51	111,10	113,78
1911	0,00	0,00	74,83	88,79	104,02	110,50	112,38	112,19	105,20	91,79	70,74	85,81	101,51	111,10	113,78
1911	0,00	0,00	74,88	88,81	104,02	110,51	112,47	112,26	105,27	91,87	70,77	85,83	101,51	111,10	113,79
1911	0,00	0,00	74,83	88,79	104,02	110,48	112,35	112,05	105,12	91,76	70,74	85,79	101,49	111,06	113,64
1911	0,00	0,00	74,83	88,79	104,02	110,48	112,35	112,05	105,12	91,76	70,74	85,79	101,49	111,06	113,64
1911	0,00	0,00	74,89	88,82	104,02	110,49	112,45	112,13	105,20	91,86	70,77	85,80	101,49	111,06	113,66
1911	0,00	0,00	74,84	88,79	104,02	110,46	112,33	111,92	105,05	91,75	70,74	85,76	101,47	111,02	113,51
1911	0,00	0,00	74,91	88,83	104,02	110,47	112,46	112,05	105,16	91,87	70,78	85,78	101,47	111,03	113,53
1911	0,00	0,00	74,88	88,81	104,02	110,45	112,41	111,95	105,09	91,82	70,77	85,76	101,45	111,00	113,46
1911	0,00	0,00	74,92	88,83	104,02	110,46	112,48	112,02	105,15	91,88	70,79	85,77	101,45	111,01	113,47
1911	0,00	0,00	74,95	88,84	104,02	110,46	112,53	112,07	105,20	91,93	70,81	85,77	101,45	111,01	113,48
1911	0,00	0,00	74,95	88,84	104,02	110,46	112,53	112,07	105,20	91,93	70,71	85,69	101,39	106,35	108,55
1911	0,00	0,00	74,99	88,86	104,02	110,47	112,61	112,14	105,26	92,00	70,73	85,70	101,39	106,35	108,60

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500
1911	109,87	105,22	92,80	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	109,46	104,24	91,67	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	109,46	104,24	91,67	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	109,16	102,91	89,93	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	109,18	102,93	89,95	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	115,40	110,29	95,54	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	115,20	110,14	95,35	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	115,21	110,15	95,36	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	115,21	110,15	95,37	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	114,83	109,84	95,17	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	114,84	109,85	95,17	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	114,71	109,74	95,10	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	114,71	109,74	95,10	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	114,72	109,75	95,11	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	114,47	109,54	94,98	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	114,47	109,54	94,98	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	114,48	109,54	94,99	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	114,22	109,33	94,85	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	114,24	109,34	94,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	114,11	109,24	94,80	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	114,12	109,24	94,81	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	114,13	109,25	94,81	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	107,85	101,78	88,92	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	107,91	101,81	88,95	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k	LE(D)5.0 63	LE(D)5.0 125	LE(D)5.0 250	LE(D)5.0 500	LE(D)5.0 1k	LE(D)5.0 2k	LE(D)5.0 4k	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)Br 500	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	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
1911	--	--	--	--	--	75,62	89,58	104,72	115,35	114,38	113,52	106,29	92,74	71,26	86,30
1911	--	--	--	--	--	75,54	89,51	104,72	115,32	114,27	113,45	106,20	92,64	71,20	86,27
1911	--	--	--	--	--	75,54	89,51	104,71	115,31	114,27	113,45	106,20	92,64	71,20	86,27
1911	--	--	--	--	--	75,54	89,51	104,71	115,31	114,27	113,45	106,20	92,64	71,20	86,26
1911	--	--	--	--	--	75,57	89,53	104,71	115,33	114,31	113,47	106,23	92,68	71,22	86,28
1911	--	--	--	--	--	75,54	89,52	104,71	115,31	114,24	113,36	106,15	92,62	71,30	86,32
1911	--	--	--	--	--	74,54	88,52	103,71	110,31	112,24	112,36	105,15	91,62	70,37	85,57
1911	--	--	--	--	--	74,61	88,57	103,71	110,33	112,33	112,42	105,22	91,70	70,41	85,60
1911	--	--	--	--	--	74,65	88,59	103,71	110,34	112,39	112,46	105,28	91,76	70,44	85,61
1911	--	--	--	--	--	74,57	88,55	103,71	110,29	112,20	112,12	105,03	91,59	70,39	85,54
1911	--	--	--	--	--	74,60	88,57	103,71	110,29	112,24	112,15	105,06	91,63	70,40	85,55
1911	--	--	--	--	--	74,57	88,55	103,71	110,27	112,17	112,04	104,98	91,57	70,39	85,53
1911	--	--	--	--	--	74,57	88,55	103,71	110,27	112,17	112,04	104,98	91,57	70,39	85,53
1911	--	--	--	--	--	74,62	88,58	103,71	110,28	112,25	112,10	105,05	91,64	70,42	85,54
1911	--	--	--	--	--	74,57	88,55	103,71	110,25	112,12	111,88	104,89	91,53	70,38	85,50
1911	--	--	--	--	--	74,57	88,55	103,71	110,25	112,12	111,88	104,89	91,53	70,38	85,50
1911	--	--	--	--	--	74,62	88,58	103,71	110,26	112,21	111,95	104,96	91,61	70,41	85,51
1911	--	--	--	--	--	74,57	88,55	103,71	110,22	112,08	111,74	104,80	91,50	70,38	85,47
1911	--	--	--	--	--	74,63	88,58	103,71	110,23	112,20	111,84	104,90	91,60	70,42	85,48
1911	--	--	--	--	--	74,60	88,57	103,71	110,21	112,14	111,74	104,83	91,55	70,40	85,46
1911	--	--	--	--	--	74,64	88,58	103,71	110,22	112,21	111,80	104,88	91,61	70,43	85,47
1911	--	--	--	--	--	74,66	88,59	103,71	110,22	112,25	111,84	104,92	91,65	70,44	85,47
1911	--	--	--	--	--	74,66	88,59	103,71	110,22	112,25	111,84	104,92	91,65	70,33	85,39
1911	--	--	--	--	--	74,69	88,60	103,71	110,23	112,32	111,91	104,98	91,71	70,36	85,40

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125	LE(A)1.0 250	LE(A)1.0 500	LE(A)1.0 1k	LE(A)1.0 2k	LE(A)1.0 4k	LE(A)1.0 8k	LE(A)2.0 63
1911	101,96	111,23	110,87	109,55	104,76	92,33	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,96	111,19	110,49	109,18	103,83	91,26	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,96	111,18	110,49	109,18	103,81	91,23	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,95	110,94	110,15	108,91	102,61	89,66	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,95	110,95	110,17	108,93	102,63	89,68	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,99	113,25	114,57	115,36	110,26	95,53	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,20	111,05	113,97	115,16	110,13	95,36	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,20	111,05	113,99	115,17	110,13	95,36	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,20	111,06	114,00	115,17	110,14	95,37	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,16	111,00	113,77	114,79	109,82	95,17	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,16	111,00	113,77	114,80	109,83	95,17	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,15	110,98	113,70	114,67	109,72	95,10	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,15	110,98	113,70	114,67	109,72	95,10	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,15	110,98	113,71	114,68	109,73	95,11	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,12	110,94	113,55	114,42	109,51	94,97	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,12	110,94	113,55	114,42	109,51	94,97	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,12	110,94	113,57	114,43	109,52	94,98	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,09	110,90	113,41	114,17	109,30	94,84	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,09	110,90	113,43	114,18	109,31	94,85	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,08	110,88	113,35	114,05	109,21	94,78	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,08	110,88	113,37	114,06	109,21	94,79	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,08	110,88	113,37	114,07	109,21	94,80	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,02	105,99	108,16	107,52	101,41	88,60	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	101,02	105,99	108,21	107,57	101,44	88,63	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250	LE(A)2.0 500	LE(A)2.0 1k	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)5.0 63	LE(A)5.0 125	LE(A)5.0 250	LE(A)5.0 500	LE(A)5.0 1k	LE(A)5.0 2k	LE(A)5.0 4k	LE(A)5.0 8k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 2k	LE(A)Br 4k	LE(A)Br 8k	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	71,09	85,49	101,30	111,11	110,21	108,94	102,23	88,73
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	71,00	85,43	101,30	111,08	110,11	108,88	102,16	88,64
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	71,00	85,43	101,31	111,08	110,11	108,88	102,16	88,64
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	71,00	85,43	101,31	111,08	110,11	108,88	102,16	88,64
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	71,04	85,46	101,31	111,10	110,15	108,90	102,18	88,68
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	71,02	85,45	101,31	111,09	110,10	108,82	102,13	88,64
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,02	84,45	100,31	106,09	108,10	107,82	101,13	87,64
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,09	84,49	100,31	106,11	108,18	107,87	101,19	87,72
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,14	84,51	100,31	106,12	108,24	107,91	101,24	87,77
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,09	84,49	100,31	106,09	108,11	107,67	101,08	87,65
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,12	84,50	100,31	106,09	108,14	107,70	101,11	87,69
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,10	84,49	100,31	106,08	108,10	107,61	101,06	87,65
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,10	84,49	100,31	106,08	108,10	107,61	101,06	87,65
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,15	84,51	100,31	106,09	108,17	107,67	101,11	87,71
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,12	84,50	100,31	106,07	108,08	107,51	101,01	87,64
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,12	84,50	100,31	106,07	108,08	107,51	101,01	87,64
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,17	84,52	100,31	106,08	108,16	107,58	101,07	87,71
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,14	84,50	100,31	106,06	108,08	107,43	100,97	87,64
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,20	84,53	100,31	106,07	108,18	107,53	101,06	87,73
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,19	84,52	100,31	106,06	108,14	107,45	101,01	87,69
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,22	84,53	100,31	106,06	108,20	107,51	101,05	87,74
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,24	84,54	100,31	106,07	108,24	107,55	101,09	87,78
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,24	84,54	100,31	106,07	108,24	107,55	101,09	87,78
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	70,28	84,55	100,31	106,07	108,30	107,61	101,13	87,83

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250	LE(N)1.0 500	LE(N)1.0 1k	LE(N)1.0 2k	LE(N)1.0 4k
1911	68,61	83,59	99,92	108,70	108,22	106,45	101,49	88,69	--	--	--	--	--	--	--
1911	68,57	83,57	99,92	108,67	108,00	106,21	100,89	87,94	--	--	--	--	--	--	--
1911	68,57	83,57	99,92	108,67	108,00	106,22	100,90	87,96	--	--	--	--	--	--	--
1911	68,57	83,57	99,92	108,52	107,80	106,04	100,17	86,92	--	--	--	--	--	--	--
1911	68,58	83,57	99,92	108,53	107,82	106,06	100,18	86,93	--	--	--	--	--	--	--
1911	68,62	83,60	99,93	109,73	110,35	110,42	105,25	90,74	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,67	82,75	99,04	106,61	109,38	110,09	104,99	90,41	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,70	82,77	99,04	106,61	109,39	110,10	104,99	90,42	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,72	82,77	99,04	106,62	109,40	110,10	105,00	90,43	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,70	82,74	99,03	106,57	109,23	109,78	104,73	90,26	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,71	82,75	99,03	106,57	109,23	109,79	104,73	90,27	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,71	82,73	99,02	106,56	109,18	109,68	104,65	90,21	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,71	82,73	99,02	106,56	109,18	109,68	104,65	90,21	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,73	82,74	99,02	106,56	109,19	109,69	104,65	90,22	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,71	82,72	99,01	106,53	109,07	109,48	104,47	90,11	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,71	82,72	99,01	106,53	109,07	109,48	104,47	90,11	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,74	82,73	99,01	106,53	109,09	109,49	104,48	90,12	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,72	82,71	99,00	106,50	108,97	109,28	104,30	90,01	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,75	82,72	99,00	106,51	108,99	109,29	104,31	90,02	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,74	82,71	98,99	106,49	108,94	109,19	104,22	89,97	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,76	82,72	98,99	106,49	108,95	109,20	104,23	89,97	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,77	82,72	98,99	106,49	108,96	109,20	104,23	89,98	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,72	82,68	98,97	103,58	105,87	104,91	99,13	85,95	--	--	--	--	--	--	--
1911	67,74	82,69	98,97	103,58	105,90	104,94	99,15	85,97	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(N)1.0 8k	LE(N)2.0 63	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500	LE(N)5.0 1k	LE(N)5.0 2k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(N)5.0 4k	LE(N)5.0 8k	LE(N)Br 63	LE(N)Br 125	LE(N)Br 250	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250	LE(P4)0.0 500	LE(P4)0.0 1k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)0.0 2k	LE(P4)0.0 4k	LE(P4)0.0 8k	LE(P4)0.5 63	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125	LE(P4)1.0 250
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)1.0 500	LE(P4)1.0 1k	LE(P4)1.0 2k	LE(P4)1.0 4k	LE(P4)1.0 8k	LE(P4)2.0 63	LE(P4)2.0 125	LE(P4)2.0 250	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)5.0 63
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)5.0 125	LE(P4)5.0 250	LE(P4)5.0 500	LE(P4)5.0 1k	LE(P4)5.0 2k	LE(P4)5.0 4k	LE(P4)5.0 8k	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1911	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2026 railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)Br 8k
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--
1911	--

Bijlage 4

Rapport: Resultatentabel
Model: Situatie 2026 wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	nieuwe woning voorgevel	4,50	42,3	38,5	33,7	43,0
02_A	nieuwe woning zijgevel	4,50	39,6	35,8	31,0	40,3
03_A	nieuwe woning zijgevel	4,50	38,8	35,0	30,2	39,5
04_A	nieuwe woning zijgevel	4,50	27,5	23,7	18,9	28,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Situatie 2026 railverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	nieuwe woning voorgevel	4,50	48,1	47,9	43,6	51,5
02_A	nieuwe woning zijgevel	4,50	37,8	37,5	33,8	41,4
03_A	nieuwe woning zijgevel	4,50	54,9	54,6	50,4	58,3
04_A	nieuwe woning achtergevel	4,50	53,7	53,4	49,3	57,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

RAPPORT:

QUICKSCAN
FLORA EN FAUNA
ELLEBOOGSTRAAT 1 DEURSEN-DENNENBURG
GEMEENTE RAVENSTEIN, SECTIE D, NUMMER 200

PROJECT: 15046

OPDRACHTGEVER:

Pittiger in Planologie
Verwestraat 32
5491 BZ St. Oedenrode

DATUM: 27 januari 2016

Paraaf opsteller:

Paraaf kwaliteitscontrole:

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 3

2 FLORA EN FAUNAWET 3

3 LOCATIEGEGEVENS 4
3.1 Algemeen 4
3.2 Omgeving 4

4 DOELSTELLING VAN HET ONDERZOEK 5

5 QUICKSCAN 6
5.1 Biotooptypen 6
5.2 Inventarisatiegegevens vanuit de omgeving 6
5.3 Effecten ingreep op flora en fauna 7

6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 7

BIJLAGE

1 Situering in de regio

2 Kadastrale kaart

3 Luchtfoto

4 Gegevens Natuurloket

5 Checklist vooronderzoek vleermuizen

6 Planbeschrijving

7 Fotobijlage

1 INLEIDING

Pittiger in Planologie te St. Oedenrode heeft namens één van haar klanten, in verband met de voorgenomen bestemmingsplanwijziging, aan NIPA milieutechniek b.v. opdracht gegeven voor het uitvoeren van een quickscan met betrekking tot het voorkomen van beschermde flora en fauna ter plaatse van het perceel Elleboogstraat 1 te Deursen-Dennenburg.

De contactpersoon namens de opdrachtgever is mevrouw N. van de Goor. De werkzaamheden bij NIPA milieutechniek b.v. zijn uitgevoerd door de heer ir. J.B.P. van der Stroom.

2 FLORA EN FAUNAWET

De bescherming van plant- en diersoorten is geregeld in de Flora- en faunawet. Ongeveer 500 soorten, van de 36.000 soorten die in Nederland voorkomen, vallen onder de bescherming van deze wet. Om kwetsbare soorten te beschermen bevat de Flora- en faunawet een aantal verbodsbepalingen, zoals het verbod op het doden of verontrusten van dieren of het verbod om planten te plukken.

De wet is bedoeld om soorten te beschermen en dient niet ter bescherming van individuele planten of dieren. Het is erop gericht het voortbestaan van de soort niet in gevaar te brengen.

Bij werkzaamheden is de Flora- en faunawet alleen van toepassing als binnen het werkgebied beschermde soorten voorkomen. Alle in Nederland voorkomende vogelsoorten vallen ook onder de bescherming van de wet.

De Flora- en faunawet stelt het volgende:

- Het is verboden om planten behorende tot een beschermde inheemse plantensoort te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen (Artikel 8).
- Het is verboden dieren behorende tot een beschermende inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten (Artikel 10).
- Het is verboden nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren (Artikel 11).

Dit houdt in dat binnen het plangebied in eerste instantie vastgesteld dient te worden of daarbinnen beschermde soorten aanwezig zijn. Indien deze aanwezig zijn dient het schadelijke effect van de activiteiten op de aanwezige soorten vastgesteld te worden en dient mogelijk een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden.

3 LOCATIEGEGEVENS

3.1 Algemeen

De onderzoekslocatie heeft een oppervlakte van circa 5.000 m². De onderzoekslocatie is bebouwd met een woonhuis, twee varkensstallen en een open opslagloods. het onbebouwde terreindeel is deels verhard en in gebruik als erf en deels onverhard en in gebruik als dierenweide. Het woonhuis zal bij de bestemmingsplanwijziging gehandhaafd blijven, de stallen en de loods zullen worden gesloopt.

Om vast te stellen of deze ingreep van invloed is op beschermde flora of fauna is een quickscan flora en fauna uitgevoerd.

3.2 Omgeving

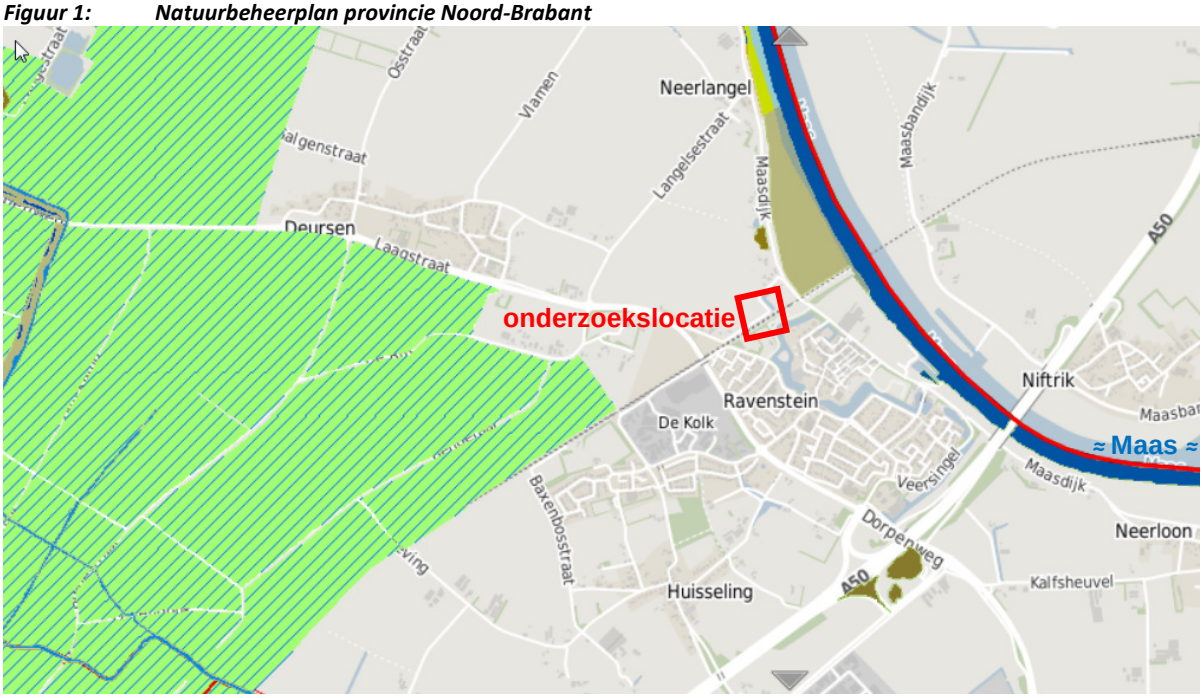
De onderzoekslocatie is gelegen in het buitengebied tussen de kernen van Deursen-Dennenburg en Ravenstein.

- Noordzijde: Elleboogstraat met aan de overzijde voormalig klooster Soeterbeeck
- Oostzijde: weilanden
- Zuidzijde: weilanden
- Westzijde: weilanden

In de nabijheid van de onderzoekslocatie zijn geen natuurgebieden gelegen die als Natura 2000 gebied zijn aangewezen. Het meest nabijgelegen Natura 2000 gebied is op circa 10 km (uiterwaarden Rijntakken). Gezien de afstand tot het Natura 2000 gebied, zijn nadelige gevolgen van de ingreep voor het Natura 2000 gebied uit te sluiten.

Uit het natuurbeheerplan van de provincie Noord-Brabant blijkt dat de onderzoekslocatie niet in of tegen een natuur(ontwikkelings)gebied gelegen is.

Figuur 1: Natuurbeheerplan provincie Noord-Brabant



4 DOELSTELLING VAN HET ONDERZOEK

Het onderzoek heeft tot doel vast te stellen of op de onderzoekslocatie soorten aanwezig zijn die vallen onder de Flora- en faunawet en waarmee bij de ontwikkeling van het perceel rekening gehouden dient te worden, hetzij in het zoeken naar alternatieven voor de geplande werkzaamheden, hetzij in het aanvragen van een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet.

5 QUICKSCAN

5.1 Biotooptypen

De quickscan bestaat uit het vaststellen van welke biotopen in het plangebied aanwezig zijn. Het locatiebezoek heeft op 21 januari 2016 plaatsgevonden. De locatie-inspectie is uitgevoerd door een de heer ir. J.B.P. van der Stroom, in 2001 afgestudeerd als ecoloog aan de Universiteit Wageningen.

Op de onderzoekslocatie zijn geen soorten waargenomen die een beschermde status hebben.

De dierenweide betreft een soortenarm voedselrijk grasland. In de openloods is een uilenkast opgehangen en in de nok is een vogelnest aanwezig.

De checklist vooronderzoek vleermuizen is als bijlage 5 opgenomen. De varkensstallen zijn voorzien van een spouwmuur. In de muren zijn echter geen open stootvoegen waargenomen. De varkensstallen zijn voorzien van een golfplaten dak. Tussen de platen en het dakbeschot is een open ruimte. Echter het geluid en de geur van de varkens worden als verstorend voor vleermuizen beschouwd. In de openingen zijn geen schuursporen van uit- en inkomende vleermuizen of fecaliën van vleermuizen waargenomen. Het gebruik van deze stallen door vleermuizen wordt derhalve niet waarschijnlijk geacht. In bijlage 5 is de checklist vooronderzoek vleermuizen opgenomen.

5.2 Inventarisatiegegevens vanuit de omgeving

De inventarisatiegegevens vanuit de omgeving zijn opgevraagd via quickscanhulp.nl dat door het natuurloket is opgesteld. Binnen een straal van 0-1 kilometer van de onderzoekslocatie zijn bij inventarisaties in het verleden diverse beschermde soorten uit tabel II en III waargenomen.

Vaatplanten (wilde marjolein)

De wilde marjolein komt voor op iets droge, matig voedselrijke grond op vooral dijkhellingen en op kalkgrond. Wilde marjolein is derhalve uit te sluiten of alleen als gecultiveerde tuinplant te verwachten. Wilde marjolein wordt namelijk ook als keukenkruid (oregano) gebruikt.

Vissen (kleine modderkruiper)

De kleine modderkruiper is aan water gebonden en is binnen het plangebied uit te sluiten.

Vogels (boomvalk, buizerd, gierzwaluw, grote gele kwikstaart, huismus, kerkuil, ooievaar, ransuil, roek, slechtvalk, sperwer, steenuil en wespendief)

Op de locatie is een nest in de nok van de open loods waargenomen. Het is echter geen nest van boven genoemde soorten. Er kon niet worden waargenomen of de uilenkast in gebruik is geweest. Verder zijn geen vogelnesten voor de genoemde soorten waargenomen. Onder de golfplaten zijn geen nesten of resten van nesten waargenomen die duiden op nestplaatsen van huismussen.

Zoogdieren (das en gewone dwergvleermuis)

Binnen het plangebied is geen dassenburcht aanwezig. Gezien de aard van de bebouwing wordt het niet waarschijnlijk geacht dat de gewone dwergvleermuis op de locatie gevestigd is.

De hiervoor genoemde soorten worden niet binnen het plangebied verwacht. In de directe omgeving van de onderzoekslocatie (straal 1 kilometer) bevinden zich de uiterwaarden van de Maas, een voormalig klooster en de historische binnenstad van Ravenstein. Het wordt waarschijnlijk geacht dat de genoemde soorten daar waargenomen zijn.

5.3 Effecten ingreep op flora en fauna

De varkensstallen en de open loods zullen worden gesloopt. Daarvoor in de plaats zal een woning worden gerealiseerd. Aangezien in de open loods een nest waargenomen is en een uilenkast is opgehangen, wordt aanbevolen de sloop van de loods buiten het broedseizoen plaats te laten vinden. Indien de sloop binnen het broedseizoen plaatsvindt, dient vooraf gecontroleerd te worden of de nesten in gebruik zijn. Als de nesten in gebruik zijn, dient de sloop uitgesteld te worden.

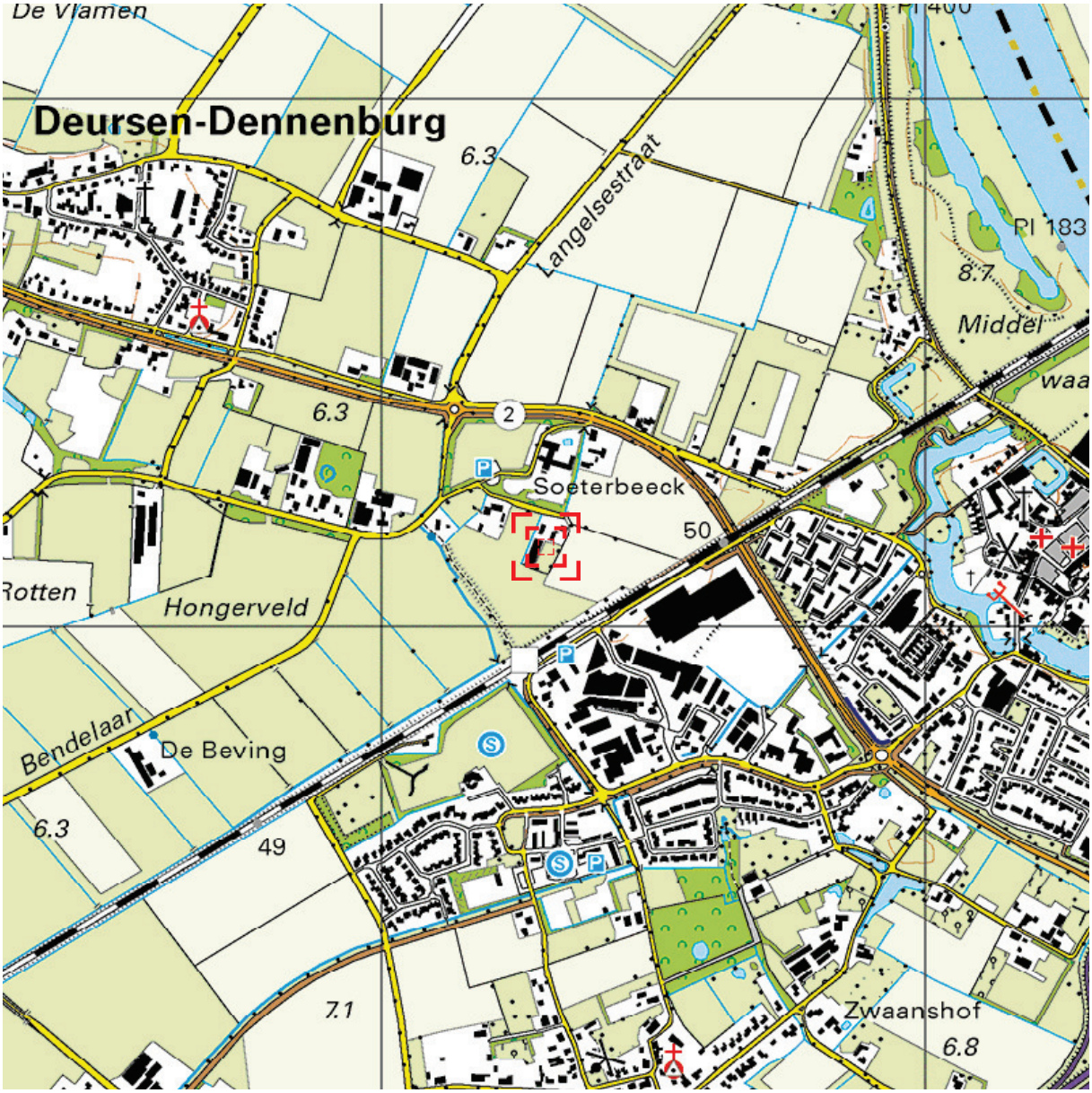
6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Op basis van de quickscan die is uitgevoerd ter plaatse van de onderzoekslocatie aan de Elleboogstraat 1 te Deursen-Dennenburg, kadastraal bekend onder gemeente Ravenstein, sectie D, nummer 200 wordt geconcludeerd dat de bestemmingsplanwijziging geen negatief effect zal hebben op beschermde flora en fauna binnen het plangebied.

Aangezien in de open loods een nest waargenomen is en een uilenkast is opgehangen, wordt aanbevolen de sloop van de loods buiten het broedseizoen (circa 15 maart tot 15 juli) plaats te laten vinden. Indien de sloop binnen het broedseizoen plaatsvindt, dient vooraf gecontroleerd te worden of de nesten in gebruik zijn. Als de nesten in gebruik zijn, dient de sloop uitgesteld te worden.

Op basis van de quickscan is een aanvullend of nader onderzoek naar de aanwezige flora en fauna, ons inziens, niet noodzakelijk. Voor de geplande activiteiten is geen ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk en zijn geen compenserende maatregelen nodig.

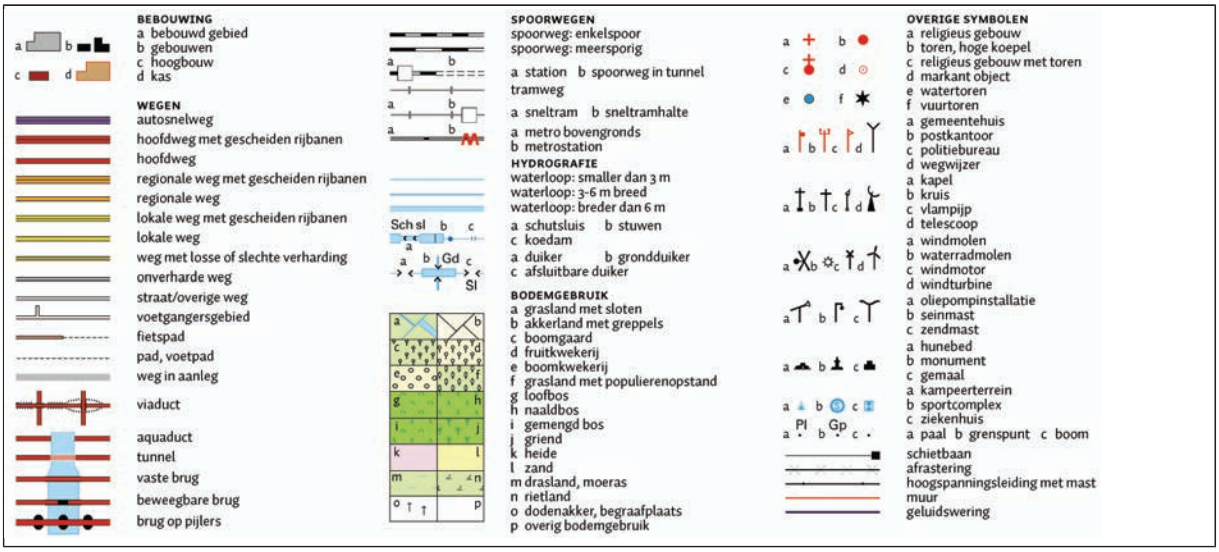
Bijlage 1



0 m 125 m 625 m

Deze kaart is noordgericht. Schaal 1: 12500

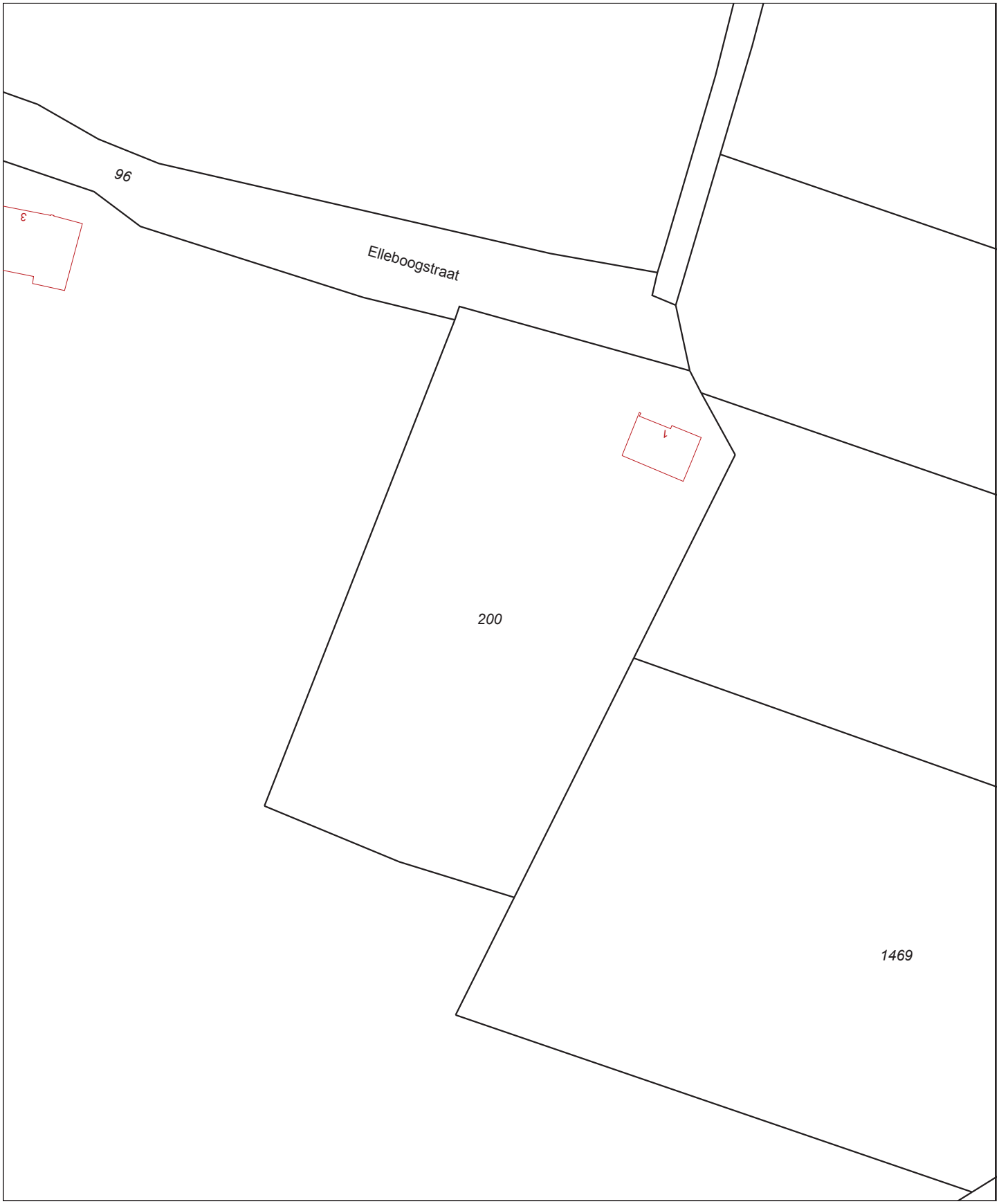
Hier bevindt zich Kadastraal object RAVENSTEIN D 200
Elleboogstraat 1, 5371 LL RAVENSTEIN
CC-BY Kadaster.



Bijlage 2

Uittreksel Kadastrale Kaart

Uw referentie: 15045



Deze kaart is noordgericht

12345 Perceelnummer

25 Huisnummer

Vastgestelde kadastrale grens

Voorlopige kadastrale grens

Administratieve kadastrale grens

Bebouwing

Overige topografie

Voor een eensluidend uittreksel, Apeldoorn, 6 januari 2016
De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

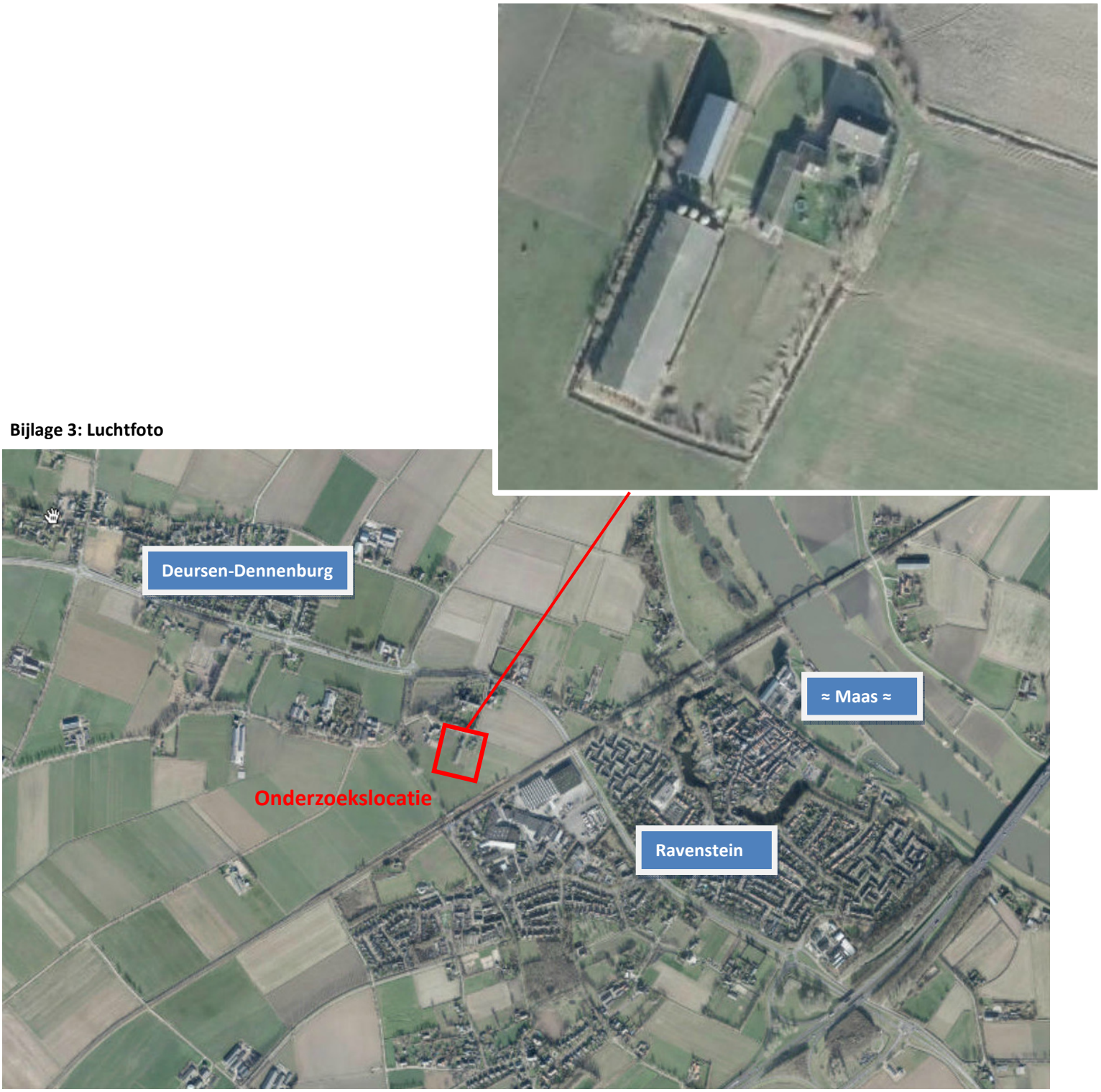
Schaal 1:1000

Kadastrale gemeente	RAVENSTEIN
Sectie	D
Perceel	200

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

Bijlage 3

Bijlage 3: Luchtfoto



Bijlage 4

Bekende verspreiding van soorten ten opzichte van het plangebied – levering uit de NDFF.

HET NATUURLOKET

disclaimer *De Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) is de meest omvangrijke landelijke informatiebron van verspreidingsgegevens en bevat betrouwbare waarnemingen van planten en dieren in een bepaald gebied. Het systeem is in opbouw, nieuwe gegevens worden met regelmaat toegevoegd. Alle gegevens in de NDFF zijn gevalideerd. Nader (veld-)onderzoek kan noodzakelijk zijn om aanwezigheid van een soort te bevestigen of uit te sluiten.*

Copyright vermelden bij verwijzen of citeren naar deze levering: '© NDFF - quickscanhulp.nl 19-01-2016 16:34:40'

Op de volgende pagina's vindt u de lijst met soorten en afstanden ten opzichte van het plangebied dat deze soorten zijn waargenomen. Een toelichting op deze lijst is te vinden op: www.quickscanhulp.nl.

Mocht u vragen hebben dan kunt u contact opnemen met de Helpdesk van Het Natuurloket:

e-mail: info@natuurloket.nl

telefoon: 0800 2356333

Soort	Soortgroep	Bescherming	Afstand
Wilde marjolein	Vaatplanten	tabel II	0 - 1 km
Kleine modderkruiper	Vissen	tabel II	0 - 1 km
Boomvalk	Vogels	tabel III	0 - 1 km
Buizerd	Vogels	tabel III	0 - 1 km
Gierzwaluw	Vogels	tabel III	0 - 1 km
Grote Gele Kwikstaart	Vogels	tabel III	0 - 1 km
Huismus	Vogels	tabel III	0 - 1 km
Kerkuil	Vogels	tabel III	0 - 1 km
Ooievaar	Vogels	tabel III	0 - 1 km
Ransuil	Vogels	tabel III	0 - 1 km
Roek	Vogels	tabel III	0 - 1 km
Slechtvalk	Vogels	tabel III	0 - 1 km
Sperwer	Vogels	tabel III	0 - 1 km
Steenuil	Vogels	tabel III	0 - 1 km
Wespendief	Vogels	tabel III	0 - 1 km
Das	Zoogdieren	tabel III	0 - 1 km
Gewone dwergvleermuis	Zoogdieren	tabel III	0 - 1 km
Alpenwatersalamander	Amfibieën	tabel II	1 - 5 km
Levendbarende hagedis	Reptielen	tabel II	1 - 5 km
Kleine zonnedauw	Vaatplanten	tabel II	1 - 5 km
Klein glaskruid	Vaatplanten	tabel II	1 - 5 km
Klokjesgentiaan	Vaatplanten	tabel II	1 - 5 km
Rapunzelklokje	Vaatplanten	tabel II	1 - 5 km
Ronde zonnedauw	Vaatplanten	tabel II	1 - 5 km
Tongvaren	Vaatplanten	tabel II	1 - 5 km
Cottus gobio	Vissen	tabel II	1 - 5 km
Eekhoorn	Zoogdieren	tabel II	1 - 5 km
Heikikker	Amfibieën	tabel III	1 - 5 km
Kamsalamander	Amfibieën	tabel III	1 - 5 km
Poelkikker	Amfibieën	tabel III	1 - 5 km
Rugstreeppad	Amfibieën	tabel III	1 - 5 km
Bittervoorn	Vissen	tabel III	1 - 5 km
Grote modderkruiper	Vissen	tabel III	1 - 5 km
Havik	Vogels	tabel III	1 - 5 km
Oehoe	Vogels	tabel III	1 - 5 km
Zwarte Wouw	Vogels	tabel III	1 - 5 km
Baardvleermuis / Brandts vleermuis	Zoogdieren	tabel III	1 - 5 km
Bever	Zoogdieren	tabel III	1 - 5 km
Franjestaart	Zoogdieren	tabel III	1 - 5 km
Gewone/Grijze grootoorvleermuis	Zoogdieren	tabel III	1 - 5 km
Gewone grootoorvleermuis	Zoogdieren	tabel III	1 - 5 km
Laatvlieger	Zoogdieren	tabel III	1 - 5 km
Rosse vleermuis	Zoogdieren	tabel III	1 - 5 km

© NDFF - quickscanhulp.nl 19-01-2016 16:34:40

Ruige dwergvleermuis	Zoogdieren	tabel III	1 - 5 km
Watervleermuis	Zoogdieren	tabel III	1 - 5 km
Beenbreek	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Daslook	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Gele helmbloem	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Grote keverorchis	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Gulden sleutelbloem	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Herfsttijloos	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Kluwenklokje	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Lange ereprijs	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Moeraswespenorchis	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Prachtklokje	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Rietorchis	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Ruig klokje	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Spaanse ruiter	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Steenanjer	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Steenbreekvaren	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Veldsalie	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Waterdrieblad	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Wilde gagel	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Zomerklokje	Vaatplanten	tabel II	5 - 10 km
Damhert	Zoogdieren	tabel II	5 - 10 km
Steenmarter	Zoogdieren	tabel II	5 - 10 km
heideblauwtje	Insecten-Dagvlinders	tabel III	5 - 10 km
keizersmantel	Insecten-Dagvlinders	tabel III	5 - 10 km
rouwmantel	Insecten-Dagvlinders	tabel III	5 - 10 km
Gevlekte witsnuitlibel	Insecten-Libellen	tabel III	5 - 10 km
Hazelworm	Reptielen	tabel III	5 - 10 km
Drijvende waterweegbree	Vaatplanten	tabel III	5 - 10 km
Meervleermuis	Zoogdieren	tabel III	5 - 10 km
Europese rivierkreeft	Geleedpotigen-Insecten	tabel II	10 - 25 km
Vliegend hert	Insecten-Kevers	tabel II	10 - 25 km
Brede orchis	Vaatplanten	tabel II	10 - 25 km
Franjegentiaan	Vaatplanten	tabel II	10 - 25 km
Gevlekte orchis	Vaatplanten	tabel II	10 - 25 km
Jeneverbes	Vaatplanten	tabel II	10 - 25 km
Maretak	Vaatplanten	tabel II	10 - 25 km
Muurbloem	Vaatplanten	tabel II	10 - 25 km
Parnassia	Vaatplanten	tabel II	10 - 25 km
Steenbreekvaren subsp. trichomanes	Vaatplanten	tabel II	10 - 25 km
Stengelomvattend havikskruid	Vaatplanten	tabel II	10 - 25 km
Stijf hardgras	Vaatplanten	tabel II	10 - 25 km
Vleeskleurige orchis	Vaatplanten	tabel II	10 - 25 km
Welriekende nachtorchis	Vaatplanten	tabel II	10 - 25 km

© NDFF - quickscanhulp.nl 19-01-2016 16:34:40

Zwartsteel	Vaatplanten	tabel II	10 - 25 km
Europese meerval	Vissen	tabel II	10 - 25 km
Edelhert	Zoogdieren	tabel II	10 - 25 km
Wild zwijn	Zoogdieren	tabel II	10 - 25 km
Boomkikker	Amfibieën	tabel III	10 - 25 km
Knoflookpad	Amfibieën	tabel III	10 - 25 km
Vinpootsalamander	Amfibieën	tabel III	10 - 25 km
bruin dikkopje	Insecten-Dagvlinders	tabel III	10 - 25 km
grote ijsvogelvlinder	Insecten-Dagvlinders	tabel III	10 - 25 km
grote vuurvlinder	Insecten-Dagvlinders	tabel III	10 - 25 km
Groene glazenmaker	Insecten-Libellen	tabel III	10 - 25 km
Rivierrombout	Insecten-Libellen	tabel III	10 - 25 km
Adder	Reptielen	tabel III	10 - 25 km
Gladde slang	Reptielen	tabel III	10 - 25 km
Ringslang	Reptielen	tabel III	10 - 25 km
Zandhagedis	Reptielen	tabel III	10 - 25 km
Kruipend moerasscherm	Vaatplanten	tabel III	10 - 25 km
Zomerschroeforchis	Vaatplanten	tabel III	10 - 25 km
Beekprik	Vissen	tabel III	10 - 25 km
Rivierprik	Vissen	tabel III	10 - 25 km
Baardvleermuis	Zoogdieren	tabel III	10 - 25 km
Bechsteins vleermuis	Zoogdieren	tabel III	10 - 25 km
Boommarter	Zoogdieren	tabel III	10 - 25 km
Eikelmuis	Zoogdieren	tabel III	10 - 25 km
Grijze grootoorvleermuis	Zoogdieren	tabel III	10 - 25 km
Tweekleurige vleermuis	Zoogdieren	tabel III	10 - 25 km
Waterspitsmuis	Zoogdieren	tabel III	10 - 25 km
Bergnachtorchis	Vaatplanten	tabel II	25 - 50 km
Bijenorchis	Vaatplanten	tabel II	25 - 50 km
Blaasvaren	Vaatplanten	tabel II	25 - 50 km
Bosorchis	Vaatplanten	tabel II	25 - 50 km
Dennenorchis	Vaatplanten	tabel II	25 - 50 km
Grote muggenorchis	Vaatplanten	tabel II	25 - 50 km
Harlekijn	Vaatplanten	tabel II	25 - 50 km
Soldaatje	Vaatplanten	tabel II	25 - 50 km
Spindotterbloem	Vaatplanten	tabel II	25 - 50 km
Stengelloze sleutelbloem	Vaatplanten	tabel II	25 - 50 km
Weideklokje	Vaatplanten	tabel II	25 - 50 km
Wilde kievitsbloem	Vaatplanten	tabel II	25 - 50 km
Klapmuts	Zoogdieren	tabel II	25 - 50 km
Vroedmeesterpad	Amfibieën	tabel III	25 - 50 km
donker pimpernelblauwtje	Insecten-Dagvlinders	tabel III	25 - 50 km
iepenpage	Insecten-Dagvlinders	tabel III	25 - 50 km
pimpernelblauwtje	Insecten-Dagvlinders	tabel III	25 - 50 km

© NDFF - quickscanhulp.nl 19-01-2016 16:34:40

veldparelmoervlinder	Insecten-Dagvlinders	tabel III	25 - 50 km
Gestreepte waterroofkever	Insecten-Kevers	tabel III	25 - 50 km
Muurhagedis	Reptielen	tabel III	25 - 50 km
Bosvleermuis	Zoogdieren	tabel III	25 - 50 km
Brandts vleermuis	Zoogdieren	tabel III	25 - 50 km
Kleine dwergvleermuis	Zoogdieren	tabel III	25 - 50 km
Otter	Zoogdieren	tabel III	25 - 50 km
Vale vleermuis	Zoogdieren	tabel III	25 - 50 km
Blauwe zeedistel	Vaatplanten	tabel II	50 - 100 km
Bokkenorchis	Vaatplanten	tabel II	50 - 100 km
Groensteel	Vaatplanten	tabel II	50 - 100 km
Hondskruid	Vaatplanten	tabel II	50 - 100 km
Kruisbladgentiaan	Vaatplanten	tabel II	50 - 100 km
Mannetjesorchis	Vaatplanten	tabel II	50 - 100 km
Pijlscheefkelk	Vaatplanten	tabel II	50 - 100 km
Poppenorchis	Vaatplanten	tabel II	50 - 100 km
Rechte driehoeksvaren	Vaatplanten	tabel II	50 - 100 km
Schubvaren	Vaatplanten	tabel II	50 - 100 km
Slanke gentiaan	Vaatplanten	tabel II	50 - 100 km
Steenrode orchis	Vaatplanten	tabel II	50 - 100 km
Valkruid	Vaatplanten	tabel II	50 - 100 km
Veenmosorchis	Vaatplanten	tabel II	50 - 100 km
Vogelnestje	Vaatplanten	tabel II	50 - 100 km
Zomeradonis	Vaatplanten	tabel II	50 - 100 km
Brakwatergrondel	Vissen	tabel II	50 - 100 km
Dikkopje	Vissen	tabel II	50 - 100 km
Glasgrondel	Vissen	tabel II	50 - 100 km
Groene zeedonderpad	Vissen	tabel II	50 - 100 km
Grote zeenaald	Vissen	tabel II	50 - 100 km
Hondshaai	Vissen	tabel II	50 - 100 km
Kleine pieterman	Vissen	tabel II	50 - 100 km
Kleine zeenaald	Vissen	tabel II	50 - 100 km
Pitvis	Vissen	tabel II	50 - 100 km
Symphodus melops	Vissen	tabel II	50 - 100 km
Zwarte grondel	Vissen	tabel II	50 - 100 km
Grijze zeehond	Zoogdieren	tabel II	50 - 100 km
Grote bosmuis	Zoogdieren	tabel II	50 - 100 km
Geelbuikvuurpad	Amfibieën	tabel III	50 - 100 km
Vuursalamander	Amfibieën	tabel III	50 - 100 km
tweekleurig hooibeestje	Insecten-Dagvlinders	tabel III	50 - 100 km
Gaffellibel	Insecten-Libellen	tabel III	50 - 100 km
Noordse winterjuffer	Insecten-Libellen	tabel III	50 - 100 km
Groenknolorchis	Vaatplanten	tabel III	50 - 100 km
Elrits	Vissen	tabel III	50 - 100 km

© NDFF - quickscanhulp.nl 19-01-2016 16:34:40

Gestippelde alver	Vissen	tabel III	50 - 100 km
Bruinvis	Zoogdieren	tabel III	50 - 100 km
Dwergvinvis	Zoogdieren	tabel III	50 - 100 km
Gewone vinvis	Zoogdieren	tabel III	50 - 100 km
Gewone zeehond	Zoogdieren	tabel III	50 - 100 km
Hamster	Zoogdieren	tabel III	50 - 100 km
Ingekorven vleermuis	Zoogdieren	tabel III	50 - 100 km
Lynx	Zoogdieren	tabel III	50 - 100 km
Noordse woelmuis (arenicola)	Zoogdieren	tabel III	50 - 100 km
Tuimelaar	Zoogdieren	tabel III	50 - 100 km
Veldspitsmuis	Zoogdieren	tabel III	50 - 100 km
Witsnuitdolfijn	Zoogdieren	tabel III	50 - 100 km
Aapjesorchis	Vaatplanten	tabel II	100 - 250 km
Bleek bosvogeltje	Vaatplanten	tabel II	100 - 250 km
Duitse gentiaan	Vaatplanten	tabel II	100 - 250 km
Geelgroene wespenorchis	Vaatplanten	tabel II	100 - 250 km
Groene nachtorchis	Vaatplanten	tabel II	100 - 250 km
Herfstschroeforchis	Vaatplanten	tabel II	100 - 250 km
Honingorchis	Vaatplanten	tabel II	100 - 250 km
Kleine keverorchis	Vaatplanten	tabel II	100 - 250 km
Lange zonnedauw	Vaatplanten	tabel II	100 - 250 km
Purperorchis	Vaatplanten	tabel II	100 - 250 km
Veldgentiaan	Vaatplanten	tabel II	100 - 250 km
Vliegenorchis	Vaatplanten	tabel II	100 - 250 km
Welriekende/Bergnachtorchis	Vaatplanten	tabel II	100 - 250 km
Zinkviooltje	Vaatplanten	tabel II	100 - 250 km
Adderzeenaald	Vissen	tabel II	100 - 250 km
Blonde rog	Vissen	tabel II	100 - 250 km
Botervis	Vissen	tabel II	100 - 250 km
Dwergbolk	Vissen	tabel II	100 - 250 km
Gehoornde slijmvis	Vissen	tabel II	100 - 250 km
Goudharder	Vissen	tabel II	100 - 250 km
Grote koornaarvis	Vissen	tabel II	100 - 250 km
Harnasmannetje	Vissen	tabel II	100 - 250 km
Lozano's grondel	Vissen	tabel II	100 - 250 km
Slakdolf	Vissen	tabel II	100 - 250 km
Vorskwab	Vissen	tabel II	100 - 250 km
Ringelrob	Zoogdieren	tabel II	100 - 250 km
dwergblauwtje	Insecten-Dagvlinders	tabel III	100 - 250 km
groot geaderd witje	Insecten-Dagvlinders	tabel III	100 - 250 km
klaverblauwtje	Insecten-Dagvlinders	tabel III	100 - 250 km
purperstreepparelmoervlinder	Insecten-Dagvlinders	tabel III	100 - 250 km
veenbesparelmoervlinder	Insecten-Dagvlinders	tabel III	100 - 250 km
veenhooibeestje	Insecten-Dagvlinders	tabel III	100 - 250 km

© NDFF - quickscanhulp.nl 19-01-2016 16:34:40

Brede geelgerande waterroofkever	Insecten-Kevers	tabel III	100 - 250 km
Heldenbok	Insecten-Kevers	tabel III	100 - 250 km
Oostelijke witsnuitlibel	Insecten-Libellen	tabel III	100 - 250 km
Sierlijke witsnuitlibel	Insecten-Libellen	tabel III	100 - 250 km
Dikkopschildpad	Reptielen	tabel III	100 - 250 km
Kemps zeeschildpad	Reptielen	tabel III	100 - 250 km
Lederschildpad	Reptielen	tabel III	100 - 250 km
Atlantische steur	Vissen	tabel III	100 - 250 km
Bataafse stroommossel	Weekdieren	tabel III	100 - 250 km
Groot zeegras	Zeeorganismen	tabel III	100 - 250 km
Gestreepte dolfijn	Zoogdieren	tabel III	100 - 250 km
Gewone dolfijn	Zoogdieren	tabel III	100 - 250 km
Gewone spitssnuitdolfijn	Zoogdieren	tabel III	100 - 250 km
Griend	Zoogdieren	tabel III	100 - 250 km
Hazelmuis	Zoogdieren	tabel III	100 - 250 km
Noordse vinvis	Zoogdieren	tabel III	100 - 250 km
Orka	Zoogdieren	tabel III	100 - 250 km
Potvis	Zoogdieren	tabel III	100 - 250 km
Wilde kat	Zoogdieren	tabel III	100 - 250 km
Witflankdolfijn	Zoogdieren	tabel III	100 - 250 km

© NDFF - quickscanhulp.nl 19-01-2016 16:34:40

Bijlage 5

Checklist vleermuizen

1. Dikke bomen
Is in of grenzend aan het plangebied één (of meerdere) dikke boom (doorsnede globaal > 3 dm op borsthoogte) aanwezig? **nee**

a. Zijn holtes, spleten, scheuren, losse bast uit te sluiten?
Zo niet, nader onderzoek naar winter-, kraam-, zomer- en paar verblijfplaatsen van boombewonende soorten. **nee**

b. Maakt de boom (bomen) deel uit van een mogelijke route of verbinding
Nader onderzoek naar vliegroutes van alle (in de omgeving) voorkomende vleermuissoorten. **nee**

c. Vormt de boom (bomen) mogelijk foerageergebied?
Nader onderzoek naar foeragerende vleermuizen. **nee**

d. Vormt de boom een beschutting van een naastgelegen foerageergebied?
Nader onderzoek naar foeragerende vleermuizen. **nee**

2. Opgaande gewassen
Is op of grenzend aan het plangebied één (of meerdere) dunne boom (doorsnede globaal. < 3 dm op borsthoogte) en/of struiken/gewassen > 1,5 meter aanwezig? **nee**

a. Maken de struiken, gewassen, boom (bomen) deel uit van een mogelijke route of verbinding (lijnelement)? **nee**
Onderzoek naar routes van vleermuizen.

b. Zijn er zichtbare holtes spleten, scheuren, losse bast in de boom (bomen)? **nee**

Nader onderzoek naar zomer- en paarverblijfplaatsen van boombewonende soorten.

c. Vormt het opgaand groen mogelijk foerageergebied (let vooral op kleinschalig gebied of parkachtige omgeving)? **nee**
Nader onderzoek naar foeragerende vleermuizen.

d. Vormen de opgaande gewassen een beschutting van een naastgelegen foerageergebied? **nee**
Nader onderzoek naar foeragerende vleermuizen.

3. Open water
Is er open water aanwezig? **nee**
a. Is er water?
Aandacht voor leefgebied (foerageergebied en vlieg- en/of migratieoute), tweekleurige vleermuis, rosse vleermuis ruige dwergvleermuis, watervleermuis (> 1m breed) en meervleermuis (> 2m breed).

b. Is er water in tenminste iets besloten gebied? **nee**
Ook aandacht voor leefgebied (foerageergebied en vlieg- en/of migratieroute) gewone dwerg-, baard-, brandt's-, ingekorven, franjestaart, grijze en gewone grootoorvleermuis en laatvlieger in nader onderzoek.

c. Is er water in open gebied? **nee**
Ook aandacht voor leefgebied (foerageergebied en vlieg- en/of migratieroute) tweekleurige-, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger in nader onderzoek.

d. Heeft het water een mogelijk essentiële functie als drinkwater?
Aandacht voor functie voor alle soorten vleermuizen.

4. Open gebied
Is er open gebied (> 1 ha)? **nee**

a. Bestaat het plangebied uit moeras, grasland, akker of anderszins (denk bij < 500 meter van water breder dan 2 meter extra aan meervleermuis)?
Nader onderzoek naar gebruik door rosse vleermuis, meervleermuis, laatvlieger, tweekleurige vleermuis en ruige dwergvleermuis.

5. Gebouwen
Zijn er gebouwen aanwezig? **ja**

a. Biedt het gebouw(en) mogelijk winter-, kraam-, zomer- en paarverblijfplaatsen voor vleermuizen (denk aan de spouwmuur, dakpannen, kelders, luiken aan de muur, gevelbekleding, zolders, daklagen, kruipruimtes etc.)? (bouwtekening ter inzage vragen).
Nader onderzoek naar winter-, kraam-, zomer- en paar verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen. **nee**

b. Zijn er sporen van aanwezigheid, poepsporen, keutels, vraatsporen en dergelijke?
Dan nader onderzoek naar gebouwbewonende vleermuizen. **nee**

c. Mogelijk foerageer gebied? **nee**
Nader onderzoek naar foeragerende vleermuizen.

6. Grotten, groeves, kelders en andere objecten
Zijn er grotten en/of groeves en/of kelders, bruggen, tunnels en/of andere objecten met ruimten? **nee**
a. Zijn deze geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen? **nee**
Dan nader onderzoek naar onderzoek naar verblijfplaatsen van vleermuizen, met de nadruk op winter-, en paarverblijfplaatsen?

7. Grootschalige landschapselementen
Zijn er grootschalige lijnvormige landschapselementen zoals kustzones, grootschalige dijken, duinenrijen, rivierdalen of waterpartijen die een verbindingsroute zouden kunnen vormen tussen zomer- en winterleefgebieden (zie kaart bijlage 7 op werkblad 1. aanwijzingen voor gebruik). **nee**

Dan nader onderzoek naar mogelijke migratieroutes van meervleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis en tweekleurige vleermuis in voor- en najaar.

Bijlage 6

Gemeente Oss
t.a.v. College van B&W
Postbus 5
5340 BA Oss

Betreft: principeverzoek Elleboogstraat 1, Deursen-Dennenburg

Datum: 15 juni 2015
Ons kenmerk: -

Geacht college,

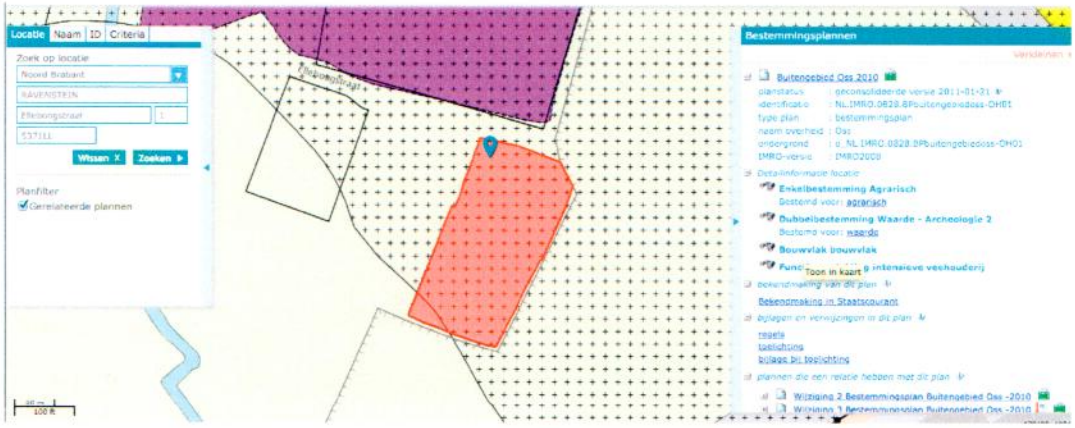
Namens onze cliënt, dhr. Toonen, Helstraat 19, 5375 KG Reek, dien ik dit principeverzoek bij u in betreffende Elleboogstraat 1 te Deursen-Dennenburg. Voorafgaand hieraan is met uw gemeente verkennend overleg gevoerd. Dit principeverzoek heeft op basis daarvan vorm gekregen. Het principeverzoek heeft betrekking op het perceel, kadastraal bekend, gemeente Ravenstein, sectie D, nummer 200 en kent een oppervlakte van ca. 5800 m2 (zie bijlage 1, kadastrale kaart). Het genoemde perceel is in eigendom van dhr. Toonen (zie bijlage 2, kadastraal bericht eigendom).

Huidige en beoogde situatie
Het perceel is gelegen aan Elleboogstraat 1 te Deursen-Dennenburg. Op het perceel staat agrarische bebouwing t.b.v. een varkensbedrijf incl. een bedrijfswoning. Dit agrarische bedrijf heeft op deze locatie relatief weinig mogelijkheden om uit te breiden. Op termijn zal de ondernemer moeten beslissen over doorgaan onder de geldende wetgeving of kiezen voor een nieuwe bestemming. Onze cliënt wil hierop alvast voorsorteren door tijdig een nieuwe bestemming aan de locatie te geven.

Onze cliënt wil voornoemde locatie graag ontwikkelen voor woningbouw in het kader van ruimte-voor-ruimte. Dit betekent dat onze cliënt in ruil voor de sanering van het agrarische bedrijf één woning terug wil bouwen. De huidige bedrijfswoning wil hij daarbij graag omgezet zien naar een burgerwoning.

Bestemmingsplan

Ter plaatse van het volledige perceel geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied Oss 2010', welke op 1 juli 2010 door de gemeenteraad van de gemeente Oss is vastgesteld. Het bestemmingsplan is inmiddels onherroepelijk in werking getreden. Het perceel van onze cliënt heeft hierin de bestemming 'Agrarisch' met de aanduiding 'intensieve veehouderij' en een behoorlijk bouwblok. Ook is een bedrijfswoning toegestaan. Zie de uitsnede van www.ruimtelijkeplannen.nl hieronder.

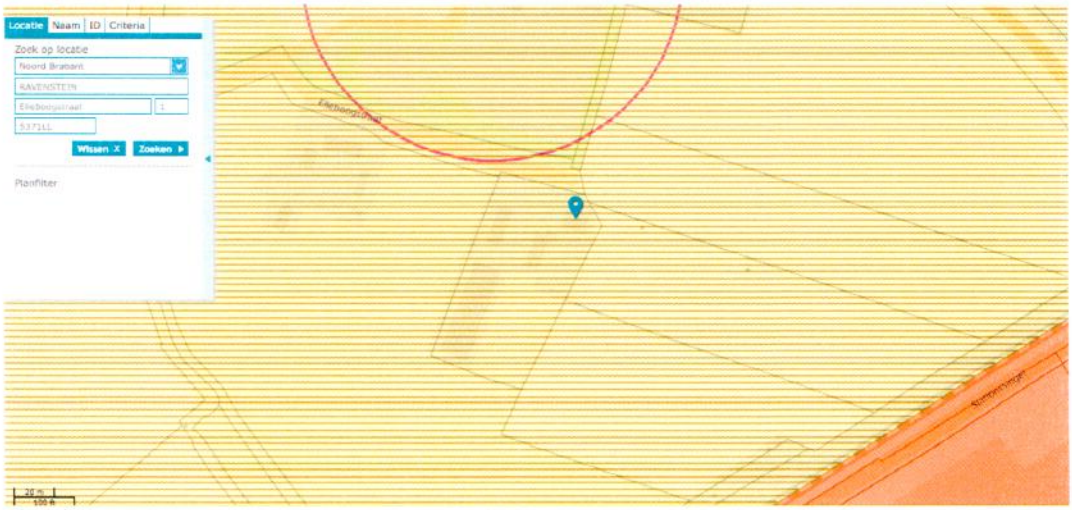


In het bestemmingsplan zijn verder voor de bestemming 'Agrarisch' nog diverse wijzigingsbevoegdheden opgenomen, onder andere ter omschakeling naar 'Wonen'. De hiervoor geformuleerde wijzigingsregels zijn echter niet meer in lijn met het provinciale beleid hieromtrent, waardoor ze niet meer bruikbaar zijn om een zo bedoeld wijzigingsplan te kunnen voeren.

De ontwikkelwens van onze cliënt is in strijd met het vigerende bestemmingsplan, maar zou wel mogelijk kunnen zijn als voldaan wordt de Verordening ruimte 2014 en uw structuurvisie.

Verordening ruimte 2014 en structuurvisie

De provincie Noord-Brabant heeft haar ruimtelijke beleid vastgelegd in de Verordening Ruimte 2014. Deze verordening laat zien dat de provincie onderhavig perceel als gemengd landelijk gebied categoriseert (zie onderstaande uitsnede van www.ruimtelijkeplannen.nl).



In het gemengd landelijk gebied kan voorzien worden in nieuwbouw van woningen, mits voldaan wordt aan bepaalde voorwaarden, artikel 7.8 ruimte-voor-ruimte:

1. Een bestemmingsplan dat is gelegen in een bebouwingsconcentratie binnen gemengd landelijk gebied kan voorzien in de nieuwbouw van één of meer woningen mits de toelichting daaromtrent een verantwoording bevat.
2. Gedeputeerde Staten stellen nadere regels ten aanzien van bestemmingsplannen, in verband met het beleid om ruimtelijke kwaliteit te verbeteren door in ruil voor de sloop van agrarische bedrijfsgebouwen in combinatie met realisering van milieuwinst ter plaatse de bouw van woningen op passende locaties toe te staan.
3. Als nadere regels worden aangemerkt de regels uit de Beleidsregel ruimte-voor-ruimte 2006.
4. Uit de verantwoording bedoeld in het eerste lid blijkt dat:
    a. het bestemmingsplan de nodige voorwaarden bevat om een goede landschappelijke inpassing van de te bouwen woningen te verzekeren waarbij 'kwaliteitsverbetering van het landschap' niet van toepassing is;
    b. is verzekerd dat is voldaan aan de op grond van het tweede lid nader gestelde regels;
    c. er geen sprake is van (een aanzet voor) een stedelijke ontwikkeling.

Onderhavige locatie is gelegen in een bebouwingsconcentratie. Dat geeft u in de vigerende structuurvisie buitengebied 2010 aan en heeft u wederom opgenomen in de structuurvisie die u recentelijk ter inzage heeft gelegd. Onze cliënt is zich daarnaast bewust van de beleidsregel ruimte-voor-ruimte 2006 en kan en wil hieraan voldoen. Globaal gaat het om de volgende voorwaarden:

- er moet sprake zijn van de beëindiging van een intensieve veehouderij (*is van toepassing*);
- de bedrijfsgebouwen* voor intensieve veehouderij moeten worden gesloopt, waarbij geldt dat voor elke 1.000 m2 die gesloopt wordt de mogelijkheid bestaat één ruimte-voor-ruimtekavel te ontwikkelen (*stal 1 (740m2) + put (140m2) + stal 2 (120m2) = 1000m2);*
- er moet milieuwinst zijn behaald door het uit de markt nemen van tenminste 3.500 kg fosfaat voor elke ruimte-voor-ruimtekavel die wordt ontwikkeld *(onze cliënt voldoet niet aan dit aantal, maar zal fosfaat 'bijkopen'. Dit betekent dat per saldo voldoende fosfaat uit de markt genomen wordt);*
- elke slooplocatie moet worden voorzien van een passende bestemming (*in overleg met u zal de locatie van een passende bestemming worden voorzien*);
- planologische medewerking aan een ruimte-voor-ruimtekavel wordt niet verleend indien in redelijkheid op andere wijze tot sanering van de agrarische bedrijfsgebouwen kan worden gekomen (*de initiatiefnemer ziet geen andere saneringsmogelijkheden*).

*gebouwen die behoren tot de intensieve veehouderij, niet zijnde een woning, die in gebruik zijn of waren voor de huisvesting van dieren en/of voor de uitoefening van de intensieve veehouderij inclusief de eventueel daarbij behorende kelder en mestbassin maar exclusief de aanwezige sleufsilo's.

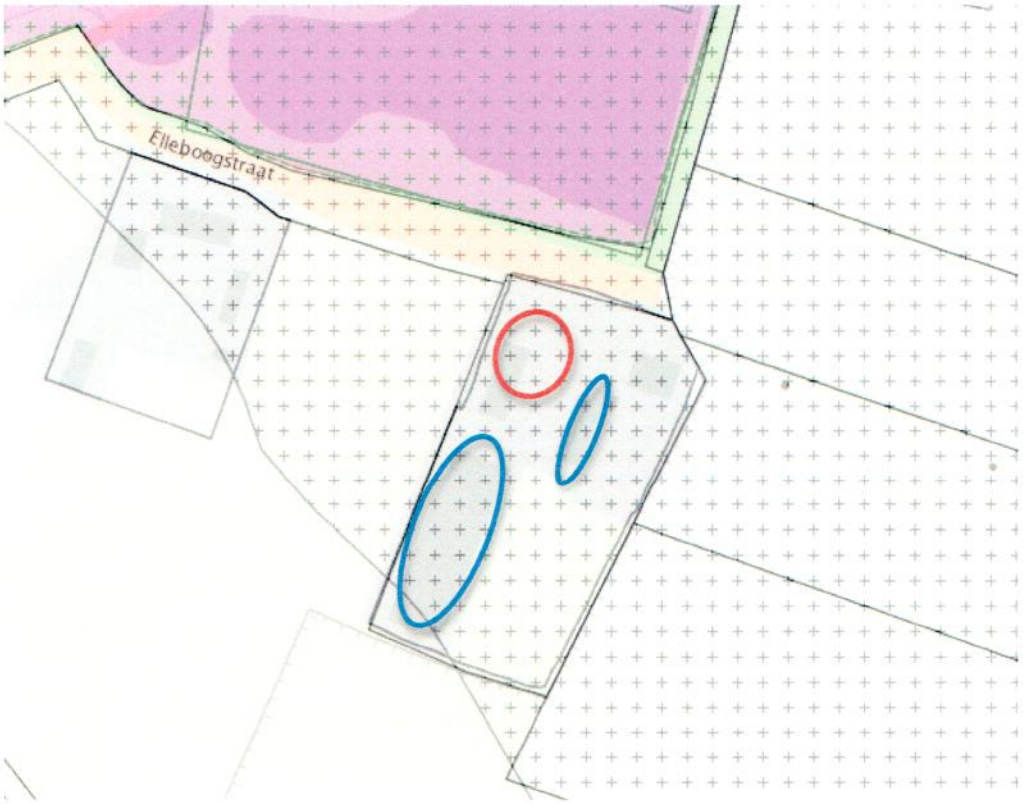
Verder is onze cliënt ertoe bereid te voorzien in een goede landschappelijke inpassing. Met de toevoeging van één woning (in ruil voor sloop) kan niet gesproken worden van (de aanzet voor) een stedelijke ontwikkeling.

Uit bovenstaande blijkt dat de ontwikkelingswens van onze cliënt passend is binnen de Verordening Ruimte 2014.

Initiatief meer specifiek

Onze cliënt wenst in totaal één woning (incl. bijgebouw) te ontwikkelen en de huidig van toepassing zijnde bedrijfswoning om te zetten in een burgerwoning. In ruil hiervoor zal

hij de intensieve veehouderij beëindigen en de bedrijfsbebouwing slopen. De nieuw te ontwikkelen kavel wil onze cliënt oriënteren op de Elleboogstraat tussen nummer 1 en 3 in. De woning zal gerealiseerd worden op het perceel dat onderdeel is van Elleboogstraat 1. Hieronder ziet u ter hoogte van de rode cirkel de voorziene locatie voor de nieuwe woning. De bebouwing ter plaatse van de blauwe cirkels zal gesloopt worden.



Onze cliënt heeft nog geen stedenbouwkundige visie/verkenning uit laten voeren en/of een schetsplan op laten stellen. Voormelde locatie van de nieuwe woning is dan ook een suggestie en nadrukkelijk geen eindbeeld. Voor onderhavig initiatief hebben wij globaal al gekeken naar de bijbehorende milieutechnische aspecten. Diverse aspecten behoeven wel nog nader onderzoek, maar hierin zien wij geen belemmering aangaande de realisatie van het initiatief.

Een eventueel stedenbouwkundig eindbeeld bepalen wij graag in samenspraak met u en in samenhang met de eventuele milieutechnische aspecten die hierop van invloed kunnen zijn.

Principeverzoek

Wij vragen uw college om in principe medewerking te verlenen aan het realiseren van de wens van onze cliënt om te voorzien in het oprichten van één nieuwe woning in ruil voor de sanering van een intensieve veehouderij ter plaatse van Elleboogstraat 1 te Deursen-Dennenburg. Indien u medewerking wenst te verlenen vragen wij u om aan te geven of u de ontwikkeling in het nieuwe bestemmingsplan buitengebied voor Oss mee kunt nemen. Tot slot vragen wij u, om met ons in gesprek te gaan om de noodzakelijke processtappen te bepalen. Onze cliënt is bereid om de nodige stukken aan te leveren en overeenkomsten met de gemeente te sluiten om de afspraken met de gemeente vast te leggen.

Ik vertrouw erop dat ik u met dit principeverzoek van voldoende informatie heb voorzien om binnen afzienbare tijd te komen tot een besluit. Mocht u nog vragen hebben dan kunt u contact opnemen met ondergetekende.

Met vriendelijke groet,

Nikol van de Goor

Planomar Planologisch Adviesbureau
Obrechtstraat 3g
5344 AT OSS
0412-648499

nvdgoor@planomar.nl

Bijlagen:
1. *kadastrale kaart*
2. *kadastraal bericht eigendom*

Bijlage 7

Foto 1

Foto 2

Foto 3

Foto 4

Foto 5

Foto 6

Foto 7

Foto 8

Foto 9

Foto 10

Foto 11

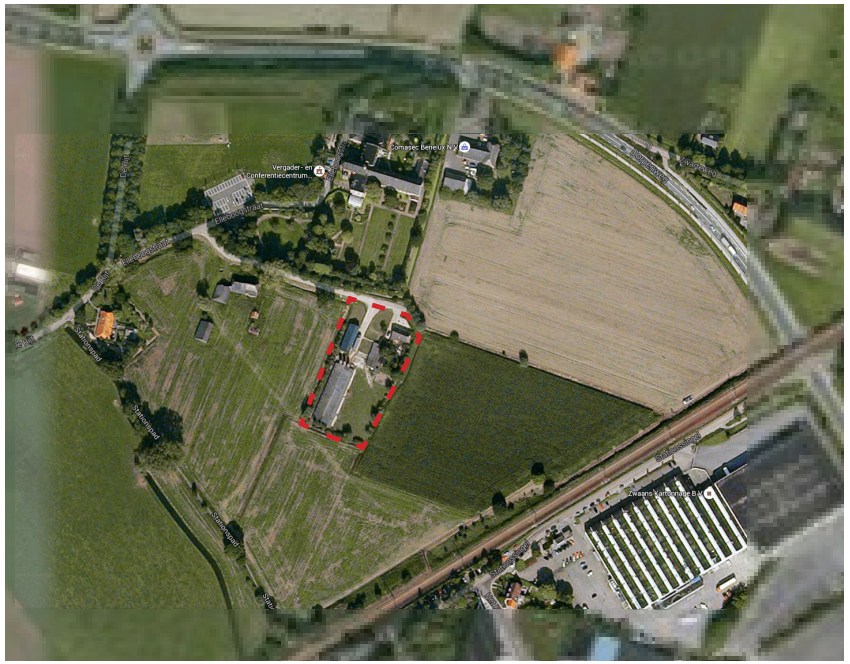
Inrichtingsplan Elleboogstraat 1, Deursen-Dennenburg

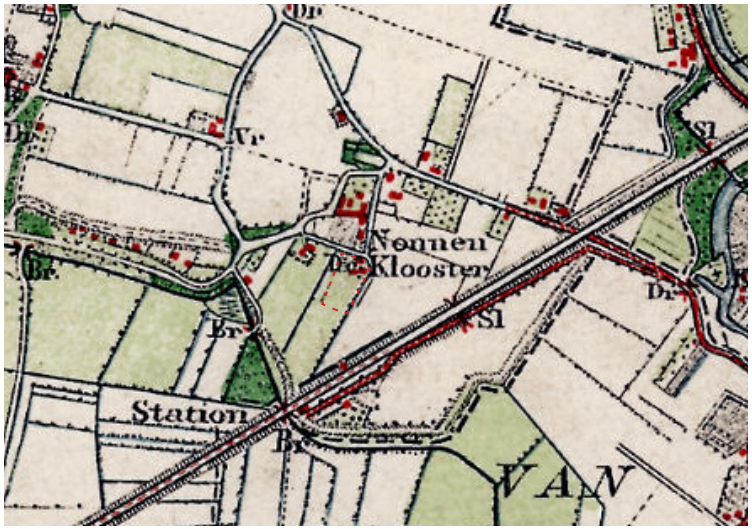
VERHOEVEN DE RUIJTER
bureau voor landschap en stedenbouw

Ligging plangebied op topografische kaart

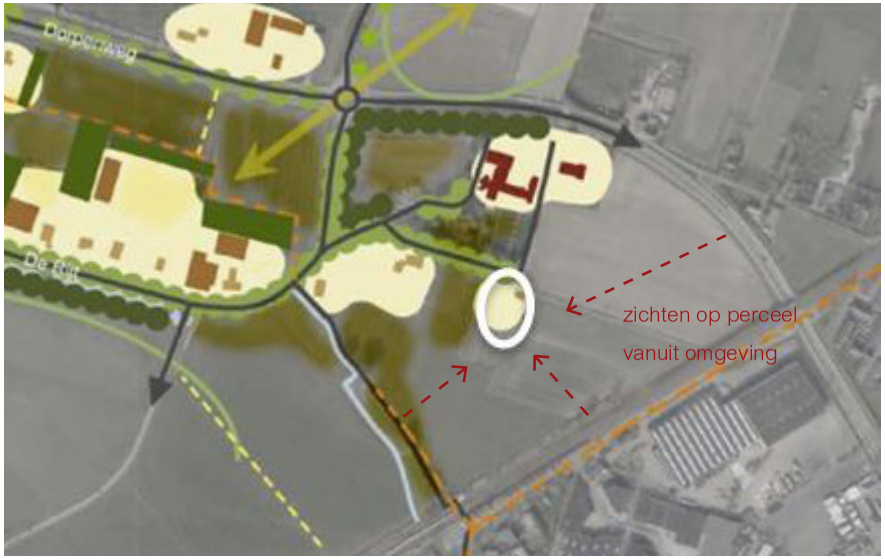
Aanleiding

De ondernemer/initiatiefnemer is voornemens het bestaande varkensbedrijf aan de Elleboogstraat te saneren en de stallen te slopen. Daarnaast wil hij de bedrijfswoning omzetten in een burgerwoning. Op de plek van de bestaande stal, aan de weg, heeft hij het voornemen een Ruimte voor Ruimte-woning op te richten met een massa van 750m3. Hiertoe is een stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing van het initiatief gewenst.





Ligging plangebied op historische kaart 1900



Deelgebied ‘bebouwingsconcentratie Zuidelijke rand Deursen-Dennenburg’ uit Structuurvisie Buitengebied Oss - 2015 + zichten vanuit de omgeving.

Ligging in het landschap en landschappelijke karakteristiek

Het initiatief is oostelijk gelegen in de bebouwingsconcentratie ‘Zuidelijke rand Deursen-Dennenburg’. Deze bebouwingsconcentratie bestaat uit verspreide bebouwing ten zuiden van de kern Deursen-Dennenburg. Zij is ontstaan op een oude rivierduin, de planlocatie ligt net naast deze duin, op de oeverwal. De bodem bestaat uit kalkloze poldervaaggronden; zware kavel, lichte klei. De bodem is relatief nat en kent een grondwatertrap V.

De planlocatie ligt in een kleinschalig, halfopen landschap. Aan de noordzijde ligt het oude klooster Soeterbeek, omgeven door een stevige aanplant. Het oude wegenpatroon is nog herkenbaar in het landschap. De planlocatie zelf ligt aan de uiteinde van een doodlopend straatje, fraai begeleid door essen. Ten westen van de planlocatie ligt op enige afstand een fraaie boerderij.

Aan de zuidzijde van het perceel is het landschap vrij open en worden de weilanden begrensd door de spoorlijn. Vanuit de Rector Nuijensweg en het spoorstraat is het perceel op afstand waarneembaar.

Luchtfoto plangebied

Huidige situatie

In de huidige situatie staat er op het perceel een woonhuis met enkele stallen/ schuren en een dierenweide. Aan de west, zuid en oostzijde wordt het perceel begrensd door een sloot. Aan de overzijde van de weg grenst het terrein van het vroegere nonnenklooster omzoomd door een dichte houtwal.

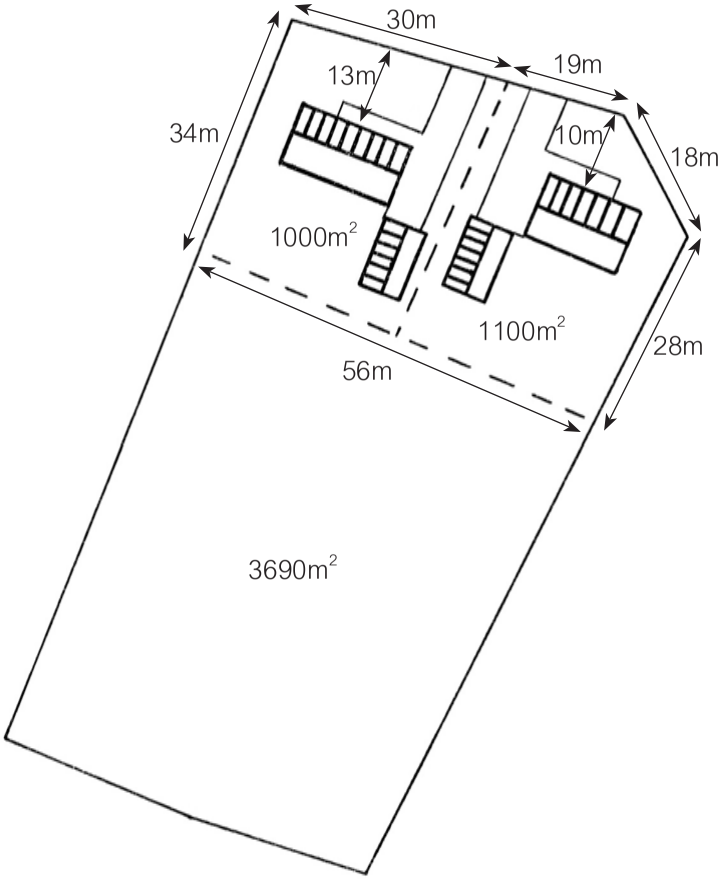
De noordzijde van de kavel heeft een erg open uitstraling, naast de woning ligt een grasveld, met daarin de toerit tot de stallen/loods. Er is geen beplanting op de erfgrens aanwezig. Op de kop van de Elleboogstraat schermen 4 enorm oude knotwilgen de woning af van de R. Nuijensweg.

De overige zijden zijn aardig ingepast. Aan de oostzijde met een rij van knotwilgen, aan de zuidzijde met een aantal grote exemplaren van knotwilgen en aan de westzijde met een struweelrand van onder meer vlier. Dit struweel heeft zijn beste tijd gehad en is aan vervanging toe.

1. Westzijde van het plangebied

2. Twee bomen met rechts het begin van de rij knotwilgen

3. Knotwilgen aan zuidzijde van het perceel



Maatvoeringstekening (de getekende inrichting is indicatief op basis van kadastrale gegevens).

Toelichting inrichtingsplan

Aan de noordzijde van de kavel zal aan de straat een nieuwe woning worden gebouwd. De kavels variëren van 1000 tot 1100 m^2. De nieuwe woning zal op enkele meters zuidelijker worden verplaatst voor een lossere spreiding van de woning aan de weg. Dit is onderschreven in de reactie op het plan door de gemeente: *'op historische kaarten is te zien dat ten westen van de huidige woning een woning vlak aan de weg heeft gestaan. Echter de weg liep toen niet dood, maar ging richting het oosten van het klooster. Omdat deze verbinding niet meer bestaat is het ruimtelijk sterker de nieuwe woning terug te plaatsen om de huidige woning zichtbaar te houden vanaf het begin van de Elleboogstraat.*'
De zijdelingse perceelsafstand bedraagt minimaal 5 meter.

Op het achtererf blijft nog een perceel over van ca. 3690m^2. Het is nog onduidelijk hoe dit in gebruik zal worden genomen, de volgende opties zijn mogelijk:

- de grond wordt meeverkocht aan de toekomstige eigenaren van de woningen. De grond kan worden gebruikt voor een moestuin, dierenweide, fruitboomgaard o.i.d. Het is nog onduidelijk wie de toekomstige bewoners zijn en wat hun wensen zullen zijn.
- of de grond wordt verkocht aan een agrarier in de buurt die deze kan gaan beweiden.

Omdat beide opties mogelijk zijn en een andere functionaliteit kennen, zijn er twee varianten op het inrichtingsplan gemaakt.

Inrichtingsplan versie 1, (de getekende inrichting is indicatief op basis van kadastrale gegevens en luchtfoto).

Toelichting erfinrichtingsplan variant 1.

Inpassing woonkavels

- De nieuwe woonkavels worden gescheiden en aan de noordzijde begrensd met een beukenhaag. Wanneer blijkt dat het voor deze soort te nat is behoord veldesdoorn of meidoorn ook tot de mogelijkheden.

- Bestaande solitaire bomen handhaven (5 stuks in totaal).

- Toevoegen van enkele solitairen in voortuin.

- Aan de achterzijde wordt van de tuinen, de westzijde en oostzijde wordt struweel van min. 5 meter breed aangebracht. Aan de achterzijde zijn er openingen in het struweel waardoor het achterliggende landschap vanuit de woningen zichtbaar blijft. Het struweel bestaat uit een menging van meerdere soorten zoals hazelaar, liguster en kornoelje.

Inpassing zuidelijk perceel

In deze variant zal de achterliggende grond in gebruik worden genomen als landbouwgrond. Dit betekent een funtionele inrichting van het perceel.

- Bestaande knotwilgen blijven gehandhaafd en uit mogen groeien tot fraaie relicten in het landschap. Er wordt geen beplanting toegevoegd en het bestaande struweel aan de westzijde zal worden verwijderd.

- Weghalen struweel aan westzijde en 2 wilgen i.v.m. landbouwkundig gebruik.

Inrichtingsplan versie 2, (de getekende inrichting is indicatief op basis van kadastrale gegevens en luchtfoto).

Toelichting erfinrichtingsplan variant 2.

Inpassing woonkavels

- De nieuwe woonkavels worden gescheiden en aan de noordzijde begrensd met een beukenhaag. Wanneer blijkt dat het voor deze soort te nat is behoord veldesdoorn of meidoorn ook tot de mogelijkheden.

- Bestaande solitaire bomen handhaven (5 stuks in totaal).

- Toevoegen van enkele solitairen in voor- en achtertuin.

- Aan de westzijde en oostzijde wordt struweel van min. 5 meter breed aangebracht. Het struweel bestaat uit een menging van meerdere soorten zoals hazelaar, liguster en kornoelje.

Inpassing zuidelijk perceel

In deze variant zal de achterliggende grond bij een of beide woonkavels worden getrokken en betekenis hebben voor de toekomstige bewoners met een dierenweide, fruitboomgaard, moestuin o.i.d.
Door een gehele omzoming van het perceel blijft deze als een geheel zichtbaar in het landschap.

- Bestaande knotwilgen blijven gehandhaafd en uit mogen groeien tot fraaie relicten in het landschap.

- Bestaande slotenpatroon blijft geheel gehandhaafd.

- Struweel wordt aan de westzijde vervangen en doorgetrokken tot de grote knotwilgen aan het eind van het perceel.

Soorten, aantallen, plantafstanden en beheersmaatregelen beplanting

Bomen woonkavels

Sortiment		Aantal	Plantmaat
Zomereik	Quercus robur	7 stuks	12-14 cm

* Alternatieven zijn: Zwarte els, Gewone Es, Kastanje, Notenboom of Linde.

Beheer:
Om jonge bomen in een goede vorm en conditie te krijgen is opkronen nodig:
- de lengteverhouding tussen stam en kroon is ongeveer 1/3 en 2/3.
- per snoeibeurt (ong. 1x per 3 jaar) wordt niet meer dan 15% van de kroon weggesnoeid en de natuurlijke kroonvorm bewaard.
- snoei aan alle kanten gelijkmatig in verband met het evenwicht van de boom.

Beukenhaag

Sortiment		Aantal	Maat
Beuk (voorzijde 85m)	Fagus sylvatica	340 stuks	80/100 cm

Plantafstand
4 stuks per meter in 1 rij.

Beheer
- De haag wordt minimaal eenmaal per 2 jaar en maximaal eenmaal per jaar geknipt of geschoren en de haag heeft in geschoren toestand een hoogte van minimaal 1 meter;
- Snoeiwerkzaamheden worden alleen verricht in de periode tussen 1 juni en 15 maart.
- Aandachtspunten bij nieuwe aanplant:

Bij beuk de toppen niet inkorten voordat de gewenste hoogte bereikt is. De zijkanten kort scheren, zo vertakt de haag tot een volle haag ontstaat. Dus met een smalle haag beginnen en de haag elke scheerbeurt wat laten verbreden tot de gewenste breedte is bereikt.

Struweel

Sortiment		Aantal	Plantmaat
Hazelaar	Corylus avellana	20%	60-80 cm
Liguster	Ligustrum vulgare	20%	60-80 cm
Kornoelje	Cornus sanguinea	20%	60-80 cm
Lijsterbes	Sorbus aucuparia	20%	60-80 cm
Sleedoorn	Prunus spinosa	20%	60-80 cm

Het struweel bestaat uit 3 rijen beplanting aangeplant in driehoeksverband met een plantafstand van 1,25 meter. De struweelheg zal uitgroeien tot min. 5 meter breedte.

Variant 1: Bij een totale lengte van 77 meter en dubbele plantrij zijn 93 stuks nodig.
Variant 2: Bij een totale lengte van 100 meter en dubbele plantrij zijn 120 stuks nodig.

Beheer
Het struweel één keer in de 10 à 12 jaar voor 50% (in de lengte te verdelen) afzetten. De inpassing kan hierdoor te allen tijde worden gewaarborgd. Indien nodig begeleidingssnoei één keer in de 2 à 3 jaar toepassen.

Beeldkwaliteit

In dit hoofdstuk worden de verschillende beeldkwaliteitscriteria benoemd en beschreven voor de nieuw te bouwen woning.

Maximaal volume

- 750m^3

Situering en oriëntatie

– De woningbouwvolumes staan in een losse stedenbouwkundige structuur doordat de rooilijn van de nieuw te bouwen woning enkele meters verder van de weg komt te liggen.
- Het woningbouwvolume is georiënteerd op de weg.
- Losstaande bijgebouwen worden achter het hoofdvolume geplaatst.
- Parkeren vindt plaats op eigen terrein.

Architectuur, bouwmassa en dakvorm

- Eigentijdse landelijke architectuur met ingetogen vormgeving en materiaalgebruik (geen uitgesproken architectuur);
- Agrarische en landelijke bouwvolumes uit omgeving als referentie voor de eigentijdse architectuur gebruiken;
- Een eenduidig ensemble als concept: architectuur, compositie, materiaalgebruik en detaillering vormen een samenhangend geheel;
- Het woningbouwvolume heeft een enkelvoudige hoofdvorm met een kap en zijn afgestemd op de gebiedseigen bebouwingskarakteristiek;
- Aanbouwen aan de voorzijde (erker, entreepartij) zijn ondergeschikt aan de gevel als geheel en sluiten aan op de architectuur van de hoofdmassa;
- Bijgebouwen zijn ondergeschikt aan het hoofdvolume en zijn qua maat, schaal en kleurgebruik afgestemd op het hoofdvolume;
- Dakvormen: zadeldaken (hoofdvorm) eventueel met wolfseinden;
- Dak - gevelverhouding van ongeveer 2:1 toepassen.
- Dakvlakken dienen als geheel herkenbaar te blijven. Dakkapellen zijn ondergeschikt aan het dak en dienen onder in het dakvlak te worden geplaatst.

Kleur- en materiaalpakket

- Natuurlijk materiaalgebruik is het uitgangspunt;
- De gevels zijn grotendeels uitgevoerd in baksteen (gedekt rood tot bruin);
- Accenten uitvoeren in natuurlijke materialen zoals hout en glas;
- Aan- en bijgebouwen zijn in materiaal en kleur afgestemd op de hoofdmassa;
- Zonwering bij voorkeur in de architectuur opnemen;
- Een veelheid van materiaalgebruik dient te worden vermeden;
- Het kleurpalet is ingetogen (natuurlijke kleuren), felle kleuren zijn niet toegestaan;
- De dakbedekking bij dakvlakken: keramische pannen (rood of antraciet) of riet, glanzende of geglazuurde pannen zijn niet toegestaan;
- Het gebruik van duurzame en hoogwaardige materialen staat voorop.

De bestaande woning biedt geen aanleiding om op aan te sluiten in architectuur.

Boerderij direct westelijk van de planlocatie biedt fraaie aanknopingspunten om in architectuurstijl op aan het sluiten.

Inrichtingsplan Elleboogstraat 1, Deursen-Dennenburg

Opdrachtgever:	Pittiger in Planologie namens dhr. Toonen
Datum:	7 november 2016
Projectnummer:	1602

Contactpersoon: Marianne Verhoeven
marianne@verhoevenderuijter.nl
06 28822975

Verhoeven | De Ruijter
Strijp-S SWA 4.017
Torenallee 45
5617 BA Eindhoven
www.verhoevenderuijter.nl

VERHOEVENDERUIJTER
bureau voor landschap en stedenbouw

NIPA milieutechniek b.v.

RAPPORT

VERKENNEND BODEMONDERZOEK

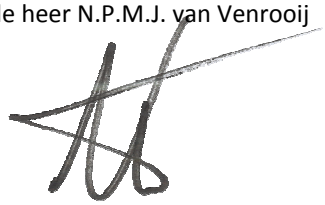
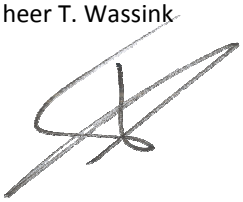
ELLEBOOGSTRAAT 1 TE DEURSEN

Gemeente Ravenstein, sectie D, nummer 200

PROJECT: 15045

VERANTWOORDING

Titel	VERKENNEND BODEMONDERZOEK ELLEBOOGSTRAAT 1 TE DEURSEN
Opdrachtgever	Pittiger in Planologie verwestraat 32 5491 BZ St. Oedenrode
Rapportnummer	15045
Datum	21 januari 2016

Projectleider	de heer J.B.P. van der Stroom	Autorisatie	de heer N.P.M.J. van Venrooij
handtekening		handtekening	
Boormeesters	de heer R. Reinders		de heer T. Wassink
handtekening		handtekening	

NIPA milieutechniek b.v.
Landweerstraat – Zuid 109
5349 AK Oss

tel. +31 (0)412 – 65 50 58
fax. +31 (0)412 – 65 29 98
www.nipamilieu.nl
info@nipamilieu.nl

INHOUDSOPGAVE

VERANTWOORDING 2

1 INLEIDING 4

2 LOCATIEGEGEVENS 5

2.1 ALGEMEEN 5

2.2 VOORONDERZOEK 5

2.2.1 Omgeving 5

2.2.2 Bodemgebruik 5

2.2.3 Eerder uitgevoerde bodemonderzoeken 6

2.2.4 Bodemopbouw en geohydrologie 6

2.2.5 Financieel- juridische situatie 8

2.3 DOELSTELLING 8

2.4 HYPOTHESE 8

3 UITGEVOERD BODEMONDERZOEK 9

3.1 ALGEMEEN 9

3.2 VELDWERKZAAMHEDEN 9

3.3 LABORATORIUMWERKZAAMHEDEN 9

4 WIJZE VAN BEOORDELING EN INTERPRETATIE 10

5 RESULTATEN 12

5.1 ZINTUIGLIJKE WAARNEMINGEN 12

5.2 ANALYSERESULTATEN EN BODEMKWALITEIT 13

5.3 INTERPRETATIE 14

6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 15

7 REFERENTIES 17

Bijlage

1 Situering in de regio
2 Kadastrale gegevens
3 Locatieoverzicht
4 Boorprofielbeschrijvingen
5 Analysecertificaten grond en grondwater
6 Toetsingstabellen
7 Fotobijlage
8 Historische gegevens

1 INLEIDING

Pittiger in Planologie te St. Oedenrode heeft namens één van haar klanten, in verband met de ruimtelijke onderbouwing van een bestemmingsplanwijziging, aan NIPA milieutechniek b.v. te Oss opdracht gegeven voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 op het perceel Elleboogstraat 1 te Deursen.

NIPA milieutechniek b.v. te Oss is een ISO 9001:2008 gecertificeerd onderzoeksbureau. Tevens is NIPA milieutechniek b.v. op grond van artikel 12 van het Besluit bodemkwaliteit erkend voor de werkzaamheid “Veldwerk”. Deze erkenning geldt voor de volgende protocollen:

- 2001 – Plaatsen van handboringen en peilbuizen, maken van boorbeschrijvingen, nemen van grondmonsters en waterpassen
- 2002 – Het nemen van grondwatermonsters
- 2003 – Veldwerk bij milieuhygiënisch waterbodemonderzoek
- 2018 – Locatie-inspectie en monsterneming van asbest in bodem

NIPA milieutechniek b.v. verklaart dat het veldwerk onafhankelijk van de opdrachtgever is uitgevoerd conform de eisen van BRL SIKB 2000 en de daarbij horende protocollen.

De contactpersoon van de opdrachtgever is mevrouw N. van de Goor. De werkzaamheden bij NIPA milieutechniek b.v. zijn gecoördineerd door de heer J.B.P. van der Stroom.

2 LOCATIEGEGEVENS

2.1 Algemeen

De onderzoekslocatie betreft het perceel Elleboogstraat 1 te Deursen (gemeente Oss) en staat kadastraal bekend als gemeente Ravenstein, sectie D, nummer 200. Het perceel heeft een oppervlakte van circa 5.000 m².

De situering van de onderzoekslocatie in de regio is weergegeven in bijlage 1. Het locatieoverzicht is opgenomen als bijlage 3.

2.2 Vooronderzoek

Voorafgaand aan het bodemonderzoek is een vooronderzoek uitgevoerd conform hoofdstuk 6 van de NEN 5725. In bijlage 8 zijn de relevante kopieën vanuit het historisch onderzoek opgenomen.

2.2.1 Omgeving

De directe omgeving van de locatie bestaat uit:

- Noordzijde: Elleboogstraat met aan de overzijde voormalig klooster Soetebeek
- Oostzijde: weilanden
- Zuidzijde: weilanden
- Westzijde: weilanden

2.2.2 Bodemgebruik

Het perceel is deels bebouwd met een woonhuis en twee varkensstallen. Tevens is op de locatie een open loods aanwezig waarin een aggregaat aanwezig is. Het onbebouwde deel van de locatie is in gebruik als weiland. Op het perceel is een puinpad en een erfverharding van grind aanwezig.

Uit de gegevens van topotijdreis.nl blijkt dat de locatie tweede helft van de 19de eeuw reeds bebouwd was.

Voor zover bekend zijn op of nabij de onderzoekslocatie geen tanks aanwezig of aanwezig geweest en hebben zich geen calamiteiten voorgedaan die een mogelijke bodemverontreiniging hebben veroorzaakt.

Het voornemen bestaat om de varkensstallen en de open loods te slopen en ter plaatse van de open loods een woning te realiseren.

2.2.3 Eerder uitgevoerde bodemonderzoeken

Bij de gemeente, de opdrachtgever en in ons eigen archief zijn geen bodemonderzoeksgegevens bekend met betrekking tot de onderzoekslocatie.

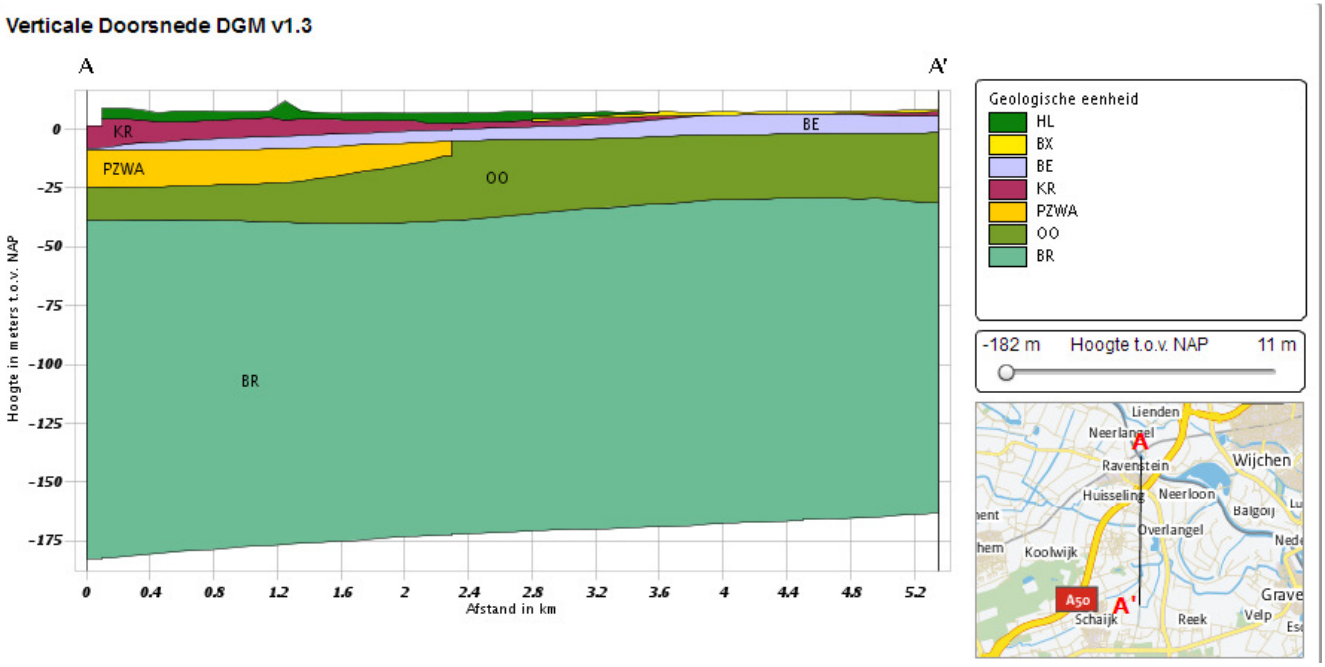
In 1996 is op het perceel Dorpenweg 25 (bij het klooster Soetebeek, direct ten noorden van de onderzoekslocatie) door Heidemij Advies een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (kenmerk 632/ZF96/1577/36371-1). Uit de resultaten van het onderzoek bleek dat de bovengrond licht verontreinigd was met zink, koper, nikkel, minerale olie en PAK. In het grondwater waren licht verhoogde gehaltes aan zink en minerale olie aangetoond.

2.2.4 Bodemopbouw en geohydrologie

De onderzoekslocatie ligt in de gemeente Oss. De gemiddelde maaiveldhoogte varieert van circa 2,2 meter +NAP (polder bij Lith) tot circa 15 meter (Herperduin). In onderstaande figuur is de bodemopbouw schematisch weergegeven. De figuur is gebaseerd op het Digitaal Geologisch Model (DGM).

Het DGM is een regionaal lagenmodel van de Nederlandse ondergrond tot een diepte van ongeveer 500 meter. De bodemlagen in dit deel van de ondergrond bestaan hoofdzakelijk uit onverharde sedimenten, waarin de grondsoorten klei, zand, grind en veen voorkomen. De lagen worden op basis van verschillen in lithologie en andere eigenschappen ingedeeld in lithostratigrafische eenheden. Het DGM is een model van de opbouw en de samenhang (geometrie) van deze lithostratigrafische eenheden. De basis en de top van de eenheden worden in het model door dieptevlakken weergegeven. Uit de rasters van de top en de basis wordt de dikte van de eenheden afgeleid.

Verticale Doorsnede DGM v1.3



code	formatie	algemene lithologische kenmerken	dikte
HL	holocene afzettingen	rivierklei	1 tot enkele meters
BX	Boxtel	• Zand, zeer fijn tot matig grof (105-300 µm), zwak tot sterk siltig, lichtgeel tot donkerbruin, kalkloos tot sterk kalkhoudend. • Leem, zwak tot sterk zandig, grijsbruin tot donkergrijs, kalkloos tot sterk kalkhoudend. • Veen, kalkloos tot sterk kalkhoudend.	De dikte varieert van minder dan 1 m (in gebieden met hooggelegen oudere afzettingen) tot meer dan 30 m (in glaciale en tektonische bekkens)
BE	Beegden	Zand, matig grof tot uiterst grof (210 - 2000 µm), zwak tot sterk grindig, overwegend kalkloos, grijs en blauwgrijs. Indien de bovenkant aan of nabij het oppervlak ligt, treedt als gevolg van neerslag van ijzerhydroxiden meestal een sterke roodbruine kleuring op.	De dikte van de afzettingen varieert van minder dan 1 m tot circa 40 m.
KR	Kreftenheye	• Zand, matig grof tot uiterst grof (210 - 2000 µm), geelgrijs tot grijsbruin, kalkloos tot kalkrijk, bont, matig tot sterk grindhoudend. • Grind, matig tot zeer grof (5,6 - 63 mm), sterk zandig.	De dikte van de afzettingen varieert van minder dan 1 m tot ruim 100 m. Over het algemeen ligt de dikte tussen 10 en 25 m.
PZWA	Peize	Zand, matig grof tot uiterst grof (210 - 2000 µm), lichtgrijs tot wit, kalkloos, zwak tot matig grindig (fijn en matig grof; 2 - 16 mm), in de fractie fijn grind zeer veel restkwarts.	De formatie is tot meer dan 180 m dik. Daarnaast zijn de afzettingen door erosie locaal geheel verdwenen tijdens de Elster glaciatie (waarbij zeer diepe dalen zijn gevormd) en in de glaciale bekkens die in het Saalien zijn ontstaan.
	Waalre	De formatie bestaat uit een aantal opeenvolgende sedi-mentcycli die in korrelgrootte kunnen variëren van grind, zeer grof (16 - 63 mm) tot klei, zwak siltig. De lithologische spreiding is als volgt samen te vatten: • Klei, sterk zandig tot zwak siltig, over het algemeen kalkloos, in specifieke faciës met een hoog gehalte aan ijzercarbonaat, stevig, horizontaal gelaagd (soms met dunne laagjes uiterst fijn tot matig fijn (63 - 210 µm) zand), blauwgrijs en bruingrijs. • Zand, uiterst fijn tot uiterst grof (63 - 2000 µm), kalkloos tot kalkrijk, sporadisch schelp-houdend, weinig tot matig glimmerhoudend, spoor tot weinig donkere korrels, grijs tot witgrijs, soms bruingrijs, in de grovere fractie met (rood) bonte componenten.	De dikte van de formatie varieert van enkele meters, vooral op de Peelhorst, tot meer dan 125 m in de Roerdalslenk

OO	Oosterhout	• Zand, zeer fijn tot zeer grof (105 - 420 µm), spoor tot veel schelpgruis en schelpen, spoor tot weinig glauconiethoudend. • Zand, zeer fijn tot zeer grof (105 - 420 µm), kleiig, spoor tot veel schelpgruis en schelpen, spoor tot weinig glauconiethoudend. • Klei en zandige klei, zwak tot sterk siltig. • Schelpenbanken, enkele decimeters tot > 10 meter in dikte	Minder dan 1 tot meer dan 150 m dik.
BR	Breda	De Formatie bestaat uit een complexe opeenvolging van ondiep mariene en in de kustzone gevormde afzettingen. De aanwezigheid van glauconiet is zeer kenmerkend voor de formatie. Over het algemeen bestaan de afzettingen uit: • Zand, zeer fijn tot matig fijn (105 - 210 µm), siltig, grijsgroen tot zwartgroen, glauconiet- en kalkhoudend. • Klei, sterk zandig tot matig siltig.	Van minder dan 1 m tot meer dan 700 m; sterk variabel.

De algemene stromingsrichting van het grondwater is noordwestelijk. Dit stromingspatroon wordt bepaald door de ondergrondse afstroming van de hoger gelegen gebieden in Noord-Brabant. De stromingsrichting van het freatisch grondwater wordt hoogstwaarschijnlijk beïnvloed door de stand van de nabijgelegen Maas.

2.2.5 Financieel- juridische situatie

De kadastrale gegevens zijn opgenomen als bijlage 2 van deze rapportage.

2.3 Doelstelling

Het onderzoek heeft tot doel vast te stellen of op de locatie bodemverontreiniging aanwezig is, waardoor sprake kan zijn van beperkingen of belemmeringen ten aanzien van het huidige of toekomstige gebruik van het terrein.

2.4 Hypothese

Op basis van de beschikbare gegevens is de hypothese gesteld dat de onderzoekslocatie beschouwd kan worden als een niet verdachte locatie met betrekking tot de aanwezigheid van bodemverontreiniging.

3 UITGEVOERD BODEMONDERZOEK

3.1 Algemeen

Verdeeld over de onderzoekslocatie met een oppervlakte van circa 5.000 m² zijn, conform de strategie voor een onverdachte locatie met betrekking tot het voorkomen van bodemverontreiniging van de NEN 5740, de volgende boringen verricht:

* 11 boringen tot 0,5 meter –mv (boring 02 t/m 06 en 08, 09 en 12 t/m 15)
* 3 boring tot 2,0 meter –mv (boring 07, 10 en 11)
* 1 boring tot 1,5 meter onder het grondwaterniveau en afgewerkt met peilbuis (boring 01)

Twee bovengrondmengmonsters en één ondergrondmengmonster zijn geanalyseerd op de parameters uit het standaardpakket voor grond. Voor het berekenen van de gestandaardiseerde meetwaarden zijn van de grondmengmonsters tevens de percentages aan lutum en organisch stof bepaald. Het grondwatermonster is geanalyseerd op de parameters uit het standaardpakket voor grondwater.

3.2 Veldwerkzaamheden

De veldwerkzaamheden, te weten het uitvoeren van de boringen, het plaatsen van de peilbuis, het bemonsteren van de grond en van het grondwater en de zintuiglijke beoordeling van de grond- en grondwatermonsters, zijn uitgevoerd volgens de methoden zoals aangegeven in de relevante NPR- en NEN-normen zoals beschreven in de beoordelingsrichtlijn *"Veldwerk bij Milieuhygiënisch Bodemonderzoek"* [2]. De situering van de boringen is opgenomen in bijlage 3. Alle boringen zijn op 11 januari 2016 met handkracht uitgevoerd. Het grondwater is, na grondig afpompen, op 18 januari 2016 bemonsterd. De pH en de geleidbaarheid (Ec) van het grondwater zijn in het veld bepaald.

De veldwerkzaamheden zijn uitgevoerd onder certificaat VB-002. De boorwerkzaamheden zijn uitgevoerd door de heer R. Reinders. De grondwatermonstername is gedaan door de heer T. Wassink.

3.3 Laboratoriumwerkzaamheden

De chemische analyses van de grond- en grondwatermonsters zijn uitgevoerd door een door de Raad voor Accreditatie erkend laboratorium. Voor de toegepaste analysemethoden wordt verwezen naar bijlage 5. De monsterrestanten en de niet-geanalyseerde grondmonsters zijn opgeslagen in een donkere ruimte, bij een temperatuur van +4 °C.

4 WIJZE VAN BEOORDELING EN INTERPRETATIE

De verontreinigingssituatie van de vaste bodem kan worden beoordeeld door toetsing van de gemeten gehaltes aan de achtergrond- en interventiewaarde [3 & 4]. De streefwaarden voor grond zijn per 1 oktober 2008 vervangen door de achtergrondwaarden (AW2000), deze zijn vastgesteld in het Regeling bodemkwaliteit [5]. De achtergrondwaarden zijn landelijk vastgesteld en worden in het Besluit bodemkwaliteit als volgt gedefinieerd:

Achtergrondwaarden: bij regeling van Onze Ministers vastgestelde gehaltes aan chemische stoffen voor een goede bodemkwaliteit, waarvoor geldt dat er geen sprake is van belasting door lokale verontreinigingsbronnen.

In gemeenten die beschikken over een bodemkwaliteitskaart kan bij een overschrijding van de achtergrondwaarde getoetst worden aan de P90-waarde. Deze geeft een regionaal vastgestelde verhoogde achtergrondwaarde aan.

Het grondwater wordt getoetst aan de streef- en interventiewaarden. De streef- en interventiewaarden voor grondwater zijn vastgelegd in de Circulaire bodemsanering 2013 [3]. De streefwaarden geven het niveau aan waarbij sprake is van een duurzame bodemkwaliteit. In het bodembeschermingsbeleid geven zij het te bereiken en te behouden kwaliteitsniveau voor de bodem aan.

De interventiewaarden geven aan wanneer de functionele eigenschappen die de vaste bodem en het grondwater hebben voor mens, dier en plant ernstig zijn of dreigen te worden verminderd. Om van een *"geval van ernstige bodemverontreiniging"* te spreken dient voor ten minste één stof het gemiddelde gehalte van minimaal 25 m³ grond of 100 m³ grondwater hoger te zijn dan de interventiewaarde.

In bijzondere situaties, zoals bij volkstuinen en bij kruipruimten, kan reeds bij een geringere omvang en bij gehaltes beneden de interventiewaarden sprake zijn van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Op grond van de daadwerkelijk optredende blootstelling aan de verontreiniging dient bekeken te worden of onaanvaardbare risico's voor mensen en/of ecosystemen optreden.

Uit de NEN 5740 [1] kan het volgende worden afgeleid. De interpretatie van de onderzoeksresultaten en de noodzaak tot het uitvoeren van vervolgonderzoek hangen voor een belangrijk deel af van de aanleiding en doelstelling van het onderzoek en de 'gevoeligheid' van het gebruik en de bestemming van de locatie. Ook de onderzoeksinspanning van het vervolgonderzoek wordt voor een belangrijk deel hierdoor bepaald. Bij overschrijding van de interventiewaarde wordt vaak een nader onderzoek uitgevoerd om de ernst van de verontreiniging en de spoedeisendheid te bepalen.

In onderhavig rapport wordt de volgende terminologie gebruikt om de mate van verontreiniging aan te geven:

- niet verontreinigd/verhoogd (-):
  het gehalte aan verontreiniging is lager dan of gelijk aan de achtergrondwaarde/ streefwaarde;
- licht verontreinigd/verhoogd (+):
  het gehalte aan verontreiniging is hoger dan de achtergrondwaarde/ streefwaarde maar lager dan of gelijk aan de tussenwaarde;
- matig verontreinigd/verhoogd (++):
  het gehalte aan verontreiniging is hoger dan de tussenwaarde maar lager dan of gelijk aan de interventiewaarde;
- sterk verontreinigd/verhoogd (+++):
  het gehalte aan verontreinigingen is hoger dan de interventiewaarde.

De achtergrond- en interventiewaarden voor de vaste bodem zijn gerelateerd aan het lutum- en/of organisch stofgehalte van de bodem. Bij de berekening van de achtergrond- en interventiewaarden van de vaste bodem is uitgegaan van gemeten lutum- en organisch stofgehaltes. De achtergrond- en interventiewaarden zijn opgenomen in bijlage 6.

5 RESULTATEN

5.1 Zintuiglijke waarnemingen

Voor de boorprofielbeschrijvingen wordt verwezen naar bijlage 4. Boring 01 is verricht nabij een aggregaat in de open loods. Ter plaatse is een tegelverharding aanwezig, waaronder een laag straatzand is aangebracht. Hieronder is van 0,1 tot 0,4 meter -mv een laag puin aanwezig, met daaronder tot 0,55 meter -mv een laagje zand. Boring 04 is verricht in de oprit. De oprit is verhard met puin. De puinlaag heeft een dikte van circa 0,3 meter. De oorspronkelijke bodem is vanaf maaiveld tot een diepte van circa 3,0 meter –mv, opgebouwd uit (grindige/humeuze/zandige/siltige) klei. Deze kleilaag wordt ter plaatse van boring 07 van 0,2 tot 0,4 meter -mv onderbroken door een laag kleiig/grindig zand. De zintuiglijke bijzonderheden die tijdens de uitvoering van de veldwerkzaamheden zijn waargenomen en op een mogelijke bodemverontreiniging duiden, zijn samengevat in tabel 1.

Tabel 1: Zintuiglijk waargenomen bijzonderheden

Boring	Diepte boring (m -mv)	Traject (m -mv)	Grondsoort	Waargenomen bijzonderheden
01	3,00	0,10 - 0,40		volledig puin
03	0,50	0,00 - 0,50	Klei	zwak baksteenhoudend
04	0,80	0,00 - 0,30		volledig puin
		0,30 - 0,80	Klei	zwak baksteenhoudend, zwak koolhoudend
05	0,50	0,00 - 0,50	Klei	zwak baksteenhoudend, zwak koolhoudend
06	0,50	0,00 - 0,50	Klei	matig baksteenhoudend, zwak koolhoudend, 1 stukje asbest
07	2,00	0,20 - 0,40	Zand	zwak puinhoudend
13	0,50	0,00 - 0,50	Klei	zwak baksteenhoudend, zwak koolhoudend
15	0,50	0,00 - 0,50	Klei	matig baksteenhoudend, zwak koolhoudend

Ter plaatse van boring 06 is een stuk asbestverdacht materiaal aangetroffen.

De grondwaterstand bevond zich tijdens de uitvoering van de veldwerkzaamheden op een diepte van circa 1,3 à 1,5 meter –mv.

5.2 Analyseresultaten en bodemkwaliteit

De analyseresultaten van de grond- en grondwatermonsters zijn opgenomen in bijlage 5; de analyse- en toetsingsresultaten zijn samengevat in tabel 2.

Tabel 2: Toetsingsresultaten grond en grondwater

	Grond						Grondwater	
monster	MM1		MM2		MM3		Pb01	
deelmonster	02A, 08 t/m 12A, 14A		03 t/m 06A, 13A		01BC, 07CD,10BC,11BC		01	
meter –mv	0,0-0,5		0,0-0,8		0,4-1,5		2,0-3,0	
bijmenging	-		puin.baksteen,kooltjes		-		-	
metalen								
barium	-		+	160	-		+	170
cadmium	+	0,52	+	0,67	-		-	
kobalt	+	11	+	15	+	14	-	
koper	-		+	29	-		-	
kwik	-		-		-		+	0,078
lood	+	47	+	80	-		-	
molybdeen	-		-		-		-	
nikkel	-		-		-		-	
zink	+	130	+	130	-		-	
PAK	-		-		-			
gechloreerde kwst.								
C+T dichlooretheen							-	
overige individueel							-	
aromatische kwst.								
benzeen							-	
tolueen							-	
ethylbenzeen							-	
xylenen							-	
minerale olie	-		-		-		-	
naftaleen							-	
polychloorbifenylen								
PCB (7)	-		-		-			

Verklaring van tekens:

	niets vermeld betekent niet geanalyseerd
-	≤ achtergrond- ofwel streefwaarde / rapportagegrens
+	> achtergrond- ofwel streefwaarde en ≤ tussenwaarde
++	> tussenwaarde en ≤ interventiewaarde
+++	> interventiewaarde

gehaltes in grond in mg/kg d.s.; gehaltes in het grondwater in µg/l

5.3 Interpretatie

Grond

In de zintuiglijk als schoon beoordeelde toplaag (MM1) en in de puinhoudende toplaag (MM2) zijn licht verhoogde gehaltes aan cadmium, kobalt, lood en zink gemeten. In de puinhoudende toplaag zijn tevens licht verhoogde gehaltes aan barium en koper aangetoond. Een eenduidige verklaring voor de aanwezigheid van de licht verhoogde gehaltes is, op basis van de beschikbare gegevens niet voorhanden. De aangetoonde gehaltes zijn echter dermate laag dat geen aanleiding bestaat voor het uitvoeren van een aanvullend of nader bodemonderzoek.

In de zintuiglijk als schoon beoordeelde ondergrond (MM3) is een licht verhoogd gehalte aan kobalt gemeten. Het licht verhoogde gehalte heeft waarschijnlijk een natuurlijke oorsprong en duidt niet op een noemenswaardige verontreiniging.

Grondwater

In het grondwater ter plaatse van peilbuis Pb01 zijn licht verhoogd gehalte aan barium en kwik aangetoond. Licht verhoogde gehaltes aan barium kunnen van nature in het grondwater voorkomen en duiden niet op een noemenswaardige verontreiniging. Voor de aanwezigheid van het licht verhoogde gehalte aan kwik is, op basis van de beschikbare gegevens, geen verklaring voorhanden.

Voorafgaand aan de grondwatermonstername is een zuurgraad (pH) van 6,94 en een geleidbaarheid (Ec) van 1.170 µS/cm in het grondwater gemeten. De pH en de Ec hebben, voor deze regio, normale waarden. Tijdens de monsterneming van het grondwater is een troebelheid van 93 NTU gemeten. Verondersteld wordt dat het water in de bodem van nature een troebelheid van 0 – 10 NTU heeft. Een troebelheid hoger dan 10 NTU is niet bezwaarlijk maar kan bij de interpretatie van de analyseresultaten worden gebruikt. Een verhoogde NTU kan leiden tot een overschatting van organische parameters en zware metalen. De verhoogde troebelheid hangt waarschijnlijk samen met de aanwezigheid van onoplosbare bestanddelen in het grondwater. Aangezien maximaal licht verhoogde gehaltes (aan zware metalen) zijn aangetoond, en de NTU van 10 geen normatieve grens is, bestaat geen aanleiding het grondwater opnieuw te bemonsteren.

Tabel 3: Meetresultaten grondwater

Stijghoogte in meter -mv	1,1
pH	6,94
Ec	1.170
troebelheid (NTU)	93

6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Uit de resultaten van het verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op het perceel Elleboogstraat 1 te Deursen, kadastraal bekend als gemeente Ravenstein, sectie D, nummer 200, blijkt dat de toplaag licht verontreinigd is met cadmium, kobalt, lood en zink. In de puinhoudende toplaag is tevens een licht verhoogd gehalte aan barium en koper aangetoond. De ondergrond blijkt een licht verhoogd gehalte aan kobalt te bevatten. In het grondwater zijn licht verhoogde gehaltes aan barium en kwik gemeten. De aangetoonde gehaltes zijn dermate laag dat de uitvoering van een aanvullend of nader onderzoek hiervoor, ons inziens, niet noodzakelijk is.

Tijdens de uitvoering van de veldwerkzaamheden zijn bijmengingen met puin waargenomen en is plaatselijk asbestverdacht materiaal in de bodem aangetroffen. Het aantreffen van puin en asbestverdacht materiaal vormen aanleiding voor het uitvoeren van een nader asbestonderzoek conform de NEN 5707. Aanbevolen wordt het asbestonderzoek uit te voeren na de sloop van de opstallen. Na sloop is het terrein beter toegankelijk en kan worden bepaald of onder de bouwwerken en verhardingen asbesthoudend materiaal verwerkt is.

Op basis van deze resultaten dient de hypothese, zoals verwoord in paragraaf 2.4, verworpen te worden. De gevolgde strategie is echter als voldoende te beschouwen.

Indien grond afgevoerd moet worden van de locatie, dient rekening gehouden te worden met gebruiksbeperkingen van de vrijkomende grond. Conform de Regeling bodemkwaliteit mag de grond slechts onder voorwaarden worden hergebruikt. Eventueel vrijkomende grond mag echter wel op de locatie worden hergebruikt. Grond die binnen de gemeente wordt hergebruikt kan mogelijk binnen de bodemkwaliteitskaart hergebruikt worden. Indien de grond buiten de grenzen van de bodemkwaliteitskaart toegepast zal worden, dient een partijkeuring conform het BRL SIKB 1000 VKB protocol 1001 uitgevoerd te worden.

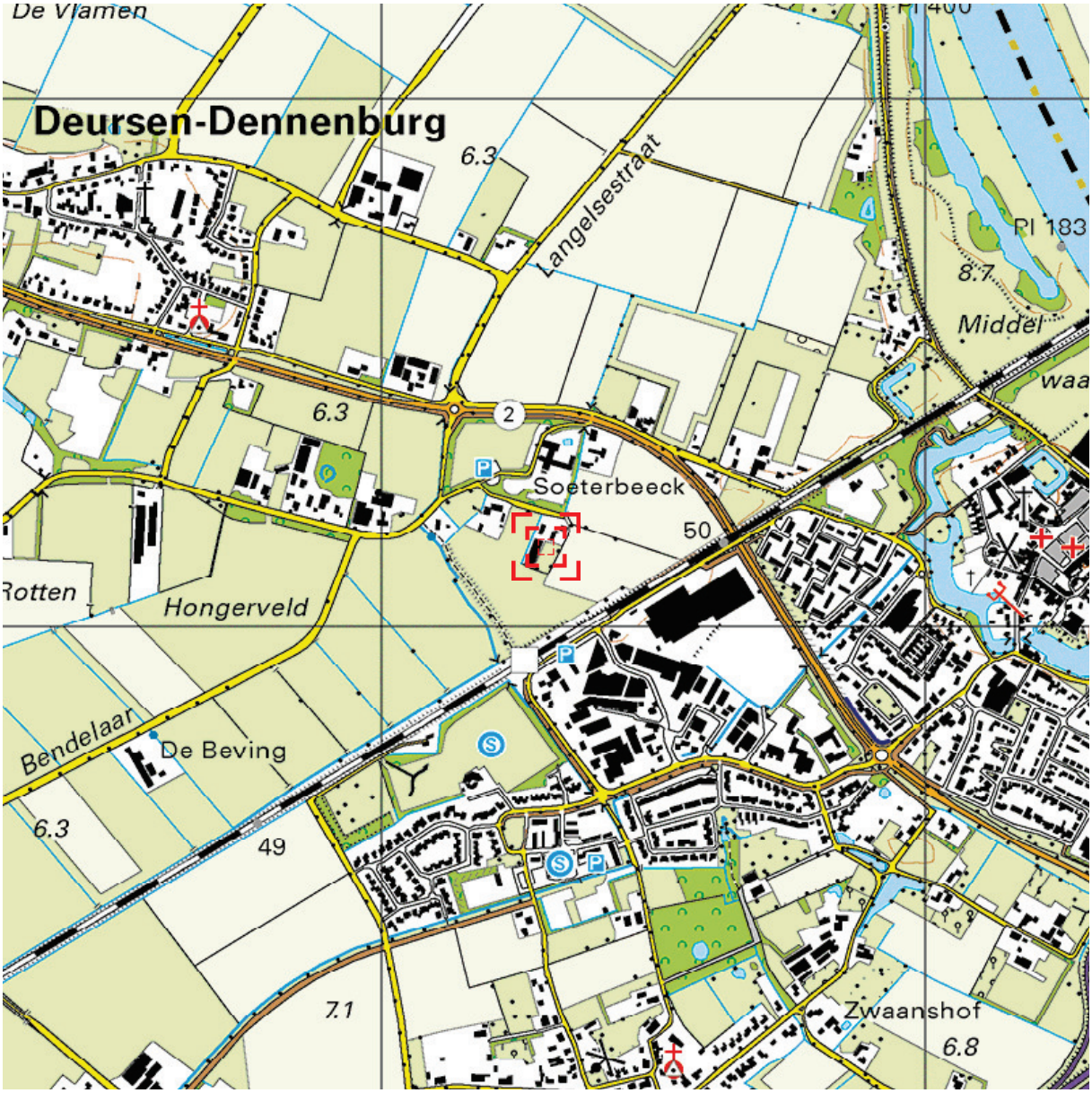
Opgemerkt wordt dat wij slechts een adviserende taak hebben en dat het bevoegd gezag de noodzaak tot de uitvoering van nader of aanvullend onderzoek vaststelt.

Alhoewel het onderzoek met de grootst mogelijke nauwkeurigheid en conform de daarvoor opgestelde normen en richtlijnen is uitgevoerd dient opgemerkt te worden dat een bodemonderzoek slechts bestaat uit een steekproef waarbij een relatief gering aantal boringen en analyses wordt uitgevoerd. Niet geheel uitgesloten kan worden dat op de locatie een verontreiniging aanwezig is die bij dit onderzoek niet is aangetroffen.

7 REFERENTIES

1. NEN 5740, januari 2009. Bodem, bodem- landbodem- strategie voor het uitvoeren van verkennend bodemonderzoek - onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en grond [13.080.05]. NNI, Delft
2. Stichting Infrastructuur Kwaliteitsborging Bodembeheer, Beoordelingsrichting voor het SIKB procescertificaat Veldwerk bij Milieuhygiënisch Bodemonderzoek, BRL SIKB 2000, Gouda, 12 december 2013
3. Circulaire Bodemsanering per 1 juli 2013, 27 juni 2013, Staatscourant 16675
4. Landelijke referentiewaarden ter onderbouwing van maximale waarden in het bodembeleid, RIVM rapport 711701053
5. Regeling bodemkwaliteit, Staatscourant nr. 247, 13 december 2007

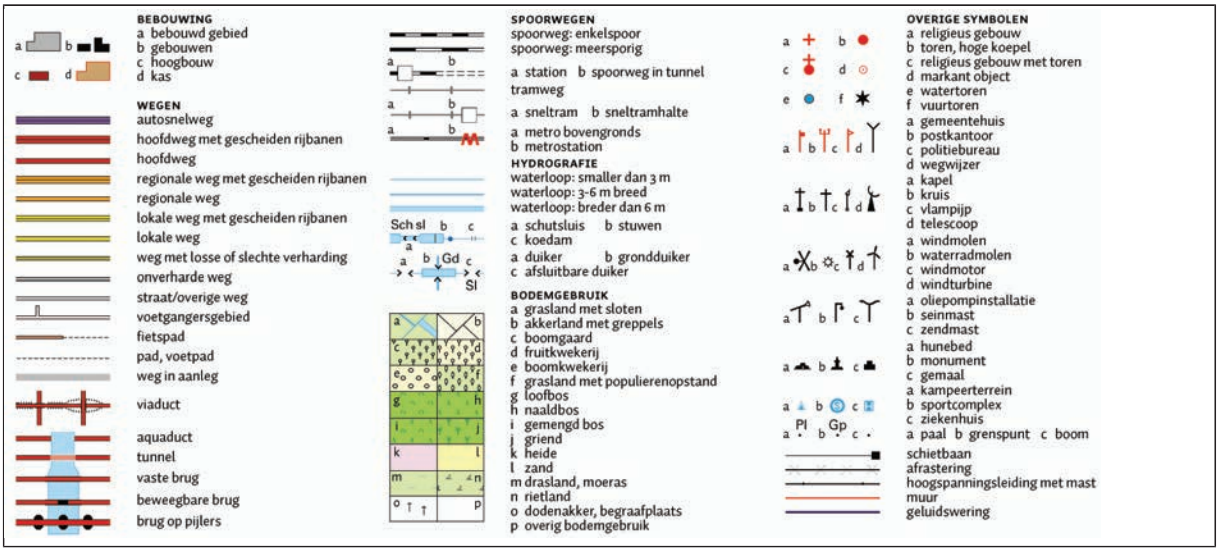
Bijlage 1



0 m 125 m 625 m

Deze kaart is noordgericht. Schaal 1: 12500

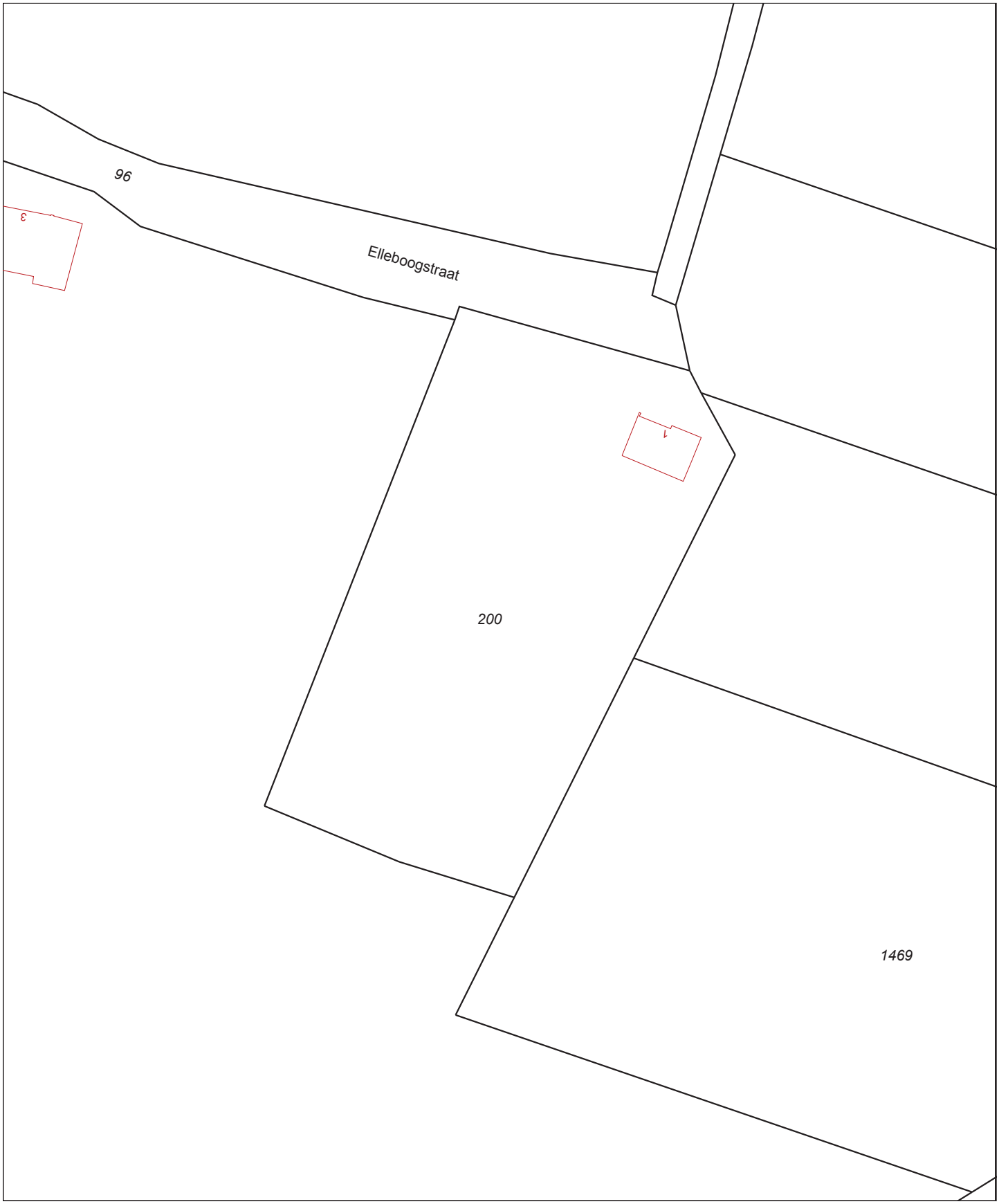
Hier bevindt zich Kadastraal object RAVENSTEIN D 200
Elleboogstraat 1, 5371 LL RAVENSTEIN
CC-BY Kadaster.



Bijlage 2

Uittreksel Kadastrale Kaart

Uw referentie: 15045



Deze kaart is noordgericht

12345 Perceelnummer

25 Huisnummer

Vastgestelde kadastrale grens

Voorlopige kadastrale grens

Administratieve kadastrale grens

Bebouwing

Overige topografie

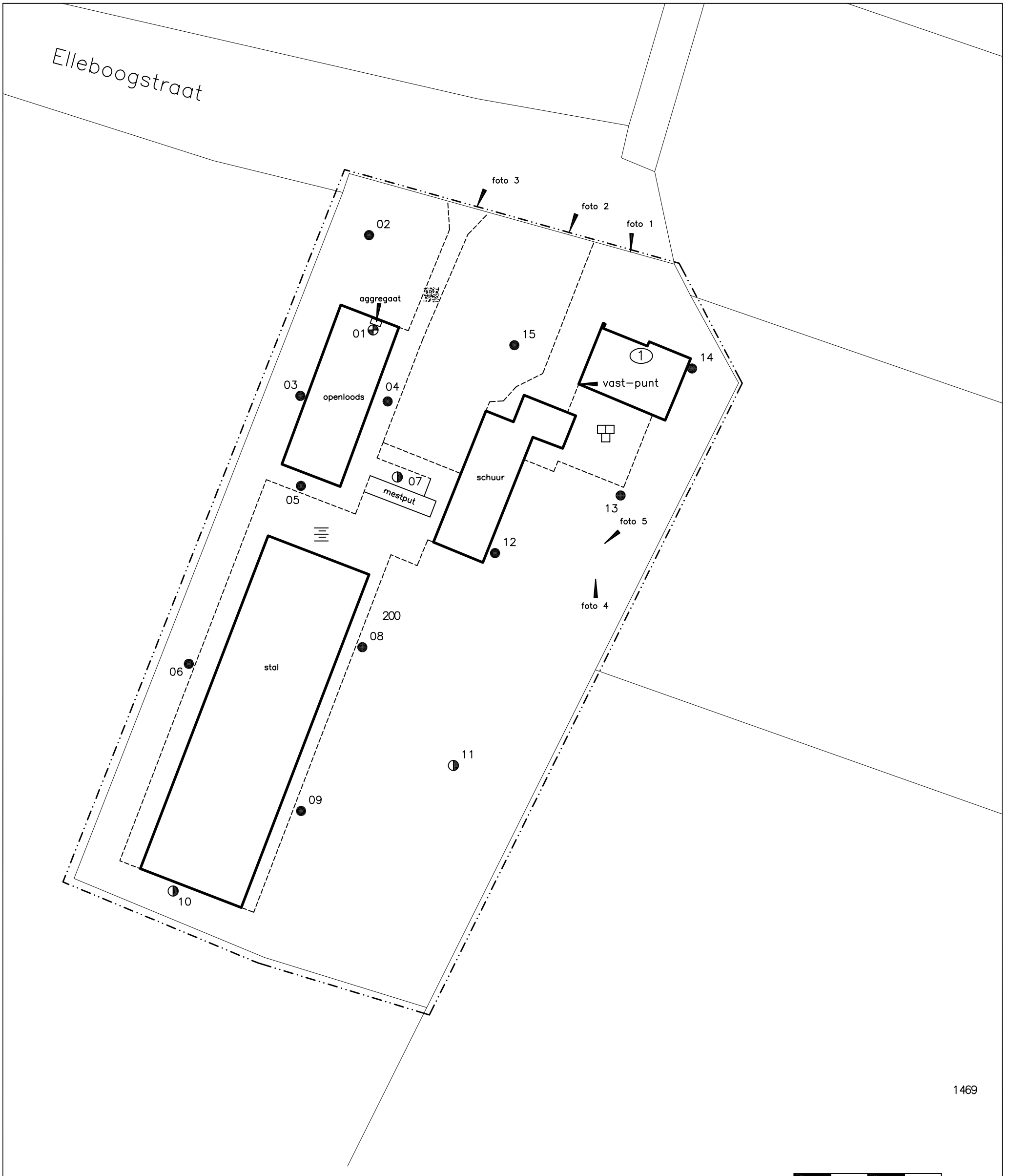
Voor een eensluidend uittreksel, Apeldoorn, 6 januari 2016
De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

Schaal 1:1000

Kadastrale gemeente	RAVENSTEIN
Sectie	D
Perceel	200

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

Bijlage 3



LEGENDA

0 5 10 15 20 meter

Aan de maatvoering van deze tekening kunnen geen rechten worden ontleend.

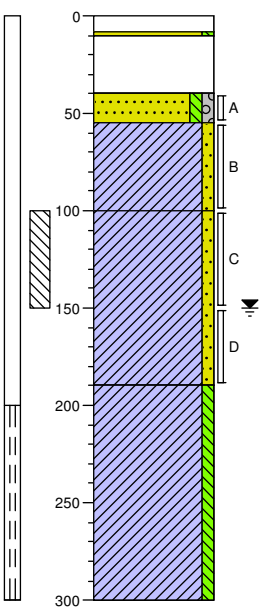
- Tegels
- Puinverharding
- Beton
- Boring (basis 0.0 tot 0.5 meter – mv)
- Boring (basis 0.0 tot 2.0 meter – mv)
- Boring met peilbuis
- ① Huisnummer
- Bebouwing
- Onderzoekslocatie

Tekening : 16.15045	Schaal : 1:500	Gemeente: RAVENSTEIN
Datum : 19–01–2016	Getekend: MV	Sectie: D
NIPA milieutechniek b.v.	Formaat : A3	Perceelsnr.: 200
NIPA	Projectcode : 15045 Adres : Elleboogstraat 1 te Dennenburg	

Bijlage 4

Boring: 01

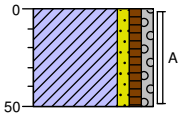
Datum: 11-01-2016
GWS: 150



0 klinker
-10 Edelmanboor
Zand, zeer fijn, zwak siltig, bruingeel, Edelmanboor
-40 Volledig puin, Edelmanboor
-55 Zand, zeer fijn, zwak siltig, zwak grindig, bruingeel, Edelmanboor
Klei, zwak zandig, neutraalbruin, Edelmanboor
-100
Klei, zwak zandig, zwak roesthoudend, bruingrijs, Edelmanboor
-190
Klei, zwak siltig, neutraalgrijs, Edelmanboor
-300

Boring: 02

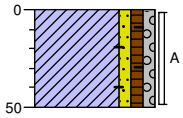
Datum: 11-01-2016



0
Klei, zwak zandig, zwak humeus, zwak grindig, zwak roesthoudend, neutraalbruin, Edelmanboor
-50

Boring: 03

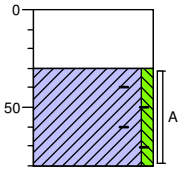
Datum: 11-01-2016



0
Klei, zwak zandig, zwak humeus, zwak grindig, zwak baksteenhoudend, neutraalbruin, Edelmanboor
-50

Boring: 04

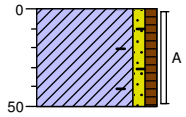
Datum: 11-01-2016



0
Volledig puin, Graven
-30
Klei, zwak siltig, zwak baksteenhoudend, zwak koolhoudend, neutraalgrijs, Edelmanboor
-80

Boring: 05

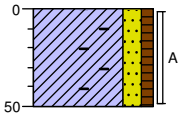
Datum: 11-01-2016



0
Klei, zwak zandig, zwak humeus, zwak baksteenhoudend, zwak koolhoudend, zwak roesthoudend, bruingrijs, Edelmanboor
-50

Boring: 06

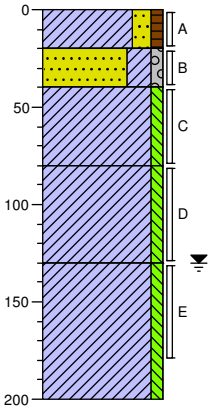
Datum: 11-01-2016



0
Klei, matig zandig, zwak humeus, matig baksteenhoudend, zwak koolhoudend, neutraalbruin, Edelmanboor
-50

Boring: 07

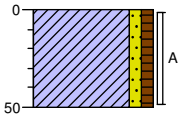
Datum: 11-01-2016
GWS: 130



0
Klei, matig zandig, zwak humeus, neutraalbruin, Edelmanboor
-20
Zand, matig fijn, kleiïg, zwak grindig, zwak puinhoudend, bruingeel, Edelmanboor
-40
Klei, zwak siltig, zwak roesthoudend, bruingrijs, Edelmanboor
-80
Klei, zwak siltig, neutraalgrijs, Edelmanboor
-130
Klei, zwak siltig, zwak roesthoudend, neutraalgrijs, Edelmanboor
-200

Boring: 08

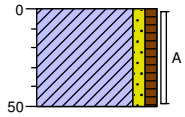
Datum: 11-01-2016



0
Klei, zwak zandig, zwak humeus, zwak roesthoudend, bruingrijs, Edelmanboor
-50

Boring: 09

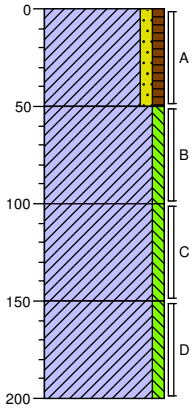
Datum: 11-01-2016



0
Klei, zwak zandig, zwak humeus, zwak roesthoudend, bruingrijs, Edelmanboor
-50

Boring: 10

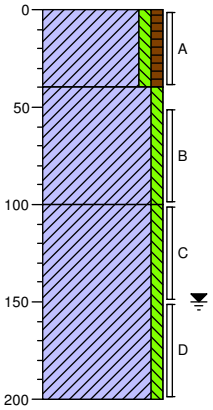
Datum: 11-01-2016



0
Klei, zwak zandig, zwak humeus, neutraalbruin, Edelmanboor
-50
Klei, zwak siltig, lichtbruin, Edelmanboor
-100
Klei, zwak siltig, zwak roesthoudend, lichtbruin, Edelmanboor
-150
Klei, zwak siltig, zwak roesthoudend, bruingrijs, Edelmanboor
-200

Boring: 11

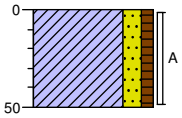
Datum: 11-01-2016
GWS: 150



0
Klei, zwak siltig, zwak humeus, neutraalbruin, Edelmanboor
-40
Klei, zwak siltig, zwak roesthoudend, lichtbruin, Edelmanboor
-100
Klei, zwak siltig, zwak roesthoudend, bruingrijs, Edelmanboor
-200

Boring: 12

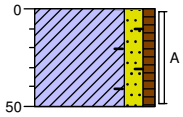
Datum: 11-01-2016

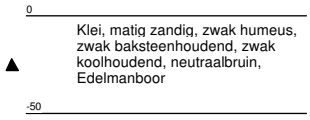


0
Klei, matig zandig, zwak humeus, neutraalbruin, Edelmanboor
-50

Boring: 13

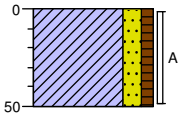
Datum: 11-01-2016

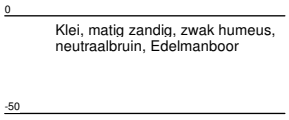




Boring: 14

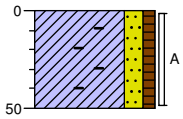
Datum: 11-01-2016

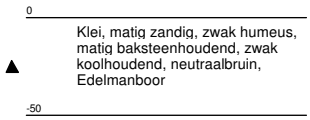




Boring: 15

Datum: 11-01-2016





Legenda (conform NEN 5104)

grind

- Grind, siltig
- Grind, zwak zandig
- Grind, matig zandig
- Grind, sterk zandig
- Grind, uiterst zandig

zand

- Zand, kleïig
- Zand, zwak siltig
- Zand, matig siltig
- Zand, sterk siltig
- Zand, uiterst siltig

veen

- Veen, mineraalarm
- Veen, zwak kleïig
- Veen, sterk kleïig
- Veen, zwak zandig
- Veen, sterk zandig

klei

- Klei, zwak siltig
- Klei, matig siltig
- Klei, sterk siltig
- Klei, uiterst siltig
- Klei, zwak zandig
- Klei, matig zandig
- Klei, sterk zandig

leem

- Leem, zwak zandig
- Leem, sterk zandig

overige toevoegingen

- zwak humeus
- matig humeus
- sterk humeus
- zwak grindig
- matig grindig
- sterk grindig

geur

- geen geur
- zwakke geur
- matige geur
- sterke geur
- uiterste geur

olie

- geen olie-water reactie
- zwakke olie-water reactie
- matige olie-water reactie
- sterke olie-water reactie
- uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarde

- >0
- >1
- >10
- >100
- >1000
- >10000

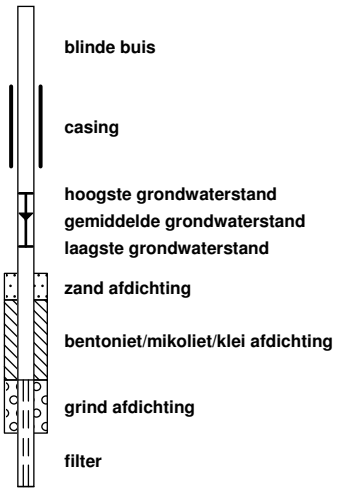
monsters

- geroerd monster
- ongeroerd monster
- volumering

overig

- bijzonder bestanddeel
- Gemiddeld hoogste grondwaterstand
- grondwaterstand
- Gemiddeld laagste grondwaterstand
- slib
- water

peilbuis



Bijlage 5

NIPA milieutechniek BV
T.a.v. J.B.P. van der Stroom
Landweerstraat Zuid 109
5349 AK OSS

Analysecertificaat

Datum: 20-Jan-2016

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2016002979/2
Uw project/verslagnummer	15045
Uw projectnaam	Elleboogstraat 1 Dennenburg
Uw ordernummer	
Monster(s) ontvangen	12-Jan-2016

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
De analyse resultaten hebben alleen betrekking op het beproefde object.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van
de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

Ing. A. Veldhuizen
Technical Manager

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15045	Certificaatnummer/Versie	2016002979/2
Uw projectnaam	Elleboogstraat 1 Dennenburg	Startdatum	12-Jan-2016
Uw ordernummer		Rapportagedatum	20-Jan-2016/16:02
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer		Pagina	1/2
Monstermatrix	Grond; Grond (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1	2	3
	Voorbehandeling				
	Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
	Bodemkundige analyses				
S	Droge stof	% (m/m)	80.3	80.1	83.1
S	Organische stof	% (m/m) ds	4.2	4.3	2.8
Q	Gloeirest	% (m/m) ds	95.6	95.6	97.0
S	Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	14.0	12.8	21.9
	Metalen				
S	Barium (Ba)	mg/kg ds	91	160	100
S	Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0.52	0.67	0.33
S	Kobalt (Co)	mg/kg ds	11	15	14
S	Koper (Cu)	mg/kg ds	26	29	16
S	Kwik (Hg)	mg/kg ds	0.070	0.079	<0.050
S	Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1.5	<1.5	<1.5
S	Nikkel (Ni)	mg/kg ds	18	20	28
S	Lood (Pb)	mg/kg ds	47	80	28
S	Zink (Zn)	mg/kg ds	130	130	93
	Minerale olie				
	Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3.0	<3.0	<3.0
	Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5.0	<5.0	<5.0
	Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	<5.0	<5.0	<5.0
	Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	<11	<11	<11
	Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	<5.0	<5.0	<5.0
	Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6.0	<6.0	<6.0
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	<35	<35
	Polychloorbifenylen, PCB				
S	PCB 28	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0010
S	PCB 52	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0010
S	PCB 101	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0010
S	PCB 118	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0010

Nr.	Monsteromschrijving	Datum monstername	Monster nr.
1	MM1 02 (0-50) 07 (0-20) 08 (0-50) 09 (0-50) 10 (0-50) 11 (0-40) 12 (0-50) 14 (0-50)	11-Jan-2016	8863274
2	MM2 03 (0-50) 04 (30-80) 05 (0-50) 06 (0-50) 13 (0-50) 15 (0-50)	11-Jan-2016	8863275
3	MM3 01 (55-100) 01 (100-150) 07 (40-80) 07 (80-130) 10 (50-100) 10 (100-150) 11 (50-11	11-Jan-2016	8863276

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting
V: VLAREL erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15045	Certificaatnummer/Versie	2016002979/2
Uw projectnaam	Elleboogstraat 1 Dennenburg	Startdatum	12-Jan-2016
Uw ordernummer		Rapportagedatum	20-Jan-2016/16:02
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer		Pagina	2/2
Monstermatrix	Grond; Grond (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1	2	3
S	PCB 138	mg/kg ds	0.0021	0.0011	<0.0010
S	PCB 153	mg/kg ds	0.0017	0.0013	0.0010
S	PCB 180	mg/kg ds	0.0014	<0.0010	<0.0010
S	PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0080	0.0059	0.0052
	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK				
S	Naftaleen	mg/kg ds	0.084	<0.050	<0.050
S	Fenanthreen	mg/kg ds	0.065	0.096	<0.050
S	Anthraceen	mg/kg ds	<0.050	0.084	<0.050
S	Fluorantheen	mg/kg ds	0.12	0.24	<0.050
S	Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0.072	0.13	<0.050
S	Chryseen	mg/kg ds	0.081	0.17	<0.050
S	Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	<0.050	0.079	<0.050
S	Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0.058	0.12	<0.050
S	Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	<0.050	0.11	<0.050
S	Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	<0.050	0.12	<0.050
S	PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.62	1.2	0.35 [1)]

Nr.	Monsteromschrijving	Datum monstername	Monster nr.
1	MM1 02 (0-50) 07 (0-20) 08 (0-50) 09 (0-50) 10 (0-50) 11 (0-40) 12 (0-50) 14 (0-50)	11-Jan-2016	8863274
2	MM2 03 (0-50) 04 (30-80) 05 (0-50) 06 (0-50) 13 (0-50) 15 (0-50)	11-Jan-2016	8863275
3	MM3 01 (55-100) 01 (100-150) 07 (40-80) 07 (80-130) 10 (50-100) 10 (100-150) 11 (50-11	1-Jan-2016	8863276

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting
V: VLAREL erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Akkoord
Pr.coörd.
EL

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2016002979/2

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
8863274	08	A	0	50	0532843232	MM1 02 (0-50) 07 (0-20) 08 (0-5(
8863274	09	A	0	50	0532843263	
8863274	10	A	0	50	0532843233	
8863274	02	A	0	50	0532842827	
8863274	07	A	0	20	0532843258	
8863274	11	A	0	40	0532670248	
8863274	12	A	0	50	0532670251	
8863274	14	A	0	50	0532670249	
8863275	03	A	0	50	0532843256	MM2 03 (0-50) 04 (30-80) 05 (0-5
8863275	04	A	30	80	0532843077	
8863275	05	A	0	50	0532843078	
8863275	06	A	0	50	0532843235	
8863275	13	A	0	50	0532670250	
8863275					0532670254	
8863276	01	B	55	100	0532843259	MM3 01 (55-100) 01 (100-150) 07
8863276	10	B	50	100	0532670257	
8863276	11	B	50	100	0532670247	
8863276	01	C	100	150	0532842765	
8863276	07	C	40	80	0532843278	
8863276	10	C	100	150	0532670255	
8863276	11	C	100	150	0532670246	
8863276	07	D	80	130	0532670258	

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2016002979/2

Algemene opmerking behorende bij analysecertificaat

Dit analysecertificaat vervangt eerder uitgegeven certifica(a)t(en) met een lager versienummer

Opmerking 1)

De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van 0,7*RG

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2016002979/2

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Cryogeen malen AS3000	W0106	Voorbehandeling	Cf. AS3000
Droge Stof	W0104	Gravimetrie	Cf. pb 3010-2 en gw. NEN-ISO 11465
Organische stof (gloeirest)	W0109	Gravimetrie	Cf. pb 3010-3 en cf. NEN 5754
Lutum (fractie < 2 µm)	W0171	Sedimentatie	Cf. pb 3010-4 en cf. NEN 5753
Barium (Ba)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Minerale Olie (GC) (C10 - C40)	W0202	GC-FID	Cf. pb 3010-7 en gw. NEN-EN-ISO 16703
PCB (7)	W0271	GC-MS	Cf. pb 3010-8 en gw. NEN 6980
PAK som AS3000/AP04	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 18287
PAK (10 VROM)	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 18287

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in ons overzicht "Specificaties analysemethoden", versie juli 2011.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

NIPA milieutechniek BV
T.a.v. J.B.P. van der Stroom
Landweerstraat Zuid 109
5349 AK OSS

Analysecertificaat

Datum: 21-Jan-2016

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2016005704/1
Uw project/verslagnummer	15045
Uw projectnaam	Elleboogstraat 1 Dennenburg
Uw ordernummer	
Monster(s) ontvangen	18-Jan-2016

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
De analyse resultaten hebben alleen betrekking op het beproefde object.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van
de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

Ing. A. Veldhuizen
Technical Manager

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15045	Certificaatnummer/Versie	2016005704/1
Uw projectnaam	Elleboogstraat 1 Dennenburg	Startdatum	18-Jan-2016
Uw ordernummer		Rapportagedatum	21-Jan-2016/08:06
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer		Pagina	1/2
Monstermatrix	Water; Water (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1	
	Metalen			
S	Barium (Ba)	µg/L	170	
S	Cadmium (Cd)	µg/L	<0.20	
S	Kobalt (Co)	µg/L	3.5	
S	Koper (Cu)	µg/L	3.0	
S	Kwik (Hg)	µg/L	0.078	
S	Molybdeen (Mo)	µg/L	2.4	
S	Nikkel (Ni)	µg/L	7.6	
S	Lood (Pb)	µg/L	<2.0	
S	Zink (Zn)	µg/L	24	
	Vluchtige Aromatische Koolwaterstoffen			
S	Benzeen	µg/L	<0.20	
S	Tolueen	µg/L	<0.20	
S	Ethylbenzeen	µg/L	<0.20	
S	o-Xyleen	µg/L	<0.10	
S	m,p-Xyleen	µg/L	<0.20	
S	Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0.21	1)
	BTEX (som)	µg/L	<0.90	
S	Naftaleen	µg/L	<0.020	
S	Styreen	µg/L	<0.20	
	Vluchtige organische halogeenkoolwaterstoffen			
S	Dichloormethaan	µg/L	<0.20	
S	Trichloormethaan	µg/L	<0.20	
S	Tetrachloormethaan	µg/L	<0.10	
S	Trichlooretheen	µg/L	<0.20	
S	Tetrachlooretheen	µg/L	<0.10	
S	1,1-Dichloorethaan	µg/L	<0.20	
S	1,2-Dichloorethaan	µg/L	<0.20	
S	1,1,1-Trichloorethaan	µg/L	<0.10	
S	1,1,2-Trichloorethaan	µg/L	<0.10	
S	cis 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0.10	

Nr.	Monsteromschrijving	Datum monstername	Monster nr.
1	01-PB01-1 01 (200-300)	18-Jan-2016	8871231

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting
V: VLAREL erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15045	Certificaatnummer/Versie	2016005704/1
Uw projectnaam	Elleboogstraat 1 Dennenburg	Startdatum	18-Jan-2016
Uw ordernummer		Rapportagedatum	21-Jan-2016/08:06
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer		Pagina	2/2
Monstermatrix	Water; Water (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1
S	trans 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0.10
	CKW (som)	µg/L	<1.6
S	Tribroommethaan	µg/L	<0.20
S	Vinylchloride	µg/L	<0.10
S	1,1-Dichlooretheen	µg/L	<0.10
S	1,2-Dichloorethenen (Som) factor 0,7	µg/L	0.14 [1)]
S	1,1-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20
S	1,2-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20
S	1,3-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20
S	Dichloorpropanen som factor 0.7	µg/L	0.42
	Minerale olie		
	Minerale olie (C10-C12)	µg/L	<10
	Minerale olie (C12-C16)	µg/L	<10
	Minerale olie (C16-C21)	µg/L	<10
	Minerale olie (C21-C30)	µg/L	<15
	Minerale olie (C30-C35)	µg/L	<10
	Minerale olie (C35-C40)	µg/L	<10
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	µg/L	<50

Nr.	Monsteromschrijving	Datum monstername	Monster nr.
1	01-PB01-1 01 (200-300)	18-Jan-2016	8871231

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting
V: VLAREL erkende verrichting

Akkoord
Pr.coörd.

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2016005704/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
8871231	01	1	200	300	0800446415	01-PB01-1 01 (200-300)
8871231	01	2	200	300	0680168479	

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2016005704/1

Opmerking 1)

De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van 0,7*RG

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2016005704/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Aromaten (BTEXN)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Xylenen som AS3000	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Cadmium (Cd)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Barium (Ba)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cobalt (Co)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Styreen	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
VOCl (11)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Tribroommethaan (Bromoform)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Vinylchloride	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,1-Dichlooretheen	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
DiClEtheen som AS3000	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,1-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,2-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,3-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
DiChlprop. som AS300	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-2 en gw. NEN EN ISO 15680
Minerale Olie (GC) (C10 - C40)	W0215	LVI-GC-FID	Cf. pb 3110-5

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in ons overzicht "Specificaties analysemethoden", versie juli 2011.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage 6

BoToVa T12 Toetsing Wbb grond

Projectnummer	15045
Projectnaam	Elleboogstraat 1 Dennenburg
Datum monstername	11-01-2016
Certificaatnummer	2016002979
Startdatum	12-01-2016
Rapportagedatum	20-01-2016

Analyse	Eenheid	1	GSSD	Oordeel	RG	AW	T	I
Bodemkundige analyses								
Droge stof	% (m/m)	80,3						
Organische stof	% (m/m) ds	4,2	4,200					
Gloeirest	% (m/m) ds	95,6						
Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	14	14					
Metalen								
Barium (Ba)	mg/kg ds	91	141,1		20	190	555	920
Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0,52	0,6963	*	0,2	0,6	6,8	13
Kobalt (Co)	mg/kg ds	11	16,72	*	3	15	103	190
Koper (Cu)	mg/kg ds	26	36,11	-	5	40	115	190
Kwik (Hg)	mg/kg ds	0,07	0,0829	-	0,05	0,15	18,1	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1,5	1,050	-	1,5	1,5	95,8	190
Nikkel (Ni)	mg/kg ds	18	26,25	-	4	35	67,5	100
Lood (Pb)	mg/kg ds	47	58,58	*	10	50	290	530
Zink (Zn)	mg/kg ds	130	185,1	*	20	140	430	720
Minerale olie								
Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3,0						
Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5,0						
Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	<5,0						
Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	<11						
Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	<5,0						
Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6,0						
Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	58,33	-	35	190	2600	5000
Polychloorbifenylen, PCB								
PCB 28	mg/kg ds	<0,0010	0,0016					
PCB 52	mg/kg ds	<0,0010	0,0016					
PCB 101	mg/kg ds	<0,0010	0,0016					
PCB 118	mg/kg ds	<0,0010	0,0016					
PCB 138	mg/kg ds	0,0021	0,0050					
PCB 153	mg/kg ds	0,0017	0,0040					
PCB 180	mg/kg ds	0,0014	0,0033					
PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,008	0,0190	-	0,007	0,02	0,51	1
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PA								
Naftaleen	mg/kg ds	0,084	0,0840					
Fenanthreen	mg/kg ds	0,065	0,0650					
Anthraceen	mg/kg ds	<0,050	0,0350					
Fluorantheen	mg/kg ds	0,12	0,1200					
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,072	0,0720					
Chryseen	mg/kg ds	0,081	0,0810					
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	<0,050	0,0350					
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,058	0,0580					
Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	<0,050	0,0350					
Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	<0,050	0,0350					
PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,62	0,6200	-	0,35	1,5	20,8	40

Legenda

Nr.	Analytico-nr	Monster
1	8863274	MM1 02 (0-50) 07 (0-20) 08 (0-50) 09 (0-50) 10 (0-50) 11 (0-40) 12 (0-50) 14 (0-50)

Eindoordeel: Overschrijding Achtergrondwaarde

Gebruikte afkortingen

-	kleiner dan of gelijk aan Achtergrondwaarde	GSSD	Gestandaardiseerd gehalte
*	groter dan Achtergrondwaarde	RG	Vereiste Rapportagegrens
**	groter dan Tussenwaarde	AW	Achtergrondwaarde
***	groter dan Interventiewaarde	T	Tussenwaarde
		I	Interventiewaarde

Deze toetsing is uitgevoerd met behulp van BoToVa.
Zie voor info: http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/bodem-ondergrond/bbk/instrumenten/botova/

BoToVa T12 Toetsing Wbb grond

Projectnummer	15045
Projectnaam	Elleboogstraat 1 Dennenburg
Datum monstername	11-01-2016
Certificaatnummer	2016002979
Startdatum	12-01-2016
Rapportagedatum	20-01-2016

Analyse	Eenheid	2	GSSD	Oordeel	RG	AW	T	I
Bodemkundige analyses								
Droge stof	% (m/m)	80,1						
Organische stof	% (m/m) ds	4,3	4,300					
Gloeirest	% (m/m) ds	95,6						
Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	12,8	12,80					
Metalen								
Barium (Ba)	mg/kg ds	160	263,8		20	190	555	920
Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0,67	0,9070	*	0,2	0,6	6,8	13
Kobalt (Co)	mg/kg ds	15	24,18	*	3	15	103	190
Koper (Cu)	mg/kg ds	29	41,33	*	5	40	115	190
Kwik (Hg)	mg/kg ds	0,079	0,0951	-	0,05	0,15	18,1	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1,5	1,050	-	1,5	1,5	95,8	190
Nikkel (Ni)	mg/kg ds	20	30,70	-	4	35	67,5	100
Lood (Pb)	mg/kg ds	80	101,3	*	10	50	290	530
Zink (Zn)	mg/kg ds	130	191,9	*	20	140	430	720
Minerale olie								
Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3,0						
Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5,0						
Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	<5,0						
Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	<11						
Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	<5,0						
Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6,0						
Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	56,98	-	35	190	2600	5000
Polychloorbifenylen, PCB								
PCB 28	mg/kg ds	<0,0010	0,0016					
PCB 52	mg/kg ds	<0,0010	0,0016					
PCB 101	mg/kg ds	<0,0010	0,0016					
PCB 118	mg/kg ds	<0,0010	0,0016					
PCB 138	mg/kg ds	0,0011	0,0025					
PCB 153	mg/kg ds	0,0013	0,0030					
PCB 180	mg/kg ds	<0,0010	0,0016					
PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,0059	0,0137	-	0,007	0,02	0,51	1
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PA								
Naftaleen	mg/kg ds	<0,050	0,0350					
Fenanthreen	mg/kg ds	0,096	0,0960					
Anthraceen	mg/kg ds	0,084	0,0840					
Fluorantheen	mg/kg ds	0,24	0,2400					
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,13	0,1300					
Chryseen	mg/kg ds	0,17	0,1700					
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,079	0,0790					
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,12	0,1200					
Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	0,11	0,1100					
Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	0,12	0,1200					
PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	1,2	1,184	-	0,35	1,5	20,8	40

Legenda

Nr.	Analytico-nr	Monster
2	8863275	MM2 03 (0-50) 04 (30-80) 05 (0-50) 06 (0-50) 13 (0-50) 15 (0-50)

Eindoordeel: Overschrijding Achtergrondwaarde

Gebruikte afkortingen

-	kleiner dan of gelijk aan Achtergrondwaarde	GSSD	Gestandaardiseerd gehalte
*	groter dan Achtergrondwaarde	RG	Vereiste Rapportagegrens
**	groter dan Tussenwaarde	AW	Achtergrondwaarde
***	groter dan Interventiewaarde	T	Tussenwaarde
		I	Interventiewaarde

Deze toetsing is uitgevoerd met behulp van BoToVa.
Zie voor info: http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/bodem-ondergrond/bbk/instrumenten/botova/

BoToVa T12 Toetsing Wbb grond

Projectnummer	15045
Projectnaam	Elleboogstraat 1 Dennenburg
Datum monstername	11-01-2016
Certificaatnummer	2016002979
Startdatum	12-01-2016
Rapportagedatum	20-01-2016

Analyse	Eenheid	3	GSSD	Oordeel	RG	AW	T	I
Bodemkundige analyses								
Droge stof	% (m/m)	83,1						
Organische stof	% (m/m) ds	2,8	2,800					
Gloeirest	% (m/m) ds	97						
Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	21,9	21,90					
Metalen								
Barium (Ba)	mg/kg ds	100	111,1		20	190	555	920
Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0,33	0,4232	-	0,2	0,6	6,8	13
Kobalt (Co)	mg/kg ds	14	15,49	*	3	15	103	190
Koper (Cu)	mg/kg ds	16	19,32	-	5	40	115	190
Kwik (Hg)	mg/kg ds	<0,050	0,0378	-	0,05	0,15	18,1	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1,5	1,050	-	1,5	1,5	95,8	190
Nikkel (Ni)	mg/kg ds	28	30,72	-	4	35	67,5	100
Lood (Pb)	mg/kg ds	28	31,86	-	10	50	290	530
Zink (Zn)	mg/kg ds	93	108,6	-	20	140	430	720
Minerale olie								
Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3,0						
Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5,0						
Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	<5,0						
Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	<11						
Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	<5,0						
Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6,0						
Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	87,5	-	35	190	2600	5000
Polychloorbifenylen, PCB								
PCB 28	mg/kg ds	<0,0010	0,0025					
PCB 52	mg/kg ds	<0,0010	0,0025					
PCB 101	mg/kg ds	<0,0010	0,0025					
PCB 118	mg/kg ds	<0,0010	0,0025					
PCB 138	mg/kg ds	<0,0010	0,0025					
PCB 153	mg/kg ds	0,001	0,0035					
PCB 180	mg/kg ds	<0,0010	0,0025					
PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,0052	0,0185	-	0,007	0,02	0,51	1
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PA								
Naftaleen	mg/kg ds	<0,050	0,0350					
Fenanthreen	mg/kg ds	<0,050	0,0350					
Anthraceen	mg/kg ds	<0,050	0,0350					
Fluorantheen	mg/kg ds	<0,050	0,0350					
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	<0,050	0,0350					
Chryseen	mg/kg ds	<0,050	0,0350					
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	<0,050	0,0350					
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	<0,050	0,0350					
Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	<0,050	0,0350					
Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	<0,050	0,0350					
PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,35	0,3500	-	0,35	1,5	20,8	40

Legenda

Nr.	Analytico-nr	Monster
3	8863276	MM3 01 (55-100) 01 (100-150) 07 (40-80) 07 (80-130) 10 (50-100) 10 (100-150) 11 (50-100) 11 (100-150

Eindoordeel: Voldoet aan Achtergrondwaarde

Gebruikte afkortingen

-	kleiner dan of gelijk aan Achtergrondwaarde	GSSD	Gestandaardiseerd gehalte
*	groter dan Achtergrondwaarde	RG	Vereiste Rapportagegrens
**	groter dan Tussenwaarde	AW	Achtergrondwaarde
***	groter dan Interventiewaarde	T	Tussenwaarde
		I	Interventiewaarde

Deze toetsing is uitgevoerd met behulp van BoToVa.
Zie voor info: http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/bodem-ondergrond/bbk/instrumenten/botova/

BoToVa T13 Toetsing Wbb grondwater

Projectnummer	15045
Projectnaam	Elleboogstraat 1 Dennenburg
Datum monstername	18-01-2016
Certificaatnummer	2016005704
Startdatum	18-01-2016
Rapportagedatum	21-01-2016

Analyse	Eenheid	1	GSSD	Oordeel	RG	S	T	I
Metalen								
Barium (Ba)	µg/L	170	170	*	20	50	338	625
Cadmium (Cd)	µg/L	<0,20	0,1400	-	0,2	0,4	3,2	6
Kobalt (Co)	µg/L	3,5	3,5	-	2	20	60	100
Koper (Cu)	µg/L	3	3	-	2	15	45	75
Kwik (Hg)	µg/L	0,078	0,0780	*	0,05	0,05	0,175	0,3
Molybdeen (Mo)	µg/L	2,4	2,400	-	2	5	153	300
Nikkel (Ni)	µg/L	7,6	7,600	-	3	15	45	75
Lood (Pb)	µg/L	<2,0	1,400	-	2	15	45	75
Zink (Zn)	µg/L	24	24	-	10	65	433	800
Vluchtige Aromatische Koolwaterstoffen								
Benzeen	µg/L	<0,20	0,1400	-	0,2	0,2	15,1	30
Tolueen	µg/L	<0,20	0,1400	-	0,2	7	504	1000
Ethylbenzeen	µg/L	<0,20	0,1400	-	0,2	4	77	150
o-Xyleen	µg/L	<0,10	0,0700					
m,p-Xyleen	µg/L	<0,20	0,1400					
Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0,21	0,2100	-	0,2	0,2	35,1	70
BTEX (som)	µg/L	<0,90	0,6300					
Naftaleen	µg/L	<0,020	0,0140	-	0,02	0,01	35	70
Styreen	µg/L	<0,20	0,1400	-	0,2	6	153	300
Vluchtige organische halogeenkoolwaterstoffen								
Dichloormethaan	µg/L	<0,20	0,1400	-	0,2	0,01	500	1000
Trichloormethaan	µg/L	<0,20	0,1400	-	0,2	6	203	400
Tetrachloormethaan	µg/L	<0,10	0,0700	-	0,1	0,01	5	10
Trichlooretheen	µg/L	<0,20	0,1400	-	0,2	24	262	500
Tetrachlooretheen	µg/L	<0,10	0,0700	-	0,1	0,01	20	40
1,1-Dichloorethaan	µg/L	<0,20	0,1400	-	0,2	7	454	900
1,2-Dichloorethaan	µg/L	<0,20	0,1400	-	0,2	7	204	400
1,1,1-Trichloorethaan	µg/L	<0,10	0,0700	-	0,1	0,01	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/L	<0,10	0,0700	-	0,1	0,01	65	130
cis 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	0,0700					
trans 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	0,0700					
CKW (som)	µg/L	<1,6	1,120					
Tribroommethaan	µg/L	<0,20	0,1400					630
Vinylchloride	µg/L	<0,10	0,0700	-	0,2	0,01	2,5	5
1,1-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	0,0700	-	0,1	0,01	5	10
1,2-Dichloorethenen (Som) factor 0,7	µg/L	0,14	0,1400	-	0,2	0,01	10	20
1,1-Dichloorpropaan	µg/L	<0,20	0,1400					
1,2-Dichloorpropaan	µg/L	<0,20	0,1400					
1,3-Dichloorpropaan	µg/L	<0,20	0,1400					
Dichloorpropanen som factor 0.7	µg/L	0,42	0,4200	-	0,6	0,8	40,4	80
Minerale olie								
Minerale olie (C10-C12)	µg/L	<10						
Minerale olie (C12-C16)	µg/L	<10						
Minerale olie (C16-C21)	µg/L	<10						
Minerale olie (C21-C30)	µg/L	<15						
Minerale olie (C30-C35)	µg/L	<10						
Minerale olie (C35-C40)	µg/L	<10						
Minerale olie totaal (C10-C40)	µg/L	<50	35	-	50	50	325	600

Legenda

Nr.	Analytico-nr	Monster
1	8871231	01-PB01-1 01 (200-300)

Eindoordeel: Overschrijding Streefwaarde

Gebruikte afkortingen

-	kleiner dan of gelijk aan Streefwaarde	GSSD	Gestandaardiseerd gehalte
*	groter dan Streefwaarde	RG	Vereiste Rapportagegrens
**	groter dan Tussenwaarde	S	Streefwaarde
***	groter dan Interventiewaarde	T	Tussenwaarde
		I	Interventiewaarde

Deze toetsing is uitgevoerd met behulp van BoToVa.

Zie voor info: http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/bodem-ondergrond/bbk/instrumenten/botova/

Bijlage 7

Foto 1

Foto 2

Foto 3

Foto 4

Foto 5

Bijlage 8

Bodeminformatie

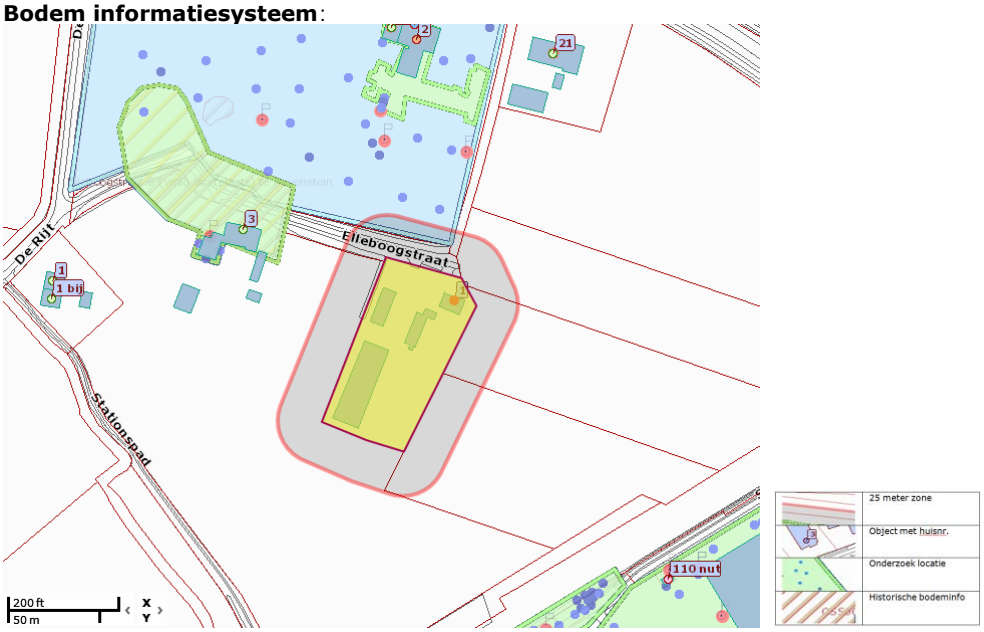
De volgende informatiebronnen zijn voor de locatie en de aangrenzende percelen (binnen een straal van 25 meter vanaf de locatie) doorzocht:

- het Bodem Informatie Systeem (BIS). Het BIS van de gemeente Oss is gevuld met de, bij de gemeente bekend zijnde, onderzoeken die uitgevoerd zijn, o.a. verkennend bodemonderzoeken, nadere onderzoeken en evaluaties van uitgevoerde saneringen.
- het gemeentelijke tankenbestand. Dit bestand bevat alle bij de gemeente bekend zijnde tanksaneringen. Dit bestand is onder andere tot stand gekomen op basis van vrijwilligheid en mogelijk daardoor niet volledig.
- het Historische Bodem Bestand (HBB). Het HBB is een samenwerkingsproject van ReGister Historisch Onderzoeksbureau en Arcadis en bevat op basis van historische (bedrijfs-) activiteiten gegevens van potentieel verontreinigde locaties. De gegevens zijn verwerkt in een Access database. Voor een deel van alle potentieel verontreinigde locaties is nader historisch onderzoek uitgevoerd. De rapporten hiervan zijn in pdf beschikbaar.
- het Bodemloket. De gegevens uit bodemloket zijn afkomstig van de website www.bodemloket.nl, Deze site wordt door de provincie Noord-Brabant onderhouden. Het bodemloket bevat informatie over toekomstige en uitgevoerde bodemonderzoeken en bodemsaneringen en tevens informatie over mogelijk bodembelastende (bedrijfs-) activiteiten in het verleden.

Hieronder vindt u per thema de gevonden informatie. Indien voor een thema geen informatie wordt vermeld, dan betekend dit dat de geraadpleegde bron op dit moment geen informatie bevat voor de doorzochte locatie.

Locatie: Elleboogstraat 1, Deursen Dennenburg
Kadastrale gegevens: gem. Oss RVS sectie D nr. 00200 (5.800 m^2)

Bodem informatiesysteem:



- Van het perceel Elleboogstraat 1 zijn bij de gemeente geen bodemgegevens bekend

- Project Dorpenweg 25: in 1996 is door Heidemij Advies een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd, kenm. 632/ZF96/1577/36371-1. De boven- en de ondergrond was ten opzichte van de streefwaarde (Sw*) licht verontreinigd met zink, koper, nikkel, minerale olie (MO) en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's). In het grondwater werd zink en MO aangetroffen in concentratie >Sw.

Tankenbestand: geen info

Historisch bodem bestand: geen info

Bodemloket: geen info

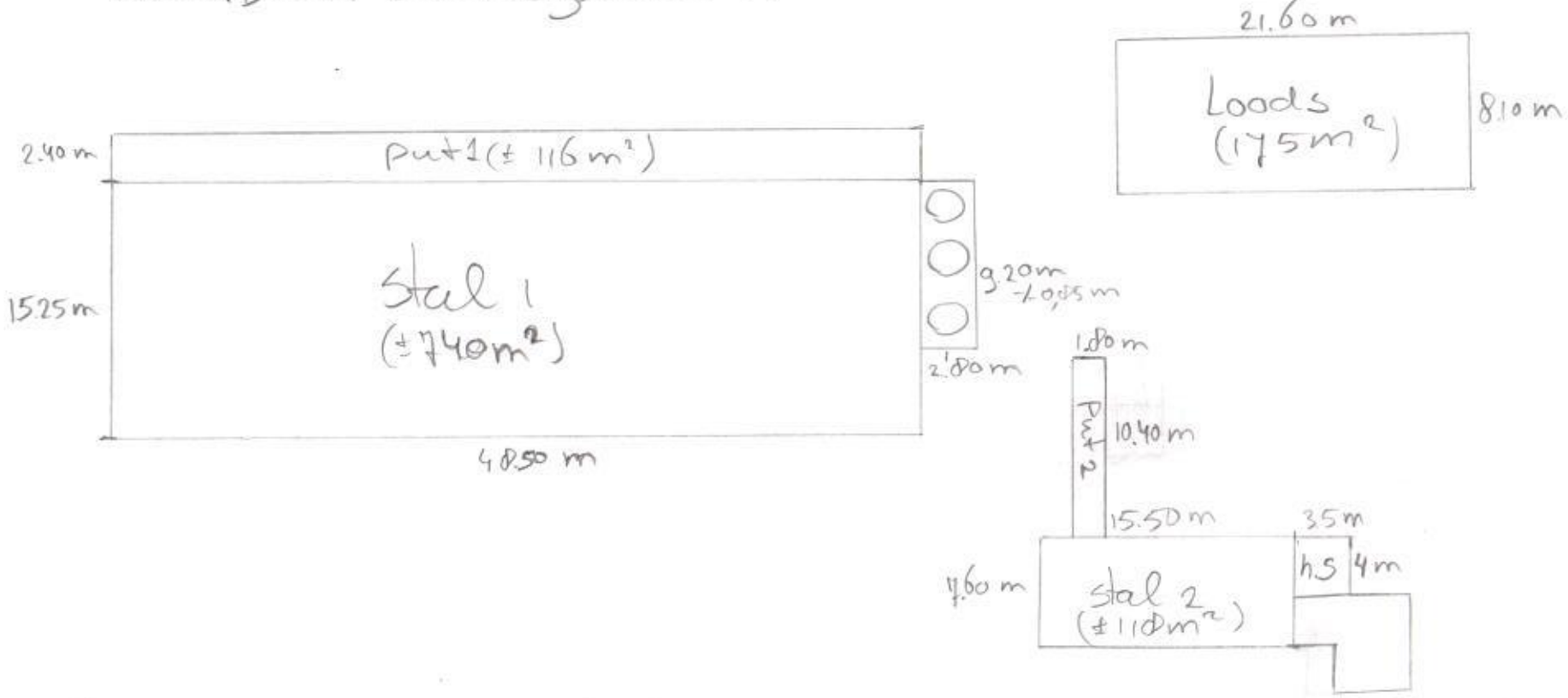
Aan de verstrekte gegevens kunnen geen rechten worden ontleend.

* **Streefwaarde (Sw)/Achtergrondwaarde (Aw)**:
De achtergrondwaarden (grond) en streefwaarden (grondwater en tot 2009 voor grond) zijn verbonden aan de risicogrenzen voor mens en ecosysteem. Ze geven het niveau aan waarbij sprake is van duurzame en goede bodemkwaliteit. Indien de aangetroffen concentraties de achtergrond- of streefwaarden niet overschrijden wordt de bodem beschouwd als niet verontreinigd.

** **Tussenwaarde (Tw)**:
De tussenwaarde is de helft van de som van de achtergrond- of streefwaarde en de interventiewaarde. Bij overschrijding van de tussenwaarde bestaat er in principe een noodzaak tot aanvullend onderzoek en wordt de bodem beschouwd als matig verontreinigd. Liggen de gemeten concentraties boven de achtergrond- of streefwaarde maar beneden de tussenwaarde dan wordt de bodem beschouwd als licht verontreinigd.

*** **Interventiewaarde (Iw)**:
De interventiewaarden geven het concentratieniveau aan waarboven ernstige of dreigende vermindering optreedt van de functionele eigenschappen die de bodem heeft voor mens en ecosysteem. Afhankelijk van de omvang kan er bij concentraties boven de interventiewaarde sprake zijn van een saneringsnoodzaak. Bij overschrijdingen van de interventiewaarde wordt de bodem beschouwd als sterk verontreinigd.

Ravenstein Elleboogstraat 1.



stal 1 : 739,63 m²
put (stal 1) 116,40 m²
onderbouw silo's: 23,38 m²
879,41 m²

stal 2: 117,80 m²
hyg sluis: 14,0 m²
put (stal 2): 18,72 m²
150.52 m²

De loods wordt deels gebruikt voor (opslag t.bv.)
de varkenshouderij (bijv. ruwgoed, aggregaat, waterpomp, voerbakken etc.)
± 20 m²