



LEEK
Project Hoogwaardig Openbaar Vervoer

AKOESTISCH ONDERZOEK



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Gemeente Leek

Project Hoogwaardig Openbaar Vervoer

Akoestisch onderzoek

identificatie

projectnummer:

002200.113304.02

projectleider:

mr. J. Poelstra

auteurs:

ing. M.M. Seidel

ing. J.R. Albrechts

planstatus

datum:

20-12-2016

19-05-2016

07-02-2016

Inhoud

| | |
|--|-----------|
| 1. Inleiding | 3 |
| 2. Toetsingskader | 7 |
| 2.1. Normstelling | 7 |
| 2.2. Reconstructiesituaties | 8 |
| 3. Berekeningsuitgangspunten | 9 |
| 3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens | 9 |
| 3.2. Verkeersgegevens | 9 |
| 3.3. Ruimtelijke gegevens | 10 |
| 4. Akoestisch onderzoek | 13 |
| 4.1. Rekenresultaten en beoordeling rotonde Midwolderweg - Hoofdstraat – Oude Postweg | 13 |
| 4.2. Rekenresultaten en beoordeling rotonde Midwolderweg - Tolberterstraat - Oldebertweg | 14 |
| 4.3. Rekenresultaten en beoordeling rotonde Oldebertweg - Auwemalaan - Zuiderweg | 15 |
| 4.4. Rekenresultaten en beoordeling rotonde Auwemalaan - Lindensteinlaan | 17 |
| 5. Conclusie | 19 |

Bijlagen:

| | |
|---|------------------|
| 1 | Verkeersgegevens |
| 2 | Invoergegevens |
| 3 | Rekenresultaten |

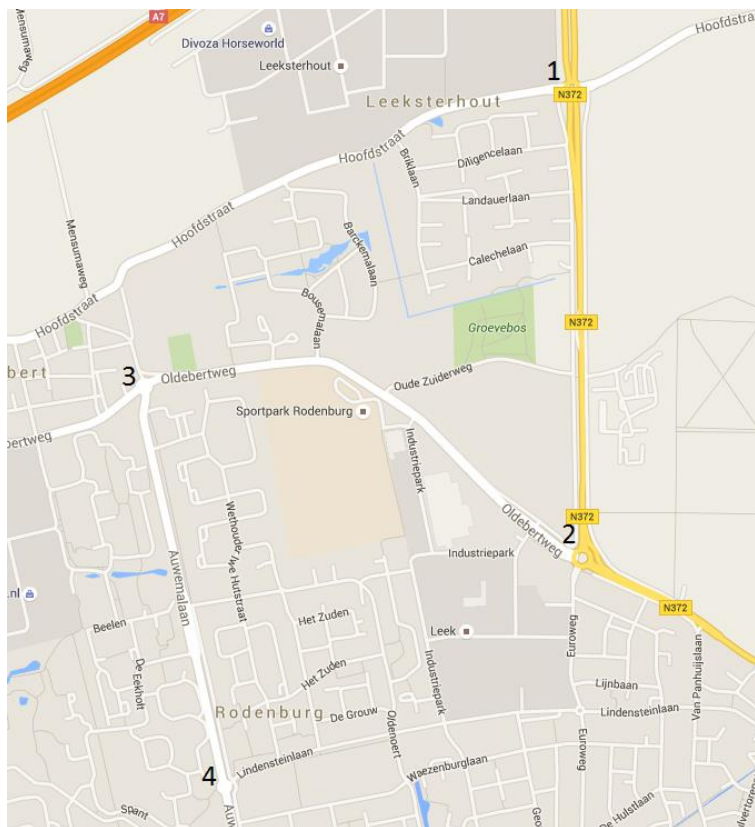
1. Inleiding

Ten behoeve van het hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) wordt in Leek een groot aantal maatregelen aan de infrastructuur genomen, zie figuur 1.1 voor de overzichtskaart.



Figuur 1.1 Overzichtskaart HOV-maatregelen Leek

Bij een aantal van deze maatregelen, wijzigt het een en ander aan de rijlijnen, wat betekent dat er sprake is van een fysieke wijziging aan de weg op grond van de Wet geluidhinder. Hiervoor dient akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden indien er geluidsgevoelige functies in de nabijheid zijn. In onderhavig akoestisch onderzoek is sprake van vier akoestisch relevante situaties. In alle gevallen is sprake van aanpassing van de weg. In figuur 1.2 is een overzicht van deze locaties weergegeven.



Figuur 1.2 Overzicht akoestisch relevante situaties

1. Ronde Midwolderweg – Hoofdstraat – Postweg

In de huidige situatie is op deze rotonde sprake van reistijdverlies, discomfort en verslechterde betrouwbaarheid voor de bus. Deels wordt dit veroorzaakt door wachtrijvorming op de rotonde. De bushaltes krijgen dan ook een eigen aansluiting op de rotonde, waardoor de rijlijnen van het overige gemotoriseerde verkeer anders komen te liggen (zie figuur 1.3). In de directe nabijheid van dit wegvak bevinden zich woningen.

2. Ronde Midwolderweg – Tolberterstraat – Oldebertweg

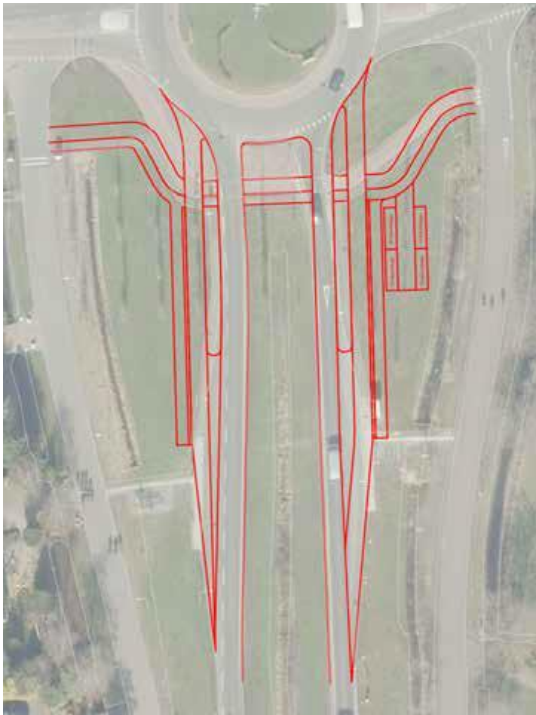
Omdat er ten behoeve van de bereikbaarheid van de Q-link lijn 3 een bushalte aan deze rotonde wordt gerealiseerd, verandert de bypass van de rotonde. De rijlijn hiervan komt daarmee dichtbij enkele woningen liggen. In figuur 1.4 is de toekomstige situatie schetsmatig weergegeven.

3. Ronde Oldebertweg – Auwemalaan – Zuiderweg

De doorstroming is op deze rotonde niet optimaal, wat tot gevolg heeft dat het middeneiland beschadigt, wat leidt tot hoge beheer- en onderhoudskosten. Zodoende wordt de rotonde op verschillende punten aangepast, waardoor de rijlijnen verschuiven, zie figuur 1.5. Dit heeft gevolgen voor de geluidsbelastingen op de gevels van de woningen rondom de rotonde.

4. Ronde Auwemalaan – Lindensteinlaan

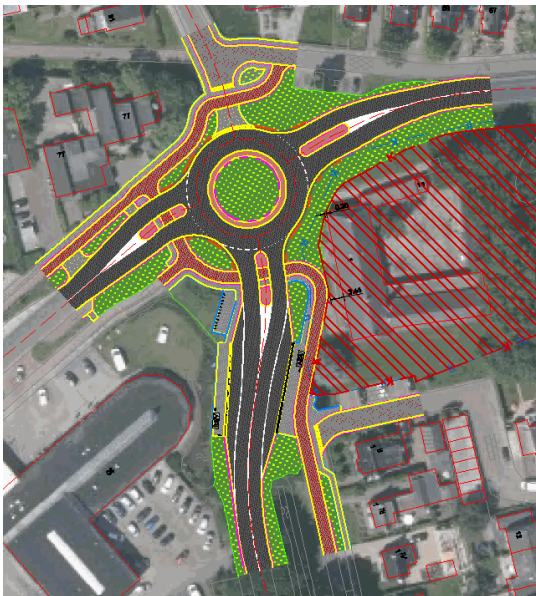
De bussen hebben in de huidige situatie discomfort en reistijdverlies door de scherpe en slingerende bochtbewegingen op de rotonde. Daarnaast wordt de kruising met de parallelweg als onveilig ervaren. De rotonde wordt dan ook vergroot om de berijdbaarheid te verbeteren. Om de veiligheid voor fietsers te vergroten, komt de oversteek hiervoor aan de zuidzijde in plaats van aan de noordzijde. In figuur 1.6 is de toekomstige situatie weergegeven. Alle rijlijnen verschuiven, wat gevolgen heeft voor de geluidsbelastingen op de gevels van de woningen rondom de rotonde.



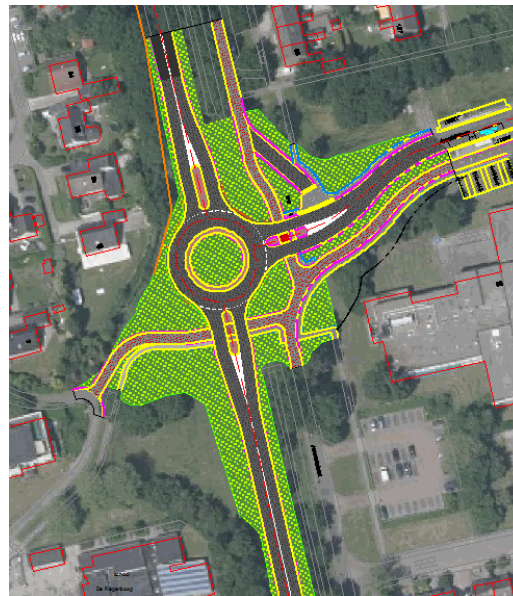
Figuur 1.3 Wijziging rotonde locatie 1



Figuur 1.4 Wijziging rotonde locatie 2



Figuur 1.5 Wijziging rotonde locatie 3



Figuur 1.6 Wijziging rotonde locatie 4

2. Toetsingskader

2.1. Normstelling

Wettelijke geluidszone

Langs alle wegen - met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven - bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidhinder van de weg moet worden getoetst. De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} . Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De zonebreedte van wegen is afhankelijk van een binnen- of buitenstedelijke ligging van de weg en het aantal rijstroken van de weg en wordt gemeten uit de kant van de weg. De breedte van de geluidszone van een weg is in tabel 2.1 weergegeven.

Tabel 2.1 Schema zonebreedte aan weerszijden van de weg volgens artikel 74 Wgh

| aantal rijstroken | breedte van de geluidszone (in meters) | |
|-------------------|--|------------------|
| | buitenstedelijk gebied | stedelijk gebied |
| 5 of meer | 600 | 350 |
| 3 of 4 | 400 | 350 |
| 1 of 2 | 250 | 200 |

In artikel 1 van de Wgh zijn de definities opgenomen van binnenstedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

- buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom, alsmede het gebied binnen de bebouwde kom voor zover gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

De geluidszone bij reconstructie van wegen strekt zich uit aan weerszijden van de fysieke wijziging aan de weg. De woningen die buiten deze wettelijke reconstructiezone liggen, worden in het kader van het uitstralings-effect meegenomen in het akoestisch onderzoek.

Artikel 110g Wgh

Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Op alle in het rapport genoemde geluidsbelastingen is deze aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en Meetvoorschrift toegepast, tenzij anders vermeld.

30 km/h wegen

Wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h of lager zijn op basis van de Wgh niet-gezoneerd. Akoestisch onderzoek zou achterwege kunnen blijven. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt of er sprake is van een aanvaardbaar

akoestisch klimaat. Indien dit niet het geval is, dient te worden onderbouwd of maatregelen ter beheersing van de geluidsbelasting aan de gevels noodzakelijk, mogelijk en/of doelmatig zijn. Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting wordt bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen. Vanuit dat oogpunt worden de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde als referentiekader gehanteerd. De voorkeursgrenswaarde geldt hierbij als richtwaarde en de maximale ontheffingswaarde als maximaal aanvaardbare waarde.

2.2. Reconstructiesituaties

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh, indien er fysieke wijzigingen op of aan een bestaande weg optreden en waarbij als gevolg van deze veranderingen de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt (waarbij opvulling tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB is toegestaan). Het dient hierbij te gaan om een wijziging in fysieke zin, bijvoorbeeld:

- wijziging van profiel, wegbreedte, hoogteligging of wegdek;
- wijziging van het aantal rijstroken;
- aanleg van kruispunten;
- aanleg van aansluitingen;
- verwijdering, plaatsing of wijziging van verkeerstekens.

Als voorkeursgrenswaarde bij reconstructie dient de geluidsbelasting te worden aangehouden van de situatie één jaar voor reconstructie. Indien deze geluidsbelasting lager is dan 48 dB, bedraagt de voorkeursgrenswaarde 48 dB. Wanneer een hogere waarde is vastgesteld, geldt de laagste van de volgende waarden als voorkeursgrenswaarde:

- de heersende geluidsbelasting;
- de eerder vastgestelde hogere waarde.

In eerste instantie geldt bij de beoordeling van de optredende geluidsbelasting, dat gestreefd wordt naar een 'status quo'-situatie waarbij de geluidsbelasting toeneemt met niet meer dan 1 dB ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde. In dat geval is er geen sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden met 2 dB of meer, is sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh en dienen maatregelen te worden onderzocht om de geluidstoename te beperken tot 1 dB of minder. Hebben geluid reducerende maatregelen onvoldoende effect of zijn deze ongewenst, dan kan door het bevoegd gezag onder bepaalde voorwaarden een hogere waarde worden vastgesteld met een toename van 2 tot 5 dB, met dien verstande dat deze de uiterste vast te stellen grenswaarde niet te boven mag gaan.

In tabel 2.2 zijn de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde voor woningen opgenomen bij reconstructie van wegen.

Tabel 2.2 Voorkeursgrenswaarde voor woningen bij reconstructie

| situatie | wettelijk regime reconstructie | voorkeursgrenswaarde | maximale ontheffingswaarde |
|------------------------------------|--------------------------------|--|---|
| heersende geluidsbelasting ≤ 53 dB | nieuw | 48 dB bij < 48 dB of laagste van: - heersende geluidsbelasting of - hogere grenswaarde (indien eerder vastgesteld) | voorkeursgrenswaarde + 5 dB en max. 58 dB |
| heersende geluidsbelasting > 53 dB | bestaand | laagste van: - heersende geluidsbelasting; of - hogere grenswaarde (indien eerder vastgesteld) | voorkeursgrenswaarde + 5 dB en max. 68 dB |

3. Berekeningsuitgangspunten

3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II (SRM II) conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het softwareprogramma Geomilieu versie 4.10 van DGMR.

De geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer hangt af van verschillende factoren. Voor een deel hebben deze factoren betrekking op verkeer en weg (geluidsafstraling); voor een ander deel op de omgeving van de weg (geluidsoverdracht). Hieronder volgt een korte omschrijving van de belangrijkste factoren.

3.2. Verkeersgegevens

Verkeersintensiteiten en voertuigcategorieën

De verkeersintensiteit is het aantal motorvoertuigen dat per uur (mvt/uur) passeert. Bij de bepaling van het aantal motorvoertuigen per uur is uitgegaan van de gemiddelde weekdagintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) op de wegen.

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

1. lichte voertuigen (voornamelijk personenauto's);
2. middelzware voertuigen (middelzware vrachtauto's en bussen);
3. zware voertuigen (zware vrachtauto's).

De verkeersintensiteiten en voertuigverdelingen van de Auwemalaan, Lindensteinlaan, Oldebertweg, Zuiderweg en Euroweg zijn afkomstig van verkeerstellingen van diverse jaren en zijn aangeleverd door de gemeente Leek. De verkeersintensiteiten van de Midwolderweg, Tolberterstraat en de Hoofdstraat oost zijn ontleend aan de Monitor Verkeer & Vervoer Noord-Nederland. Van de intensiteit op de Hoofdstraat west is een inschatting gemaakt. In dit akoestisch onderzoek is gebruikgemaakt van de verkeersgegevens van 2015 (1 jaar voor reconstructie) en 2026 (10 jaar na reconstructie). Voor de extrapolatie naar deze maatgevende jaren is uitgegaan van een autonome groei van 1% per jaar. Voor de intensiteit op de rotondes is uitgegaan van de gemiddelde intensiteit van de takken. De intensiteit op de bypass van de rotonde op locatie 2 (Midwolderweg – Tolberterstraat – Oldebertweg) is berekend met behulp van de softwareapplicatie Kalibrero. In tabel 3.1 is een overzicht van de intensiteiten weergegeven. In deze tabel is bij een aantal wegvakken onderscheid gemaakt tussen noord, oost, zuid en west, omdat per locatie een ander gedeelte van het wegvak is gebruikt. Zo hoort bijvoorbeeld Auwemalaan noord bij locatie 3 en Auwemalaan zuid bij locatie 4.

Tabel 3.1 Verkeersintensiteiten in mvt/weekdag (afgerond op 50-tallen)

| | Basisjaar | 2015 | 2026 |
|--------------------|---------------|--------|--------|
| Auwemalaan noord | 5.350 (2015) | 5.350 | 5.950 |
| Auwemalaan zuid | 6.100 (2015) | 6.100 | 6.800 |
| Lindensteinlaan | 6.300 (2015) | 6.300 | 7.000 |
| Oldebertweg west | 7.350 (2013) | 7.500 | 8.350 |
| Oldebertweg oost | 7.550 (2015) | 7.550 | 8.400 |
| Zuiderweg | 3.250 (2015) | 3.250 | 3.600 |
| Midwolderweg zuid | 14.300 (2014) | 14.300 | 16.000 |
| Midwolderweg noord | 17.950 (2014) | 18.100 | 20.200 |
| Tolberterstraat | 13.250 (2014) | 13.350 | 14.900 |
| Euroweg | 6.700 (2016) | 6.650 | 7.400 |
| Hoofdstraat oost | 3.200 (2011) | 3.300 | 3.700 |
| Hoofdstraat west | n.v.t. | 8.000 | 8.950 |
| Rotonde locatie 1 | n.v.t. | 11.000 | 12.200 |
| Rotonde locatie 2 | n.v.t. | 9.450 | 10.500 |
| Rotonde locatie 3 | n.v.t. | 5.900 | 6.600 |
| Rotonde locatie 4 | n.v.t. | 5.900 | 6.600 |

Voor de voertuigverdelingen van de Midwolderweg en Tolberterstraat is uitgegaan van een standaard voertuigverdeling op een provinciale weg (RBOI/Rho, 2010).

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is in het algemeen de wettelijke toegestane snelheid.

Voor de rotondes is uitgegaan van een snelheid van 35 km/h. De maximumsnelheid op de Zuiderweg bedraagt 30 km/h. Op alle overige wegen bedraagt de maximumsnelheid 50 km/h.

Type wegdek

Geluid ten gevolge van wegverkeer kan men onderscheiden in motorgeluid en rolgeluid. Het rolgeluid is een gevolg van de wisselwerking tussen banden en wegdek. De aard van het wegdek is hierbij van invloed. In verband hiermee worden in het rekenschema verschillende typen wegdek onderscheiden. Bij lichte motorvoertuigen is de bijdrage van het rolgeluid aan het totale geluid groter dan bij de zware en middelzware motorvoertuigen. Als gevolg hiervan heeft het wegdek een grotere invloed op de geluidsbelasting naarmate het percentage vrachtverkeer kleiner is.

Alle wegen zijn uitgevoerd in dicht asfaltbeton.

Voor de gehanteerde verkeersgegevens wordt verwezen naar bijlage 1.

3.3. Ruimtelijke gegevens

In de geluidsberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving en de aanwezigheid van hard (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water) of zacht (bijvoorbeeld zandgrond of grasland) bodemgebied. Tevens zijn de hoogteliggingen van ruimtelijke objecten meegenomen. Vervolgens zijn de relevante rijlijnen ingevoerd. Het toekomstige ontwerp is aangeleverd door de gemeente. In bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van het rekenmodel en de invoergegevens.

Rijlijnen

De weg wordt geschematiseerd in rijlijnen die 0,75 m boven het wegdek liggen.

Waarneempunten

De waarneemhoogten waarop de waarneempunten zijn gesitueerd is afhankelijk van de hoogte van de geluidsgevoelige objecten. Er is gerekend op waarneemhoogtes van + 1,5 m, + 4,5 m en + 7,5 m.

Sectorhoek en reflecties

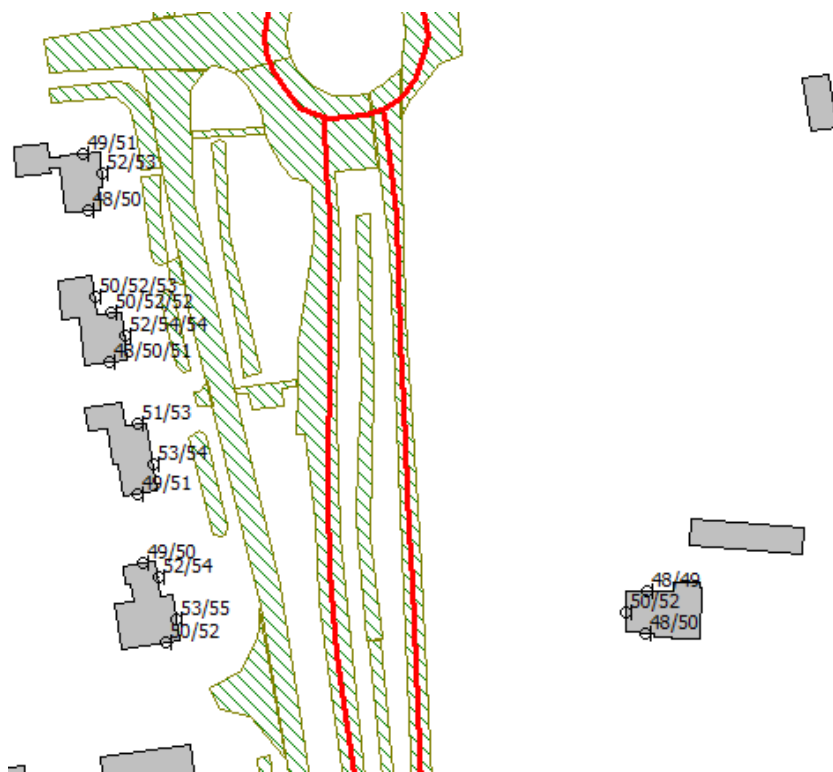
Het maximum aantal reflecties waarmee de berekeningen zijn uitgevoerd bedraagt 1 reflectie en een sectorhoek van 2° conform de aanbeveling van de projectgroep Vergelijkend Onderzoek Akoestische Bureaus (VOAB). In deze projectgroep VOAB zijn afspraken gemaakt om de onderlinge verschillen in rekenprogrammatuur te minimaliseren.

4. Akoestisch onderzoek

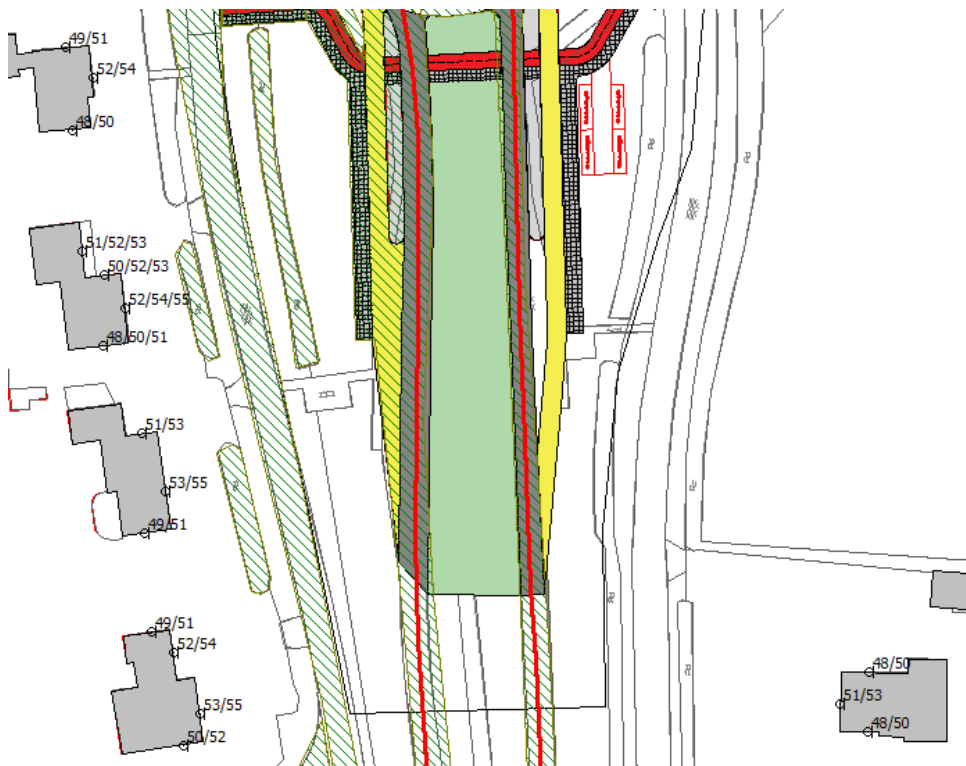
4.1. Rekenresultaten en beoordeling rotonde Midwolderweg - Hoofdstraat – Oude Postweg

Binnen het reconstructiegebied van de Midwolderweg is getoetst op 5 woningen langs deze weg. Er is alleen gerekend voor de woningen dichtbij de rijbaan, aangezien deze woningen maatgevend zijn. De geluidsbelastingen als gevolg van de Midwolderweg zijn weergegeven in bijlage 3.

Uit de resultaten blijkt dat ten gevolge van het verkeer op de Midwolderweg de maximale toename van de geluidsbelasting 0,60 dB bedraagt. Er is dan ook geen sprake van een reconstructiesituatie ingevolge de Wgh. In figuren 4.1.1 en 4.1.2 zijn de geluidsbelastingen op de nabijgelegen woningen weergegeven. Per toetspunt is gerekend op waarnemhoogte + 1,5 m en + 4,5 m.



Figuur 4.1.1 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Midwolderweg in 2015



Figuur 4.1.2 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Midwolderweg in 2026

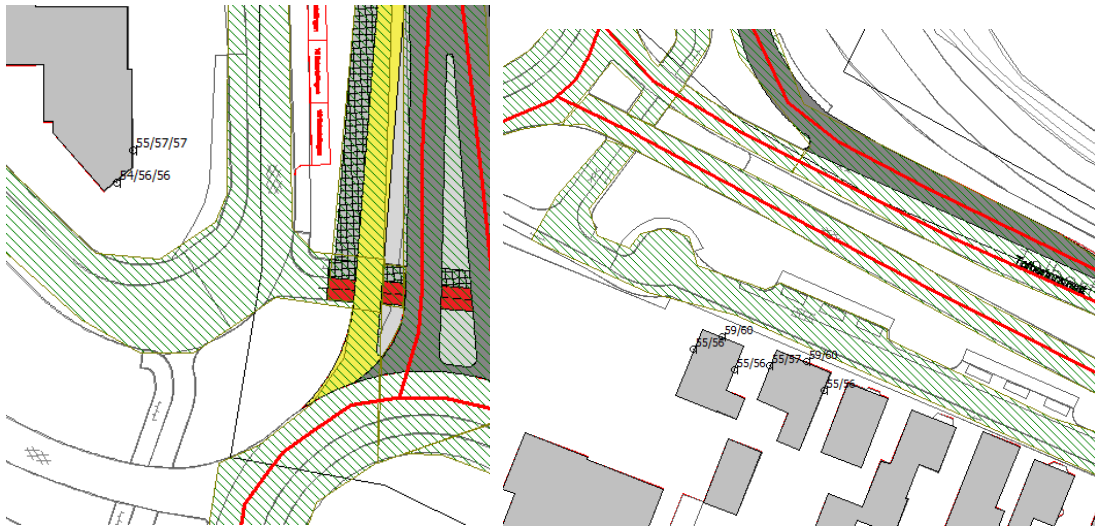
4.2. Rekenresultaten en beoordeling rotonde Midwolderweg - Tolberterstraat - Oldebertweg

Binnen het reconstructiegebied van de bypass is getoetst op 3 woningen nabij de rotonde. Er is alleen gerekend voor de woningen dichtbij de rijbaan, aangezien deze woningen maatgevend zijn. De geluidsbelastingen als gevolg van de bypass, Midwolderweg en Tolberterstraat zijn weergegeven in bijlage 3.

Uit de resultaten blijkt dat ten gevolge van het verkeer op de bypass de maximale toename van de geluidsbelasting 0,73 dB bedraagt. Er is dan ook geen sprake van een reconstructiesituatie ingevolge de Wgh. In figuren 4.2.1 en 4.2.2 zijn de geluidsbelastingen op de nabijgelegen woningen weergegeven. Per toetspunt is gerekend op waarneemhoogte + 1,5 m, + 4,5 m en bij woningen van drie lagen + 7,5 m.



Figuur 4.2.1 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de bypass, Midwolderweg en Tolberterstraat in 2015



Figuur 4.2.2 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de bypass, Midwolderweg en Tolberterstraat in 2026

4.3. Rekenresultaten en beoordeling rotonde Oldebertweg - Auwemalaan - Zuiderweg

Binnen het reconstructiegebied van de rotonde is getoetst op 5 woningen nabij de rotonde. Er is alleen gerekend voor de woningen dichtbij de rijbaan, aangezien deze woningen maatgevend zijn. De geluidsbelastingen als gevolg van de Oldebertweg, de Auwemalaan en de Zuiderweg zijn weergegeven in bijlage 3.

Uit de resultaten blijkt dat ten gevolge van het verkeer op de Oldebertweg de maximale toename van de geluidsbelasting 1,49 dB bedraagt, ten gevolge van het verkeer op de Auwemalaan 1,45 dB en ten gevolge van het verkeer op de Zuiderweg 0,82 dB. Er is in alle gevallen dan ook geen sprake van een reconstructiesituatie ingevolge de Wgh. In figuren 4.3.1 tot en met 4.3.6 zijn de geluidsbelastingen op de nabij gelegen woningen weergegeven. Per toetspunt is gerekend op waarneemhoogte + 1,5 m, + 4,5 m en bij woningen van drie lagen + 7,5 m.



Figuur 4.3.1 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Auwemalaan in 2015



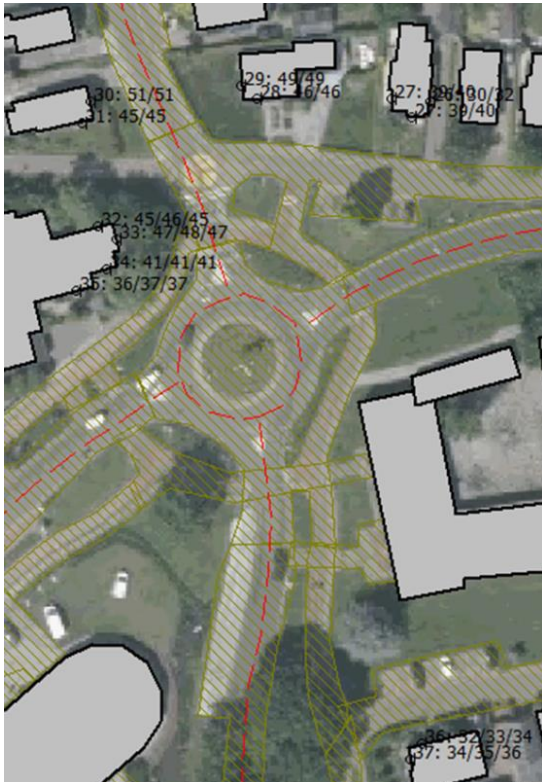
Figuur 4.3.2 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Auwemalaan in 2026



Figuur 4.3.3 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Oldebertweg in 2015



Figuur 4.3.4 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Oldebertweg in 2026



Figuur 4.3.5 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Zuiderweg in 2015

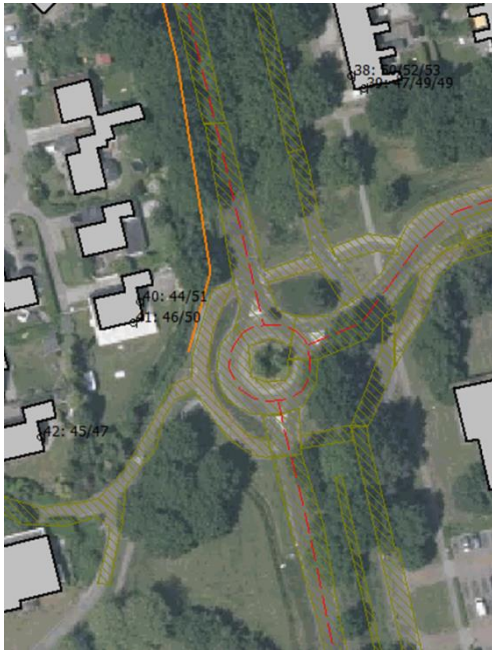


Figuur 4.3.6 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Zuiderweg in 2026

4.4. Rekenresultaten en beoordeling rotonde Auwemalaan - Lindensteinlaan

Binnen het reconstructiegebied van de rotonde is getoetst op 3 woningen nabij de rotonde. Er is alleen gerekend voor de woningen dichtbij de rijbaan, aangezien deze woningen maatgevend zijn. De geluidsbelastingen als gevolg van de Auwemalaan en de Lindensteinlaan zijn weergegeven in bijlage 3.

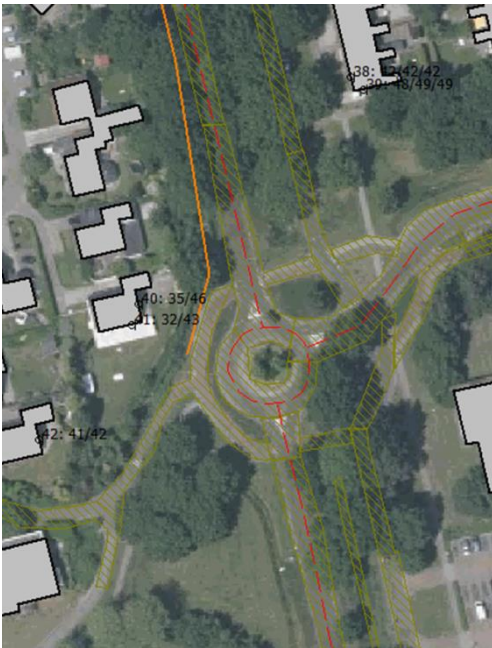
Uit de resultaten blijkt dat ten gevolge van het verkeer op de Auwemalaan de maximale toename van de geluidsbelasting 1,15 dB bedraagt en ten gevolge van het verkeer op de Lindensteinlaan 0,04 dB. Er is in beide gevallen dan ook geen sprake van een reconstructiesituatie ingevolge de Wgh. Per toetspunt is gerekend op waarneemhoogte + 1,5 m, + 4,5 m en bij woningen met drie bouwlagen ook op een hoogte van + 7,5 m.



Figuur 4.4.1 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Auwemalaan in 2015



Figuur 4.4.2 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Auwemalaan in 2026



Figuur 4.4.1 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Lindensteinlaan in 2015



Figuur 4.4.2 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Lindensteinlaan in 2026

5. Conclusie

Ten behoeve van het hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) wordt in Leek een groot aantal maatregelen aan de infrastructuur genomen. Bij een aantal van deze maatregelen, wijzigt het een en ander aan de rijlijnen, wat betekent dat er sprake is van een fysieke wijziging aan de weg op grond van de Wet geluidhinder. Hiervoor is akoestisch onderzoek uitgevoerd

Uit de geluidberekeningen blijkt dat ten gevolge van de fysieke wijzigingen aan alle locaties geen reconstructiesituaties ingevolge de Wgh optreden. Er blijft sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat aan de gevels van de bestaande woningen. Verdere procedures zijn ingevolge de Wgh niet noodzakelijk.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

Bijlage 1 Verkeersgegevens

Verkeersgegevens 2015

Model: Akoestisch onderzoek 2015
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Wegdek | V(LV(D)) | V(LV(A)) | V(LV(N)) | V(MV(D)) | V(MV(A)) | V(MV(N)) | V(ZV(D)) | V(ZV(A)) | V(ZV(N)) | Totaal aantal | %Int(D) | %Int(A) | %Int(N) |
|------------|--------------------|--------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|---------------|---------|---------|---------|
| Auwemalaan | Auwemalaan noord | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 5350,00 | 6,21 | 4,29 | 0,77 |
| Lindenstei | Lindensteinlaan | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 6300,00 | 6,38 | 3,94 | 0,64 |
| Midwolderw | Midwolderweg noord | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 7150,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Midwolderw | Midwolderweg noord | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 7150,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Rotonde | Rotonde noord | W0 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 11000,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Rotonde | Rotonde west | W0 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 5900,00 | 6,21 | 4,29 | 0,70 |
| Oldebertwe | Oldebertweg west | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 7500,00 | 6,56 | 3,17 | 0,63 |
| Oldebertwe | Oldebertweg oost | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 7550,00 | 6,14 | 4,41 | 0,84 |
| Zuiderweg | Zuiderweg | W0 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 3250,00 | 5,97 | 4,57 | 1,05 |
| Auwemalaan | Auwemalaan zuid | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 6100,00 | 6,40 | 3,88 | 0,63 |
| Rotonde | Rotonde zuid | W0 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 5900,00 | 6,40 | 3,88 | 0,63 |
| Auwemalaan | Auwemalaan noord | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 5350,00 | 6,21 | 4,29 | 0,77 |
| Bypass | Bypass | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 4100,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Tolberters | Tolberterstraat | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 6675,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Tolberters | Tolberterstraat | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 6675,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Rotonde | Rotonde oost | W0 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 9450,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Midwolderw | Midwolderweg zuid | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 5150,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Midwolderw | Midwolderweg zuid | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 5150,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Midwolderw | Midwolderweg zuid | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 10250,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |

Verkeersgegevens 2015

Model: Akoestisch onderzoek 2015
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

| Naam | %LV(D) | %LV(A) | %LV(N) | %MV(D) | %MV(A) | %MV(N) | %ZV(D) | %ZV(A) | %ZV(N) |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Auwemalaan | 88,60 | 93,80 | 89,50 | 5,00 | 2,10 | 2,60 | 3,80 | 2,10 | 5,90 |
| Lindenstei | 92,30 | 94,90 | 90,80 | 3,50 | 1,90 | 2,40 | 2,70 | 1,90 | 5,80 |
| Midwolderw | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Midwolderw | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Rotonde | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Rotonde | 90,97 | 95,71 | 91,33 | 5,13 | 2,14 | 2,65 | 3,90 | 2,14 | 6,02 |
| Oldebertwe | 89,90 | 94,50 | 92,10 | 5,40 | 2,60 | 3,80 | 2,30 | 1,00 | 2,30 |
| Oldebertwe | 91,30 | 95,10 | 91,00 | 4,10 | 1,90 | 2,40 | 3,00 | 1,60 | 4,90 |
| Zuiderweg | 92,90 | 95,20 | 95,80 | 1,70 | 1,40 | 0,90 | 0,30 | -- | 0,10 |
| Auwemalaan | 89,80 | 95,90 | 90,10 | 5,70 | 2,30 | 3,00 | 3,40 | 0,90 | 6,60 |
| Rotonde | 89,80 | 95,90 | 90,10 | 5,70 | 2,30 | 3,00 | 3,40 | 0,90 | 6,60 |
| Auwemalaan | 88,60 | 93,80 | 89,50 | 5,00 | 2,10 | 2,60 | 3,80 | 2,10 | 5,90 |
| Bypass | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Tolberters | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Tolberters | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Rotonde | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Midwolderw | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Midwolderw | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Midwolderw | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |

Verkeersgegevens 2026

Model: Akoestisch onderzoek 2026
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Wegdek | V(LV(D)) | V(LV(A)) | V(LV(N)) | V(MV(D)) | V(MV(A)) | V(MV(N)) | V(ZV(D)) | V(ZV(A)) | V(ZV(N)) | Totaal aantal | %Int(D) | %Int(A) | %Int(N) |
|------------|--------------------|--------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|---------------|---------|---------|---------|
| Auwemalaan | Auwemalaan zuid | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 6800,00 | 6,40 | 3,88 | 0,63 |
| Rotonde | Rotonde zuid | W0 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 6600,00 | 6,40 | 3,88 | 0,63 |
| Auwemalaan | Auwemalaan noord | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 5950,00 | 6,21 | 4,29 | 0,77 |
| Lindenstei | Lindensteinlaan | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 7000,00 | 6,38 | 3,94 | 0,64 |
| Midwolderw | Midwolderweg noord | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 8000,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Midwolderw | Midwolderweg noord | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 8000,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Rotonde | Rotonde noord | W0 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 12200,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Rotonde | Rotonde west | W0 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 6600,00 | 6,21 | 4,29 | 0,77 |
| Oldebertwe | Oldebertweg west | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 8350,00 | 6,56 | 3,17 | 0,63 |
| Oldebertwe | Oldebertweg oost | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 8400,00 | 6,14 | 4,41 | 0,84 |
| Zuiderweg | Zuiderweg | W0 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 3600,00 | 5,97 | 4,57 | 1,05 |
| Bypass | Bypass | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 4600,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Tolberters | Tolberterstraat | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 7450,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Tolberters | Tolberterstraat | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 7450,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Rotonde | Rotonde oost | W0 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 10500,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Midwolderw | Midwolderweg zuid | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 5750,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Midwolderw | Midwolderweg zuid | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 5750,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Midwolderw | Midwolderweg zuid | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 11450,00 | 6,70 | 2,70 | 1,10 |
| Auwemalaan | Auwemalaan noord | W0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 5950,00 | 6,21 | 4,29 | 0,77 |

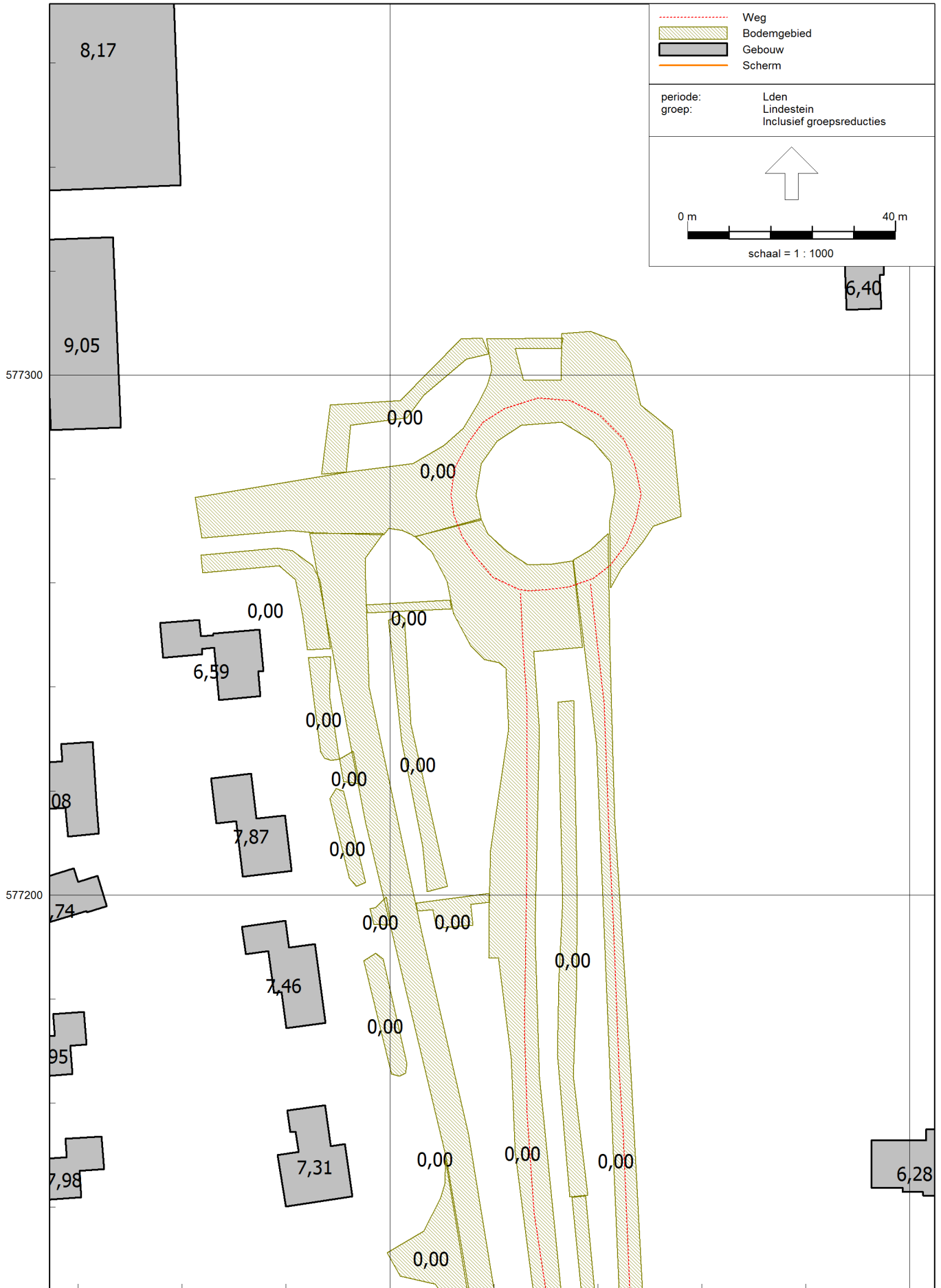
Verkeersgegevens 2026

Model: Akoestisch onderzoek 2026
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

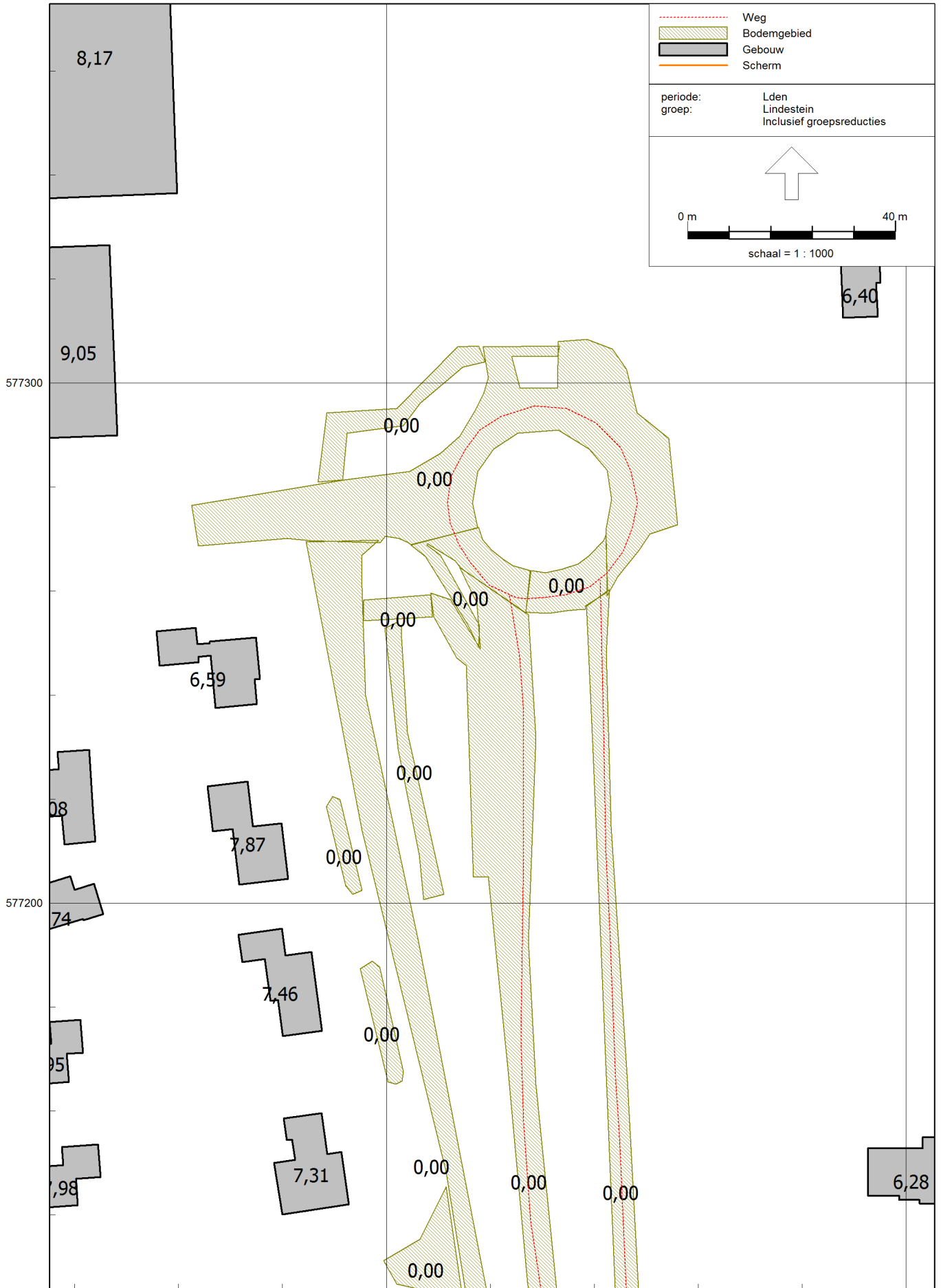
| Naam | %LV(D) | %LV(A) | %LV(N) | %MV(D) | %MV(A) | %MV(N) | %ZV(D) | %ZV(A) | %ZV(N) |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Auwemalaan | 90,80 | 96,77 | 90,37 | 5,76 | 2,32 | 3,01 | 3,44 | 0,91 | 6,62 |
| Rotonde | 89,80 | 95,90 | 90,10 | 5,70 | 2,30 | 3,00 | 3,40 | 0,90 | 6,60 |
| Auwemalaan | 90,97 | 95,71 | 91,33 | 5,13 | 2,14 | 2,65 | 3,90 | 2,14 | 6,02 |
| Lindenstei | 93,71 | 96,15 | 91,72 | 3,55 | 1,93 | 2,42 | 2,74 | 1,93 | 5,86 |
| Midwolderw | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Midwolderw | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Rotonde | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Rotonde | 90,97 | 95,71 | 91,33 | 5,13 | 2,14 | 2,65 | 3,90 | 2,14 | 6,02 |
| Oldebertwe | 92,11 | 96,33 | 93,79 | 5,53 | 2,65 | 3,87 | 2,36 | 1,02 | 2,34 |
| Oldebertwe | 92,78 | 96,45 | 92,57 | 4,17 | 1,93 | 2,44 | 3,05 | 1,62 | 4,98 |
| Zuiderweg | 97,89 | 98,55 | 98,97 | 1,79 | 1,45 | 0,93 | 0,32 | -- | 0,10 |
| Bypass | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Tolberters | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Tolberters | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Rotonde | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Midwolderw | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Midwolderw | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Midwolderw | 86,00 | 93,50 | 86,00 | 9,10 | 4,50 | 9,10 | 4,90 | 2,00 | 4,90 |
| Auwemalaan | 90,97 | 95,71 | 91,33 | 5,13 | 2,14 | 2,65 | 3,90 | 2,14 | 6,02 |

Bijlage 2 Invoergegevens

Bodemfactor en hoogte gebouwen

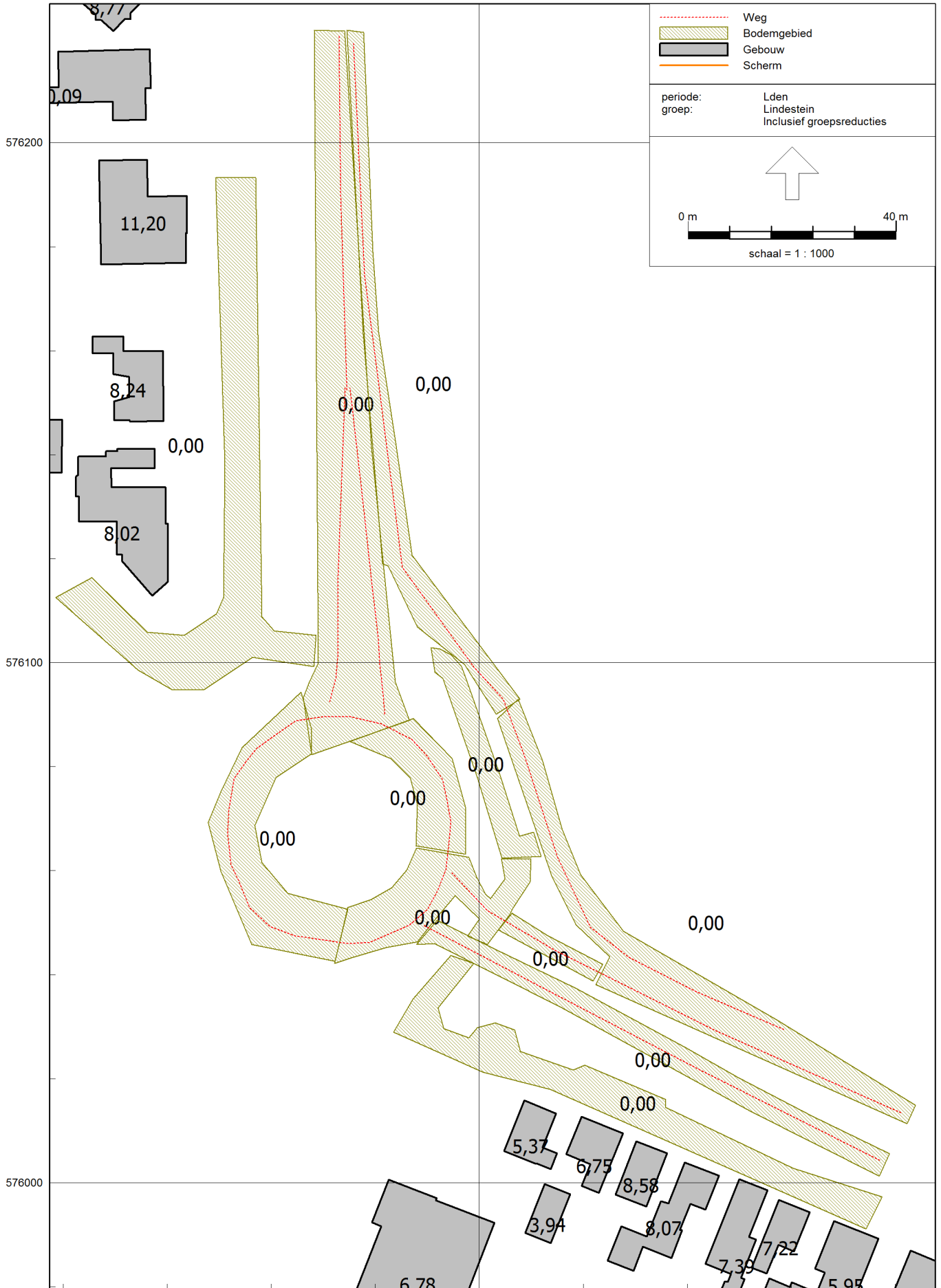


Bodemfactor en hoogte gebouwen



2015

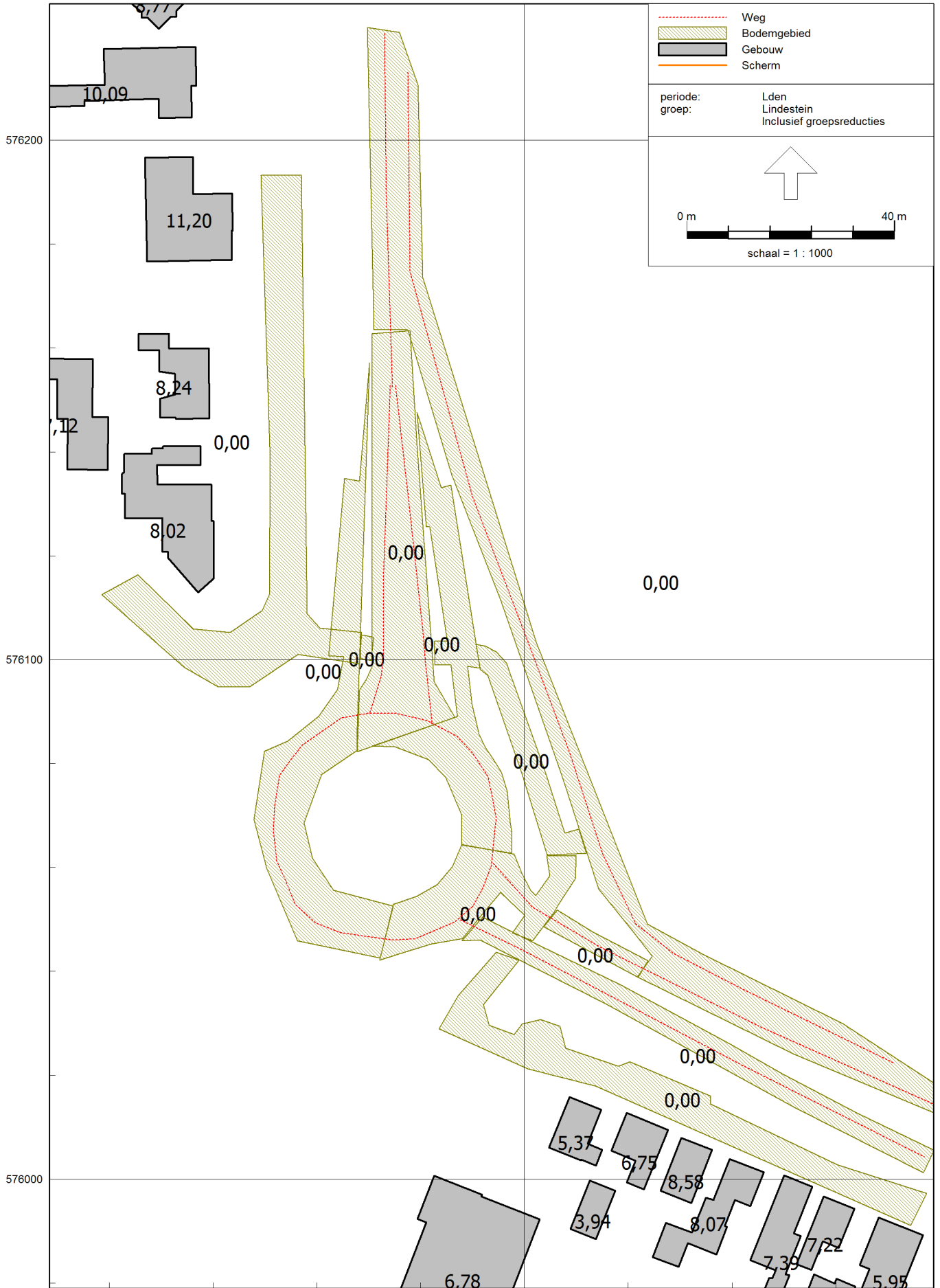
Bodemfactor en hoogte gebouwen



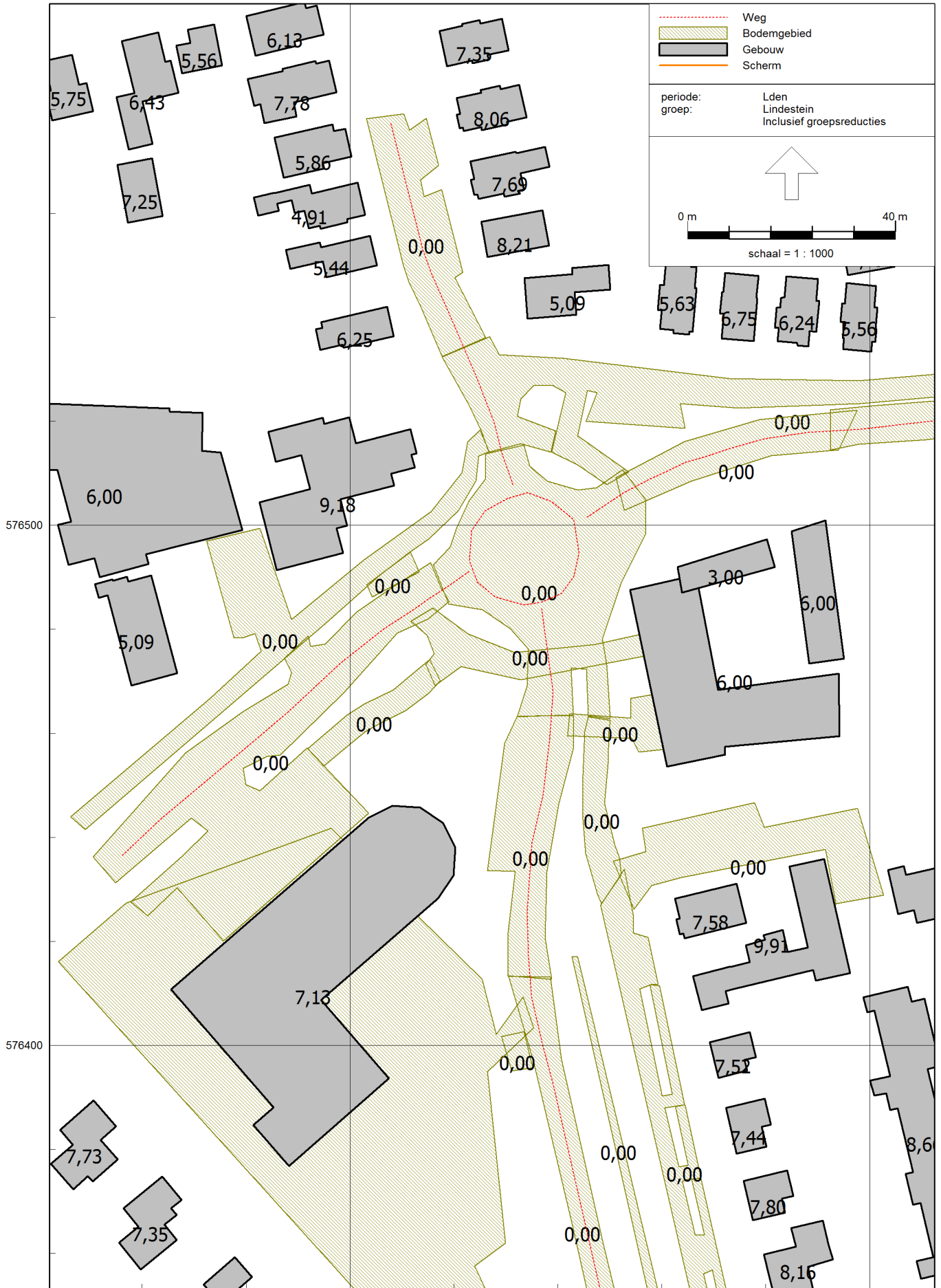
221500

2026

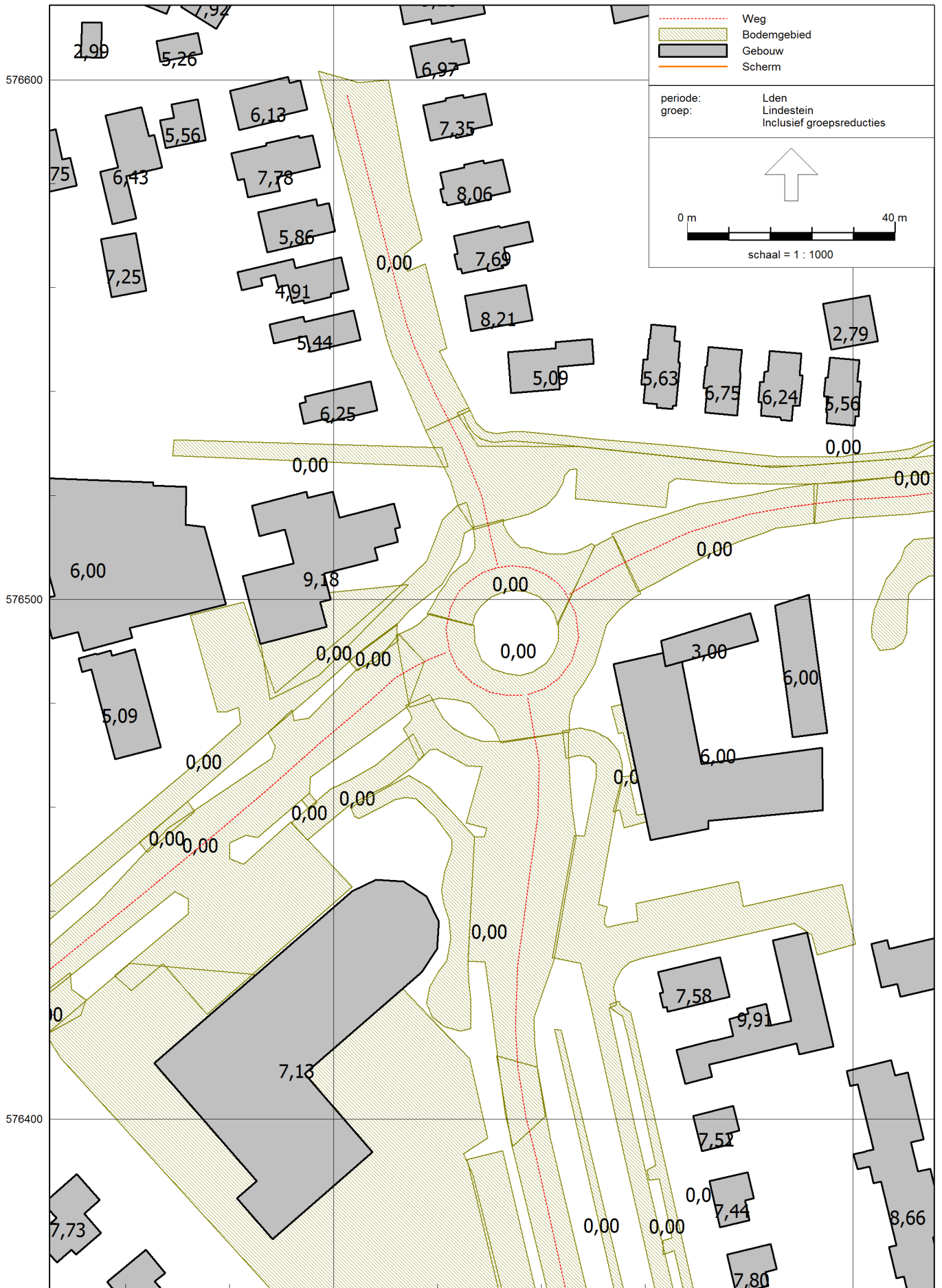
Bodemfactor en hoogte gebouwen



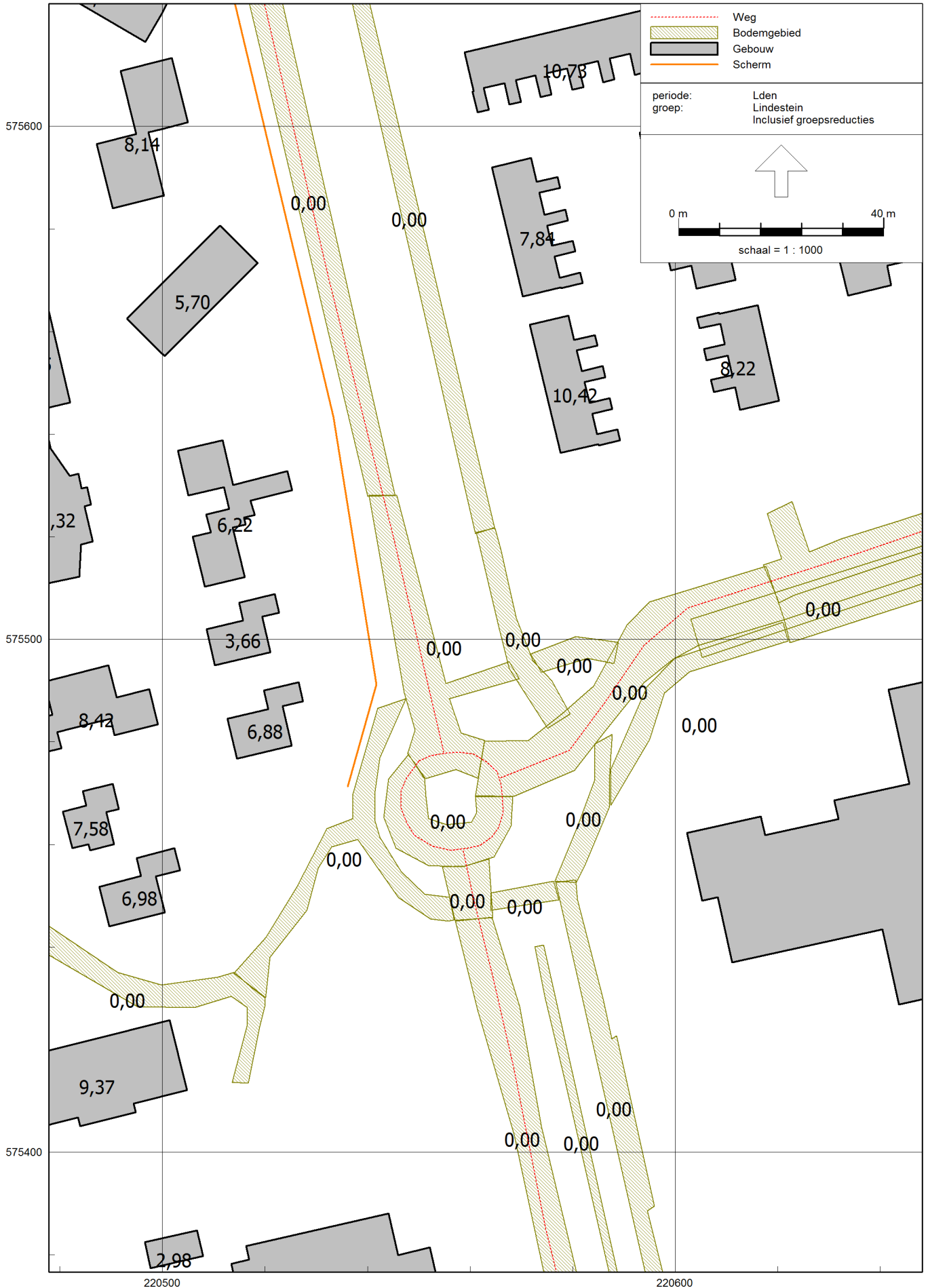
Bodemfactor en hoogte gebouwen

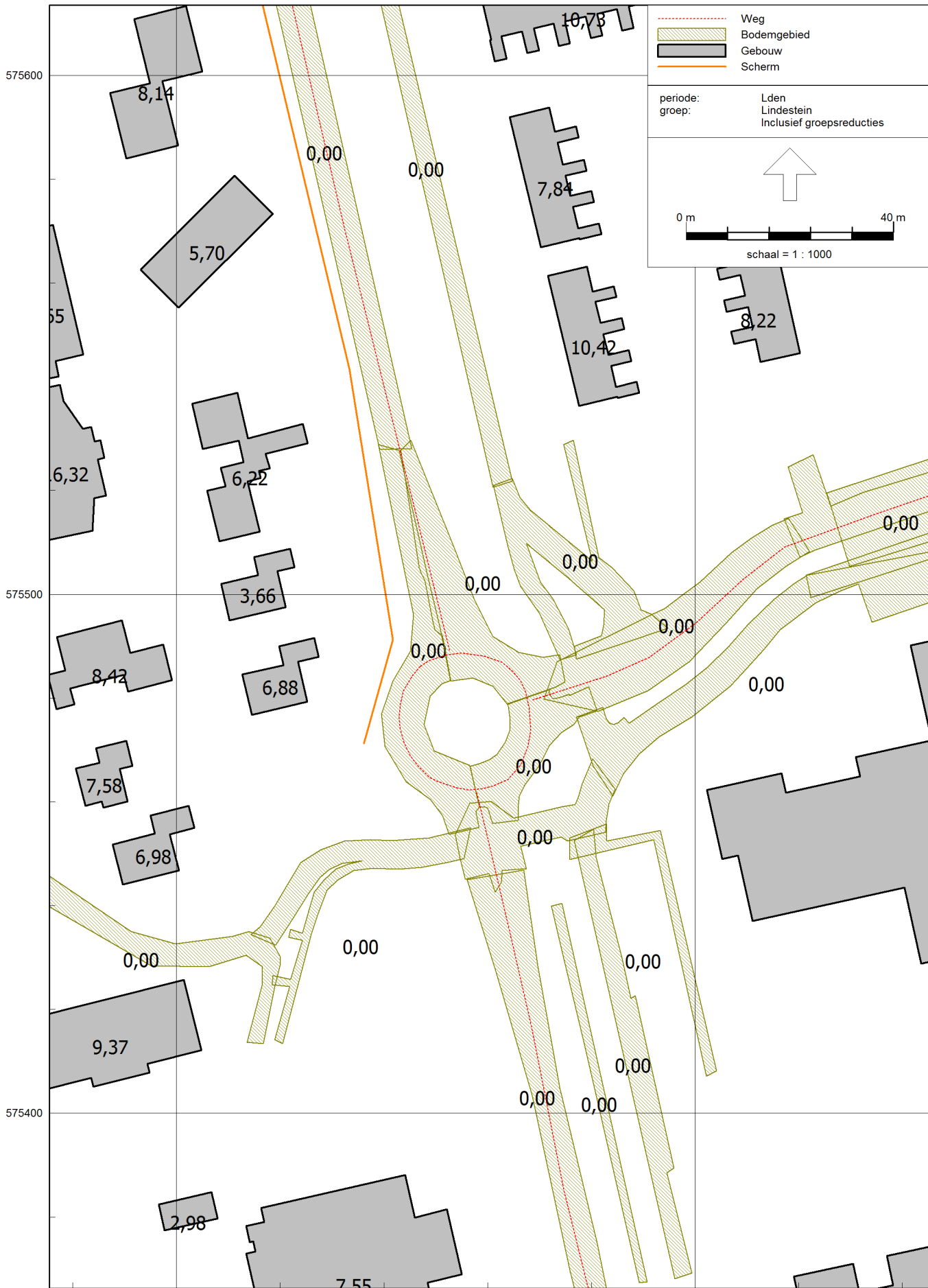


Bodemfactor en hoogte gebouwen

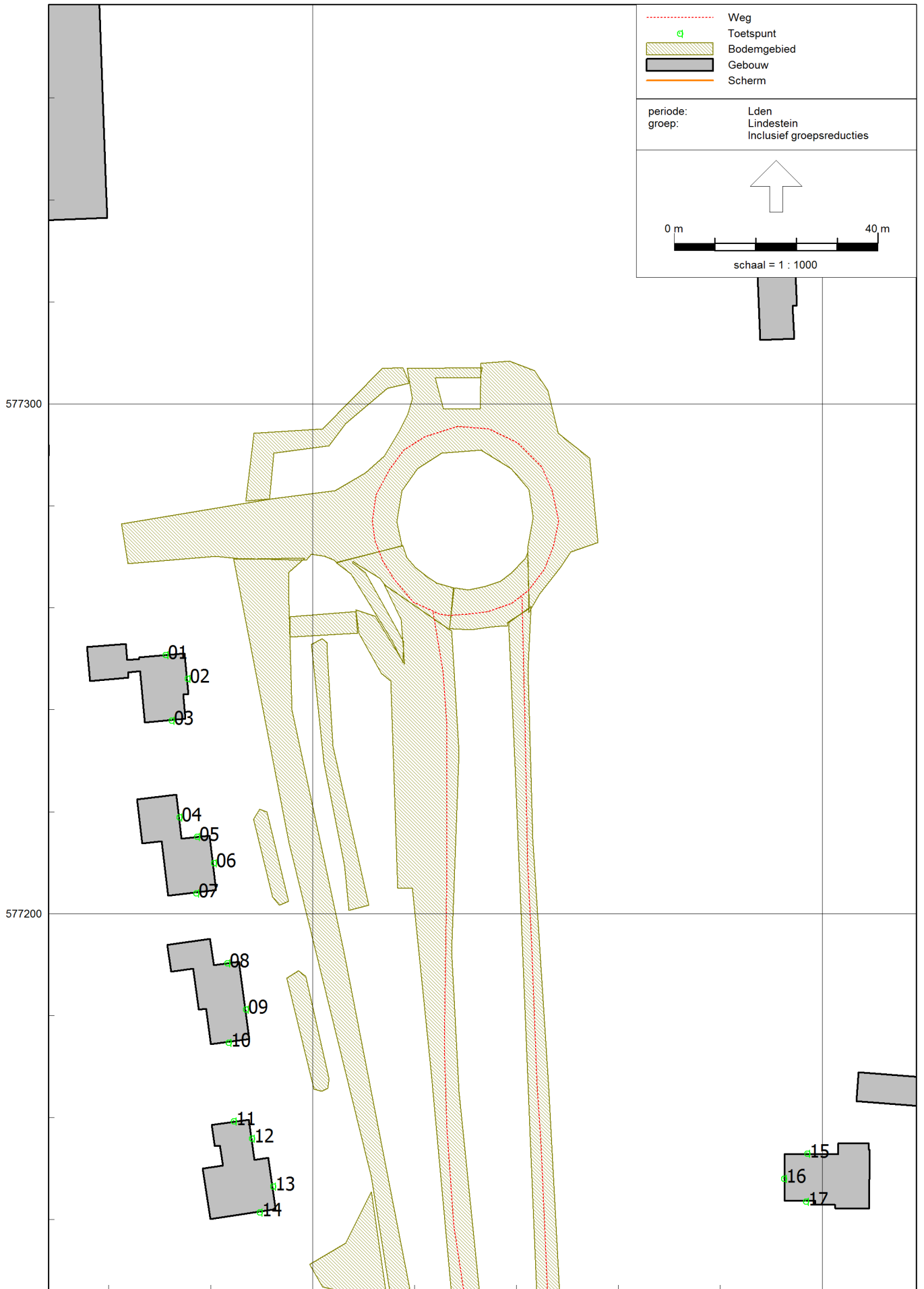


Bodemfactor en hoogte gebouwen





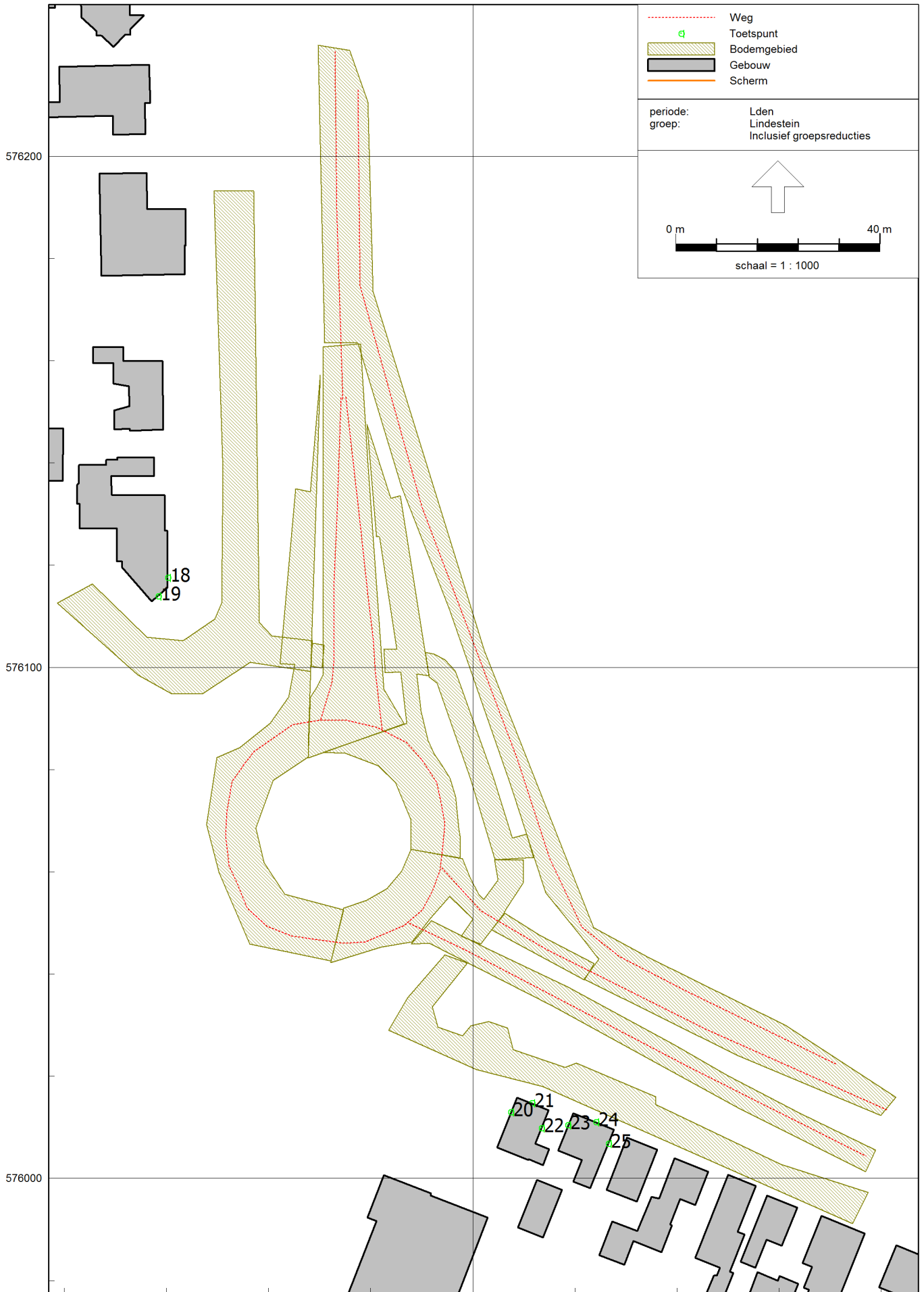
Ligging toetspunten



221400

221500

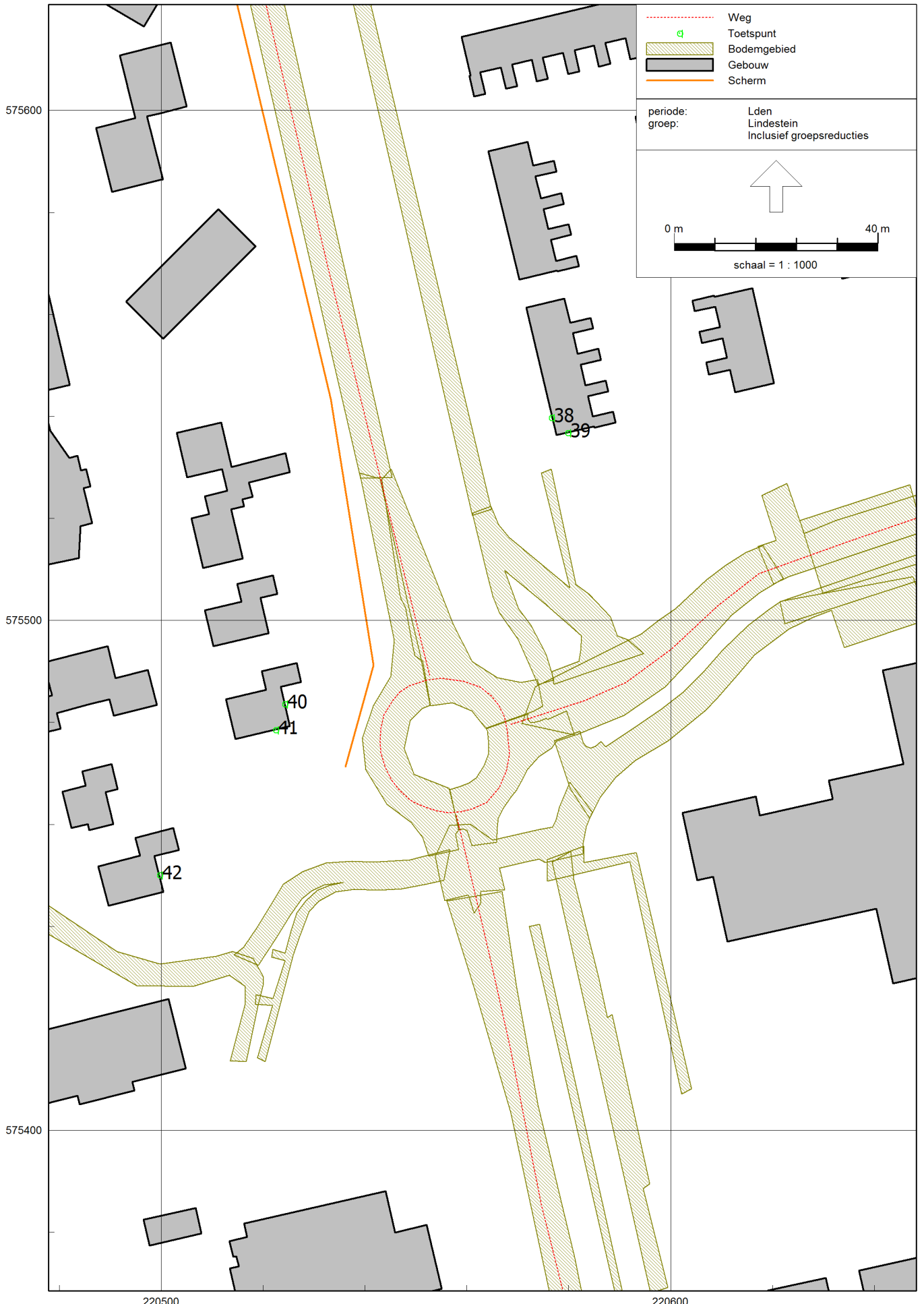
Ligging toetspunten



Ligging toetspunten



Ligging toetspunten



Toetspunten

Model: Akoestisch onderzoek 2015

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Maaiveld | Hdef. | Hoogte A | Hoogte B | Hoogte C | Hoogte D | Hoogte E | Hoogte F | Gevel |
|------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-------|
| 01 | 01 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 02 | 02 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 03 | 03 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 04 | 04 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 05 | 05 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 06 | 06 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 07 | 07 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 08 | 08 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 09 | 09 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 10 | 10 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 11 | 11 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 12 | 12 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 13 | 13 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 14 | 14 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 15 | 15 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 16 | 16 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 17 | 17 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 18 | 18 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 19 | 19 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 20 | 20 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 21 | 21 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 22 | 22 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 23 | 23 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 24 | 24 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 25 | 25 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 26 | 26 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 27 | 27 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 27 | 27 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 28 | 28 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 29 | 29 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 30 | 30 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 31 | 31 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 32 | 32 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 33 | 33 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 34 | 34 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 35 | 35 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 36 | 36 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 37 | 37 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 38 | 38 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 39 | 39 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 40 | 40 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 41 | 41 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |
| 42 | 42 | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | -- | -- | -- | -- | Ja |

Bijlage 3 Rekenresultaten

Resultaten ten gevolge van het verkeer op de Auwemalaan (rotonde west)

| Naam | Omschrijving | Hoogte | 2015 | 2026 | verschil 2026-2015 | toetsingsverschil | reconstructie |
|------|--------------|--------|------|--------|--------------------|-------------------|---------------|
| 01_A | | 1 | 1,5 | -11,16 | -7,11 | 4,05 | n.v.t. nee |
| 01_B | | 1 | 4,5 | -9,75 | -5,47 | 4,28 | n.v.t. nee |
| 02_A | | 2 | 1,5 | -3,47 | -1,61 | 1,86 | n.v.t. nee |
| 02_B | | 2 | 4,5 | -2,32 | -0,43 | 1,89 | n.v.t. nee |
| 03_A | | 3 | 1,5 | -1,91 | -0,57 | 1,34 | n.v.t. nee |
| 03_B | | 3 | 4,5 | 0,65 | 1,68 | 1,03 | n.v.t. nee |
| 04_A | | 4 | 1,5 | -7,96 | -7,52 | 0,44 | n.v.t. nee |
| 04_B | | 4 | 4,5 | -5,22 | -4,86 | 0,36 | n.v.t. nee |
| 04_C | | 4 | 7,5 | -3,98 | -3,46 | 0,52 | n.v.t. nee |
| 05_A | | 5 | 1,5 | -12,89 | -12,75 | 0,14 | n.v.t. nee |
| 05_B | | 5 | 4,5 | -9,62 | -9,39 | 0,23 | n.v.t. nee |
| 05_C | | 5 | 7,5 | -3,7 | -3,47 | 0,23 | n.v.t. nee |
| 06_A | | 6 | 1,5 | -17,47 | -18,02 | -0,55 | n.v.t. nee |
| 06_B | | 6 | 4,5 | -16,09 | -16,75 | -0,66 | n.v.t. nee |
| 06_C | | 6 | 7,5 | -15,73 | -16,4 | -0,67 | n.v.t. nee |
| 07_A | | 7 | 1,5 | -3,19 | -2,12 | 1,07 | n.v.t. nee |
| 07_B | | 7 | 4,5 | -0,65 | 0,35 | 1,00 | n.v.t. nee |
| 07_C | | 7 | 7,5 | 1,92 | 2,79 | 0,87 | n.v.t. nee |
| 08_A | | 8 | 1,5 | -7,4 | -6,43 | 0,97 | n.v.t. nee |
| 08_B | | 8 | 4,5 | -3,47 | -2,5 | 0,97 | n.v.t. nee |
| 09_A | | 9 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. nee |
| 09_B | | 9 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. nee |
| 10_A | | 10 | 1,5 | -0,43 | 1,12 | 1,55 | n.v.t. nee |
| 10_B | | 10 | 4,5 | 1,55 | 3,07 | 1,52 | n.v.t. nee |
| 11_A | | 11 | 1,5 | -3,2 | -2,21 | 0,99 | n.v.t. nee |
| 11_B | | 11 | 4,5 | -1,11 | -0,09 | 1,02 | n.v.t. nee |
| 12_A | | 12 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. nee |
| 12_B | | 12 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. nee |
| 13_A | | 13 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. nee |
| 13_B | | 13 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. nee |
| 14_A | | 14 | 1,5 | -2,7 | -1,52 | 1,18 | n.v.t. nee |
| 14_B | | 14 | 4,5 | -0,42 | 0,61 | 1,03 | n.v.t. nee |
| 15_A | | 15 | 1,5 | -3,49 | -2,9 | 0,59 | n.v.t. nee |
| 15_B | | 15 | 4,5 | 0,42 | 1,02 | 0,60 | n.v.t. nee |
| 16_A | | 16 | 1,5 | -0,8 | 0,53 | 1,33 | n.v.t. nee |
| 16_B | | 16 | 4,5 | 2,81 | 3,2 | 0,39 | n.v.t. nee |
| 17_A | | 17 | 1,5 | -1,94 | -0,78 | 1,16 | n.v.t. nee |
| 17_B | | 17 | 4,5 | 2,63 | 2,65 | 0,02 | n.v.t. nee |
| 18_A | | 18 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. nee |
| 18_B | | 18 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. nee |
| 18_C | | 18 | 7,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. nee |
| 19_A | | 19 | 1,5 | -11,99 | -10,89 | 1,10 | n.v.t. nee |
| 19_B | | 19 | 4,5 | -9,99 | -8,85 | 1,14 | n.v.t. nee |
| 19_C | | 19 | 7,5 | -8,32 | -7,06 | 1,26 | n.v.t. nee |
| 20_A | | 20 | 1,5 | 1,22 | 2,74 | 1,52 | n.v.t. nee |
| 20_B | | 20 | 4,5 | 3,79 | 5,23 | 1,44 | n.v.t. nee |
| 21_A | | 21 | 1,5 | -6,35 | -4,97 | 1,38 | n.v.t. nee |
| 21_B | | 21 | 4,5 | -1,57 | -0,89 | 0,68 | n.v.t. nee |
| 22_A | | 22 | 1,5 | 0,73 | 2,19 | 1,46 | n.v.t. nee |
| 22_B | | 22 | 4,5 | 6,58 | 7,85 | 1,27 | n.v.t. nee |
| 23_A | | 23 | 1,5 | -1,36 | -0,33 | 1,03 | n.v.t. nee |
| 23_B | | 23 | 4,5 | 3,99 | 5,14 | 1,15 | n.v.t. nee |
| 24_A | | 24 | 1,5 | -10,99 | -8,02 | 2,97 | n.v.t. nee |
| 24_B | | 24 | 4,5 | -9,07 | -6,32 | 2,75 | n.v.t. nee |
| 25_A | | 25 | 1,5 | -1,26 | 0,26 | 1,52 | n.v.t. nee |
| 25_B | | 25 | 4,5 | 2,13 | 3,6 | 1,47 | n.v.t. nee |
| 26_A | | 26 | 1,5 | 16,13 | 18,32 | 2,19 | n.v.t. nee |
| 26_B | | 26 | 4,5 | 19,69 | 22,39 | 2,70 | n.v.t. nee |
| 27_A | | 27 | 1,5 | 44,07 | 44,32 | 0,25 | n.v.t. nee |
| 27_A | | 27 | 1,5 | 41,81 | 42,11 | 0,30 | n.v.t. nee |
| 27_B | | 27 | 4,5 | 45,44 | 45,71 | 0,27 | n.v.t. nee |
| 27_B | | 27 | 4,5 | 43,29 | 43,59 | 0,30 | n.v.t. nee |
| 28_A | | 28 | 1,5 | 42,49 | 42,45 | -0,04 | n.v.t. nee |
| 28_B | | 28 | 4,5 | 43,81 | 43,66 | -0,15 | n.v.t. nee |
| 29_A | | 29 | 1,5 | 43,99 | 43,73 | -0,26 | n.v.t. nee |
| 29_B | | 29 | 4,5 | 45,15 | 44,87 | -0,28 | n.v.t. nee |
| 30_A | | 30 | 1,5 | 40,39 | 41,21 | 0,82 | n.v.t. nee |
| 30_B | | 30 | 4,5 | 41,82 | 42,6 | 0,78 | n.v.t. nee |
| 31_A | | 31 | 1,5 | 40,2 | 40,81 | 0,61 | n.v.t. nee |
| 31_B | | 31 | 4,5 | 41,73 | 42,29 | 0,56 | n.v.t. nee |
| 32_A | | 32 | 1,5 | 33,09 | 33,76 | 0,67 | n.v.t. nee |
| 32_B | | 32 | 4,5 | 34,95 | 35,7 | 0,75 | n.v.t. nee |
| 32_C | | 32 | 7,5 | 33,11 | 30,14 | -2,97 | n.v.t. nee |
| 33_A | | 33 | 1,5 | 44,38 | 44,7 | 0,32 | n.v.t. nee |
| 33_B | | 33 | 4,5 | 46,15 | 46,49 | 0,34 | n.v.t. nee |
| 33_C | | 33 | 7,5 | 46,49 | 46,92 | 0,43 | n.v.t. nee |
| 34_A | | 34 | 1,5 | 46,05 | 46,85 | 0,80 | n.v.t. nee |

| | | | | | | | | |
|------|--|----|-----|-------|-------|------|--------|-----|
| 34_B | | 34 | 4,5 | 47,67 | 48,28 | 0,61 | 0,28 | nee |
| 34_C | | 34 | 7,5 | 48,16 | 48,82 | 0,66 | 0,66 | nee |
| 35_A | | 35 | 1,5 | 46,3 | 47,27 | 0,97 | n.v.t. | nee |
| 35_B | | 35 | 4,5 | 48,07 | 48,89 | 0,82 | 0,82 | nee |
| 35_C | | 35 | 7,5 | 48,56 | 49,41 | 0,85 | 0,85 | nee |
| 36_A | | 36 | 1,5 | 49,21 | 50,66 | 1,45 | 1,45 | nee |
| 36_B | | 36 | 4,5 | 50,58 | 51,88 | 1,30 | 1,30 | nee |
| 36_C | | 36 | 7,5 | 50,6 | 51,87 | 1,27 | 1,27 | nee |
| 37_A | | 37 | 1,5 | 51,71 | 52,89 | 1,18 | 1,18 | nee |
| 37_B | | 37 | 4,5 | 53,12 | 54,19 | 1,07 | 1,07 | nee |
| 37_C | | 37 | 7,5 | 53,17 | 54,22 | 1,05 | 1,05 | nee |
| 38_A | | 38 | 1,5 | 17,13 | 18,91 | 1,78 | n.v.t. | nee |
| 38_B | | 38 | 4,5 | 18,3 | 20,18 | 1,88 | n.v.t. | nee |
| 38_C | | 38 | 7,5 | 18,52 | 20,4 | 1,88 | n.v.t. | nee |
| 39_A | | 39 | 1,5 | -0,67 | 1,92 | 2,59 | n.v.t. | nee |
| 39_B | | 39 | 4,5 | -8,88 | -5,63 | 3,25 | n.v.t. | nee |
| 39_C | | 39 | 7,5 | -4,47 | -2,55 | 1,92 | n.v.t. | nee |
| 40_A | | 40 | 1,5 | -1,27 | 0,2 | 1,47 | n.v.t. | nee |
| 40_B | | 40 | 4,5 | 2,53 | 4,13 | 1,60 | n.v.t. | nee |
| 41_A | | 41 | 1,5 | 11,1 | 12,78 | 1,68 | n.v.t. | nee |
| 41_B | | 41 | 4,5 | 13,29 | 15,21 | 1,92 | n.v.t. | nee |
| 42_A | | 42 | 1,5 | 11,9 | 13,23 | 1,33 | n.v.t. | nee |
| 42_B | | 42 | 4,5 | 14,61 | 16,52 | 1,91 | n.v.t. | nee |

Resultaten ten gevolge van het verkeer op de Auwemalaan (rotonde zuid)

| Naam | Omschrijving | Hoogte | 2015 | 2026 | verschil 2026-2015 | toetsingsverschil | reconstructie | |
|------|--------------|--------|------|--------|--------------------|-------------------|---------------|-----|
| 01_A | | 1 | 1,5 | -15,2 | -14,65 | 0,55 | n.v.t. | nee |
| 01_B | | 1 | 4,5 | -12,39 | -11,85 | 0,54 | n.v.t. | nee |
| 02_A | | 2 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 02_B | | 2 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 03_A | | 3 | 1,5 | -2,69 | -2 | 0,69 | n.v.t. | nee |
| 03_B | | 3 | 4,5 | -0,05 | 0,6 | 0,65 | n.v.t. | nee |
| 04_A | | 4 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 04_B | | 4 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 04_C | | 4 | 7,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 05_A | | 5 | 1,5 | -5,56 | -4,64 | 0,92 | n.v.t. | nee |
| 05_B | | 5 | 4,5 | -1,81 | -0,95 | 0,86 | n.v.t. | nee |
| 05_C | | 5 | 7,5 | 1,2 | 2,01 | 0,81 | n.v.t. | nee |
| 06_A | | 6 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 06_B | | 6 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 06_C | | 6 | 7,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 07_A | | 7 | 1,5 | -6,19 | -5,46 | 0,73 | n.v.t. | nee |
| 07_B | | 7 | 4,5 | -1,5 | -0,76 | 0,74 | n.v.t. | nee |
| 07_C | | 7 | 7,5 | 2,25 | 2,85 | 0,60 | n.v.t. | nee |
| 08_A | | 8 | 1,5 | -6,89 | -6,08 | 0,81 | n.v.t. | nee |
| 08_B | | 8 | 4,5 | -2,89 | -2,04 | 0,85 | n.v.t. | nee |
| 09_A | | 9 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 09_B | | 9 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 10_A | | 10 | 1,5 | -1,48 | -0,67 | 0,81 | n.v.t. | nee |
| 10_B | | 10 | 4,5 | 0,97 | 1,75 | 0,78 | n.v.t. | nee |
| 11_A | | 11 | 1,5 | -1,58 | -0,81 | 0,77 | n.v.t. | nee |
| 11_B | | 11 | 4,5 | 0,45 | 1,22 | 0,77 | n.v.t. | nee |
| 12_A | | 12 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 12_B | | 12 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 13_A | | 13 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 13_B | | 13 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 14_A | | 14 | 1,5 | -4,64 | -3,93 | 0,71 | n.v.t. | nee |
| 14_B | | 14 | 4,5 | -1,51 | -0,8 | 0,71 | n.v.t. | nee |
| 15_A | | 15 | 1,5 | -5,69 | -4,94 | 0,75 | n.v.t. | nee |
| 15_B | | 15 | 4,5 | -8,23 | -7,51 | 0,72 | n.v.t. | nee |
| 16_A | | 16 | 1,5 | -0,09 | 0,64 | 0,73 | n.v.t. | nee |
| 16_B | | 16 | 4,5 | 1,21 | 1,95 | 0,74 | n.v.t. | nee |
| 17_A | | 17 | 1,5 | -1,84 | -1,15 | 0,69 | n.v.t. | nee |
| 17_B | | 17 | 4,5 | 0,14 | 0,85 | 0,71 | n.v.t. | nee |
| 18_A | | 18 | 1,5 | 3,42 | 4,53 | 1,11 | n.v.t. | nee |
| 18_B | | 18 | 4,5 | 5,12 | 6,28 | 1,16 | n.v.t. | nee |
| 18_C | | 18 | 7,5 | 5,68 | 6,83 | 1,15 | n.v.t. | nee |
| 19_A | | 19 | 1,5 | 4,5 | 5,64 | 1,14 | n.v.t. | nee |
| 19_B | | 19 | 4,5 | 6,13 | 7,41 | 1,28 | n.v.t. | nee |
| 19_C | | 19 | 7,5 | 6,37 | 7,67 | 1,30 | n.v.t. | nee |
| 20_A | | 20 | 1,5 | 5,42 | 6,31 | 0,89 | n.v.t. | nee |
| 20_B | | 20 | 4,5 | 7,69 | 8,6 | 0,91 | n.v.t. | nee |
| 21_A | | 21 | 1,5 | 1,03 | 1,94 | 0,91 | n.v.t. | nee |
| 21_B | | 21 | 4,5 | 3,54 | 4,49 | 0,95 | n.v.t. | nee |
| 22_A | | 22 | 1,5 | -0,63 | -0,06 | 0,57 | n.v.t. | nee |
| 22_B | | 22 | 4,5 | 5,1 | 5,62 | 0,52 | n.v.t. | nee |
| 23_A | | 23 | 1,5 | 1,89 | 2,63 | 0,74 | n.v.t. | nee |
| 23_B | | 23 | 4,5 | 6,2 | 6,84 | 0,64 | n.v.t. | nee |
| 24_A | | 24 | 1,5 | -0,6 | 0,12 | 0,72 | n.v.t. | nee |

| | | | | | | | | |
|------|--|----|-----|-------|-------|-------|--------|-----|
| 24_B | | 24 | 4,5 | 0,69 | 1,41 | 0,72 | n.v.t. | nee |
| 25_A | | 25 | 1,5 | -0,59 | 0,21 | 0,80 | n.v.t. | nee |
| 25_B | | 25 | 4,5 | 3,63 | 4,51 | 0,88 | n.v.t. | nee |
| 26_A | | 26 | 1,5 | 6,95 | 7,62 | 0,67 | n.v.t. | nee |
| 26_B | | 26 | 4,5 | 10,33 | 10,99 | 0,66 | n.v.t. | nee |
| 27_A | | 27 | 1,5 | 0,3 | 0,6 | 0,30 | n.v.t. | nee |
| 27_A | | 27 | 1,5 | 7,8 | 8,48 | 0,68 | n.v.t. | nee |
| 27_B | | 27 | 4,5 | 5,79 | 6,26 | 0,47 | n.v.t. | nee |
| 27_B | | 27 | 4,5 | 11,07 | 11,67 | 0,60 | n.v.t. | nee |
| 28_A | | 28 | 1,5 | 20,33 | 20,67 | 0,34 | n.v.t. | nee |
| 28_B | | 28 | 4,5 | 21,04 | 21,42 | 0,38 | n.v.t. | nee |
| 29_A | | 29 | 1,5 | 9,9 | 10,52 | 0,62 | n.v.t. | nee |
| 29_B | | 29 | 4,5 | 16,72 | 17,27 | 0,55 | n.v.t. | nee |
| 30_A | | 30 | 1,5 | 20,98 | 21,76 | 0,78 | n.v.t. | nee |
| 30_B | | 30 | 4,5 | 22,29 | 22,91 | 0,62 | n.v.t. | nee |
| 31_A | | 31 | 1,5 | 4,22 | 5,22 | 1,00 | n.v.t. | nee |
| 31_B | | 31 | 4,5 | 7,59 | 8,48 | 0,89 | n.v.t. | nee |
| 32_A | | 32 | 1,5 | 11,21 | 11,88 | 0,67 | n.v.t. | nee |
| 32_B | | 32 | 4,5 | 16,91 | 17,55 | 0,64 | n.v.t. | nee |
| 32_C | | 32 | 7,5 | 21,09 | 21,65 | 0,56 | n.v.t. | nee |
| 33_A | | 33 | 1,5 | 11,74 | 12,64 | 0,90 | n.v.t. | nee |
| 33_B | | 33 | 4,5 | 16,78 | 17,48 | 0,70 | n.v.t. | nee |
| 33_C | | 33 | 7,5 | 21,06 | 21,56 | 0,50 | n.v.t. | nee |
| 34_A | | 34 | 1,5 | 20,23 | 21,52 | 1,29 | n.v.t. | nee |
| 34_B | | 34 | 4,5 | 21,32 | 22,16 | 0,84 | n.v.t. | nee |
| 34_C | | 34 | 7,5 | 21,48 | 22,26 | 0,78 | n.v.t. | nee |
| 35_A | | 35 | 1,5 | 19,86 | 20,83 | 0,97 | n.v.t. | nee |
| 35_B | | 35 | 4,5 | 21,05 | 21,71 | 0,66 | n.v.t. | nee |
| 35_C | | 35 | 7,5 | 21,24 | 21,87 | 0,63 | n.v.t. | nee |
| 36_A | | 36 | 1,5 | 11,83 | 12,18 | 0,35 | n.v.t. | nee |
| 36_B | | 36 | 4,5 | 19,56 | 19,86 | 0,30 | n.v.t. | nee |
| 36_C | | 36 | 7,5 | 21,77 | 22,05 | 0,28 | n.v.t. | nee |
| 37_A | | 37 | 1,5 | 10 | 10,56 | 0,56 | n.v.t. | nee |
| 37_B | | 37 | 4,5 | 17,8 | 18,27 | 0,47 | n.v.t. | nee |
| 37_C | | 37 | 7,5 | 21,55 | 22,01 | 0,46 | n.v.t. | nee |
| 38_A | | 38 | 1,5 | 50,4 | 51,18 | 0,78 | 0,78 | nee |
| 38_B | | 38 | 4,5 | 52,28 | 53,07 | 0,79 | 0,79 | nee |
| 38_C | | 38 | 7,5 | 52,57 | 53,33 | 0,76 | 0,76 | nee |
| 39_A | | 39 | 1,5 | 46,9 | 48,07 | 1,17 | 0,07 | nee |
| 39_B | | 39 | 4,5 | 48,8 | 49,95 | 1,15 | 1,15 | nee |
| 39_C | | 39 | 7,5 | 49,15 | 50,2 | 1,05 | 1,05 | nee |
| 40_A | | 40 | 1,5 | 44,02 | 44,41 | 0,39 | n.v.t. | nee |
| 40_B | | 40 | 4,5 | 50,67 | 50,88 | 0,21 | 0,21 | nee |
| 41_A | | 41 | 1,5 | 46,11 | 44,91 | -1,20 | n.v.t. | nee |
| 41_B | | 41 | 4,5 | 49,55 | 48,89 | -0,66 | -0,66 | nee |
| 42_A | | 42 | 1,5 | 44,95 | 45,23 | 0,28 | n.v.t. | nee |
| 42_B | | 42 | 4,5 | 46,89 | 47,18 | 0,29 | n.v.t. | nee |

Resultaten ten gevolge van het verkeer op de Lindensteinlaan

| Naam | Omschrijving | Hoogte | 2015 | 2026 | verschil 2026-2015 | toetsingsverschil | reconstructie | |
|------|--------------|--------|------|--------|--------------------|-------------------|---------------|-----|
| 01_A | | 1 | 1,5 | -14,55 | -14,02 | 0,53 | n.v.t. | nee |
| 01_B | | 1 | 4,5 | -12,81 | -12,23 | 0,58 | n.v.t. | nee |
| 02_A | | 2 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 02_B | | 2 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 03_A | | 3 | 1,5 | -5,65 | -5,26 | 0,39 | n.v.t. | nee |
| 03_B | | 3 | 4,5 | -2,98 | -2,38 | 0,60 | n.v.t. | nee |
| 04_A | | 4 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 04_B | | 4 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 04_C | | 4 | 7,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 05_A | | 5 | 1,5 | -6,14 | -5,88 | 0,26 | n.v.t. | nee |
| 05_B | | 5 | 4,5 | -2,99 | -2,8 | 0,19 | n.v.t. | nee |
| 05_C | | 5 | 7,5 | -3,29 | -3,35 | -0,06 | n.v.t. | nee |
| 06_A | | 6 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 06_B | | 6 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 06_C | | 6 | 7,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 07_A | | 7 | 1,5 | -7,06 | -6,71 | 0,35 | n.v.t. | nee |
| 07_B | | 7 | 4,5 | -3,61 | -3,34 | 0,27 | n.v.t. | nee |
| 07_C | | 7 | 7,5 | -1,58 | -0,91 | 0,67 | n.v.t. | nee |
| 08_A | | 8 | 1,5 | -6,82 | -6,37 | 0,45 | n.v.t. | nee |
| 08_B | | 8 | 4,5 | -3,11 | -2,63 | 0,48 | n.v.t. | nee |
| 09_A | | 9 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 09_B | | 9 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 10_A | | 10 | 1,5 | -3,46 | -2,95 | 0,51 | n.v.t. | nee |
| 10_B | | 10 | 4,5 | -0,59 | -0,21 | 0,38 | n.v.t. | nee |
| 11_A | | 11 | 1,5 | -4,69 | -4,25 | 0,44 | n.v.t. | nee |
| 11_B | | 11 | 4,5 | -2,85 | -2,3 | 0,55 | n.v.t. | nee |
| 12_A | | 12 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 12_B | | 12 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 13_A | | 13 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |

| | | | | | | | | |
|------|--|----|-----|-------|-------|-------|--------|-----|
| 13_B | | 13 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 14_A | | 14 | 1,5 | -6,58 | -5,92 | 0,66 | n.v.t. | nee |
| 14_B | | 14 | 4,5 | -3,99 | -3,49 | 0,50 | n.v.t. | nee |
| 15_A | | 15 | 1,5 | -14,4 | -15,3 | -0,90 | n.v.t. | nee |
| 15_B | | 15 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 16_A | | 16 | 1,5 | -3,11 | -2,57 | 0,54 | n.v.t. | nee |
| 16_B | | 16 | 4,5 | -1,43 | -0,96 | 0,47 | n.v.t. | nee |
| 17_A | | 17 | 1,5 | -3,56 | -3,08 | 0,48 | n.v.t. | nee |
| 17_B | | 17 | 4,5 | -1,74 | -1,26 | 0,48 | n.v.t. | nee |
| 18_A | | 18 | 1,5 | 5,43 | 6,21 | 0,78 | n.v.t. | nee |
| 18_B | | 18 | 4,5 | 7,43 | 7,95 | 0,52 | n.v.t. | nee |
| 18_C | | 18 | 7,5 | 8,25 | 8,75 | 0,50 | n.v.t. | nee |
| 19_A | | 19 | 1,5 | 5,85 | 6,63 | 0,78 | n.v.t. | nee |
| 19_B | | 19 | 4,5 | 7,75 | 8,28 | 0,53 | n.v.t. | nee |
| 19_C | | 19 | 7,5 | 8,53 | 9,02 | 0,49 | n.v.t. | nee |
| 20_A | | 20 | 1,5 | 4,06 | 4,25 | 0,19 | n.v.t. | nee |
| 20_B | | 20 | 4,5 | 6,61 | 6,67 | 0,06 | n.v.t. | nee |
| 21_A | | 21 | 1,5 | -0,73 | -1,14 | -0,41 | n.v.t. | nee |
| 21_B | | 21 | 4,5 | 0,73 | 0,27 | -0,46 | n.v.t. | nee |
| 22_A | | 22 | 1,5 | -3,34 | -2,87 | 0,47 | n.v.t. | nee |
| 22_B | | 22 | 4,5 | 3,8 | 4,24 | 0,44 | n.v.t. | nee |
| 23_A | | 23 | 1,5 | 0,21 | 0,62 | 0,41 | n.v.t. | nee |
| 23_B | | 23 | 4,5 | 5,16 | 5,38 | 0,22 | n.v.t. | nee |
| 24_A | | 24 | 1,5 | -5,25 | -5,72 | -0,47 | n.v.t. | nee |
| 24_B | | 24 | 4,5 | -4,04 | -4,52 | -0,48 | n.v.t. | nee |
| 25_A | | 25 | 1,5 | -0,43 | 0,12 | 0,55 | n.v.t. | nee |
| 25_B | | 25 | 4,5 | 4,34 | 4,84 | 0,50 | n.v.t. | nee |
| 26_A | | 26 | 1,5 | 3,89 | 4,31 | 0,42 | n.v.t. | nee |
| 26_B | | 26 | 4,5 | 6,34 | 6,72 | 0,38 | n.v.t. | nee |
| 27_A | | 27 | 1,5 | -2,78 | -2,69 | 0,09 | n.v.t. | nee |
| 27_A | | 27 | 1,5 | 5,31 | 6,18 | 0,87 | n.v.t. | nee |
| 27_B | | 27 | 4,5 | 0,24 | 0,49 | 0,25 | n.v.t. | nee |
| 27_B | | 27 | 4,5 | 7,23 | 8,17 | 0,94 | n.v.t. | nee |
| 28_A | | 28 | 1,5 | 8,63 | 7,99 | -0,64 | n.v.t. | nee |
| 28_B | | 28 | 4,5 | 10,03 | 9,5 | -0,53 | n.v.t. | nee |
| 29_A | | 29 | 1,5 | 3,73 | 4,09 | 0,36 | n.v.t. | nee |
| 29_B | | 29 | 4,5 | 8,31 | 8,18 | -0,13 | n.v.t. | nee |
| 30_A | | 30 | 1,5 | 9,72 | 10,57 | 0,85 | n.v.t. | nee |
| 30_B | | 30 | 4,5 | 10,89 | 11,68 | 0,79 | n.v.t. | nee |
| 31_A | | 31 | 1,5 | 3,3 | 4,02 | 0,72 | n.v.t. | nee |
| 31_B | | 31 | 4,5 | 5,59 | 6,33 | 0,74 | n.v.t. | nee |
| 32_A | | 32 | 1,5 | 3,94 | 4,66 | 0,72 | n.v.t. | nee |
| 32_B | | 32 | 4,5 | 7,57 | 8,56 | 0,99 | n.v.t. | nee |
| 32_C | | 32 | 7,5 | 8,92 | 9,61 | 0,69 | n.v.t. | nee |
| 33_A | | 33 | 1,5 | 8,59 | 9,71 | 1,12 | n.v.t. | nee |
| 33_B | | 33 | 4,5 | 10,28 | 11,29 | 1,01 | n.v.t. | nee |
| 33_C | | 33 | 7,5 | 11,07 | 11,9 | 0,83 | n.v.t. | nee |
| 34_A | | 34 | 1,5 | 8,95 | 10,48 | 1,53 | n.v.t. | nee |
| 34_B | | 34 | 4,5 | 10,08 | 11,4 | 1,32 | n.v.t. | nee |
| 34_C | | 34 | 7,5 | 10,31 | 11,6 | 1,29 | n.v.t. | nee |
| 35_A | | 35 | 1,5 | 8,66 | 10,72 | 2,06 | n.v.t. | nee |
| 35_B | | 35 | 4,5 | 9,81 | 11,6 | 1,79 | n.v.t. | nee |
| 35_C | | 35 | 7,5 | 10,08 | 11,79 | 1,71 | n.v.t. | nee |
| 36_A | | 36 | 1,5 | 4,17 | 4,46 | 0,29 | n.v.t. | nee |
| 36_B | | 36 | 4,5 | 9,06 | 8,76 | -0,30 | n.v.t. | nee |
| 36_C | | 36 | 7,5 | 8,81 | 7,86 | -0,95 | n.v.t. | nee |
| 37_A | | 37 | 1,5 | -5,86 | -6,6 | -0,74 | n.v.t. | nee |
| 37_B | | 37 | 4,5 | 1,28 | 0,05 | -1,23 | n.v.t. | nee |
| 37_C | | 37 | 7,5 | 6,14 | 5,41 | -0,73 | n.v.t. | nee |
| 38_A | | 38 | 1,5 | 41,77 | 42,23 | 0,46 | n.v.t. | nee |
| 38_B | | 38 | 4,5 | 42,47 | 42,71 | 0,24 | n.v.t. | nee |
| 38_C | | 38 | 7,5 | 42,24 | 42,4 | 0,16 | n.v.t. | nee |
| 39_A | | 39 | 1,5 | 47,77 | 47,76 | -0,01 | n.v.t. | nee |
| 39_B | | 39 | 4,5 | 49,35 | 49,37 | 0,02 | 0,02 | nee |
| 39_C | | 39 | 7,5 | 49,42 | 49,46 | 0,04 | 0,04 | nee |
| 40_A | | 40 | 1,5 | 35,18 | 35,18 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 40_B | | 40 | 4,5 | 45,94 | 45,84 | -0,10 | n.v.t. | nee |
| 41_A | | 41 | 1,5 | 32,06 | 32,89 | 0,83 | n.v.t. | nee |
| 41_B | | 41 | 4,5 | 43,28 | 43,53 | 0,25 | n.v.t. | nee |
| 42_A | | 42 | 1,5 | 40,82 | 40,6 | -0,22 | n.v.t. | nee |
| 42_B | | 42 | 4,5 | 41,97 | 41,51 | -0,46 | n.v.t. | nee |

Resultaten ten gevolge van het verkeer op de Midwolderweg (rotonde noord)

| Naam | Omschrijving | Hoogte | 2015 | 2026 | verschil 2026-2015 | toetsingsverschil | reconstructie | |
|------|--------------|--------|------|-------|--------------------|-------------------|---------------|-----|
| 01_A | | 1 | 1,5 | 48,87 | 49,2 | 0,33 | 0,33 | nee |
| 01_B | | 1 | 4,5 | 50,83 | 51,17 | 0,34 | 0,34 | nee |
| 02_A | | 2 | 1,5 | 51,61 | 51,89 | 0,28 | 0,28 | nee |
| 02_B | | 2 | 4,5 | 53,49 | 53,8 | 0,31 | 0,31 | nee |
| 03_A | | 3 | 1,5 | 48,1 | 48,46 | 0,36 | 0,36 | nee |

| | | | | | | | | |
|------|--|----|-----|-------|-------|-------|--------|-----|
| 03_B | | 3 | 4,5 | 49,81 | 50,19 | 0,38 | 0,38 | nee |
| 04_A | | 4 | 1,5 | 50,01 | 50,5 | 0,49 | 0,49 | nee |
| 04_B | | 4 | 4,5 | 51,96 | 52,44 | 0,48 | 0,48 | nee |
| 04_C | | 4 | 7,5 | 52,72 | 53,2 | 0,48 | 0,48 | nee |
| 05_A | | 5 | 1,5 | 49,78 | 50,38 | 0,60 | 0,60 | nee |
| 05_B | | 5 | 4,5 | 51,68 | 52,28 | 0,60 | 0,60 | nee |
| 05_C | | 5 | 7,5 | 52,45 | 53,04 | 0,59 | 0,59 | nee |
| 06_A | | 6 | 1,5 | 51,73 | 52,21 | 0,48 | 0,48 | nee |
| 06_B | | 6 | 4,5 | 53,61 | 54,08 | 0,47 | 0,47 | nee |
| 06_C | | 6 | 7,5 | 54,14 | 54,61 | 0,47 | 0,47 | nee |
| 07_A | | 7 | 1,5 | 48,11 | 48,31 | 0,20 | 0,20 | nee |
| 07_B | | 7 | 4,5 | 50,04 | 50,25 | 0,21 | 0,21 | nee |
| 07_C | | 7 | 7,5 | 50,67 | 50,88 | 0,21 | 0,21 | nee |
| 08_A | | 8 | 1,5 | 50,6 | 51,11 | 0,51 | 0,51 | nee |
| 08_B | | 8 | 4,5 | 52,5 | 52,99 | 0,49 | 0,49 | nee |
| 09_A | | 9 | 1,5 | 52,53 | 52,87 | 0,34 | 0,34 | nee |
| 09_B | | 9 | 4,5 | 54,39 | 54,72 | 0,33 | 0,33 | nee |
| 10_A | | 10 | 1,5 | 49,11 | 49,38 | 0,27 | 0,27 | nee |
| 10_B | | 10 | 4,5 | 50,96 | 51,25 | 0,29 | 0,29 | nee |
| 11_A | | 11 | 1,5 | 48,63 | 49,01 | 0,38 | 0,38 | nee |
| 11_B | | 11 | 4,5 | 50,44 | 50,82 | 0,38 | 0,38 | nee |
| 12_A | | 12 | 1,5 | 52,08 | 52,41 | 0,33 | 0,33 | nee |
| 12_B | | 12 | 4,5 | 53,94 | 54,27 | 0,33 | 0,33 | nee |
| 13_A | | 13 | 1,5 | 52,98 | 53,25 | 0,27 | 0,27 | nee |
| 13_B | | 13 | 4,5 | 54,8 | 55,08 | 0,28 | 0,28 | nee |
| 14_A | | 14 | 1,5 | 49,78 | 50,06 | 0,28 | 0,28 | nee |
| 14_B | | 14 | 4,5 | 51,67 | 51,95 | 0,28 | 0,28 | nee |
| 15_A | | 15 | 1,5 | 47,5 | 47,92 | 0,42 | n.v.t. | nee |
| 15_B | | 15 | 4,5 | 49,23 | 49,65 | 0,42 | 0,42 | nee |
| 16_A | | 16 | 1,5 | 50,46 | 50,88 | 0,42 | 0,42 | nee |
| 16_B | | 16 | 4,5 | 52,28 | 52,71 | 0,43 | 0,43 | nee |
| 17_A | | 17 | 1,5 | 47,85 | 48,29 | 0,44 | 0,29 | nee |
| 17_B | | 17 | 4,5 | 49,71 | 50,16 | 0,45 | 0,45 | nee |
| 18_A | | 18 | 1,5 | 7,11 | 7,83 | 0,72 | n.v.t. | nee |
| 18_B | | 18 | 4,5 | 9,85 | 10,61 | 0,76 | n.v.t. | nee |
| 18_C | | 18 | 7,5 | 13,59 | 14,36 | 0,77 | n.v.t. | nee |
| 19_A | | 19 | 1,5 | 5,39 | 6,08 | 0,69 | n.v.t. | nee |
| 19_B | | 19 | 4,5 | 7,89 | 8,61 | 0,72 | n.v.t. | nee |
| 19_C | | 19 | 7,5 | 0,88 | 1,28 | 0,40 | n.v.t. | nee |
| 20_A | | 20 | 1,5 | 24,35 | 24,92 | 0,57 | n.v.t. | nee |
| 20_B | | 20 | 4,5 | 25,21 | 25,79 | 0,58 | n.v.t. | nee |
| 21_A | | 21 | 1,5 | 23,06 | 23,58 | 0,52 | n.v.t. | nee |
| 21_B | | 21 | 4,5 | 24,08 | 24,57 | 0,49 | n.v.t. | nee |
| 22_A | | 22 | 1,5 | 2,8 | 3,29 | 0,49 | n.v.t. | nee |
| 22_B | | 22 | 4,5 | 11,43 | 11,91 | 0,48 | n.v.t. | nee |
| 23_A | | 23 | 1,5 | 23,11 | 23,58 | 0,47 | n.v.t. | nee |
| 23_B | | 23 | 4,5 | 24,83 | 25,29 | 0,46 | n.v.t. | nee |
| 24_A | | 24 | 1,5 | 22,88 | 23,27 | 0,39 | n.v.t. | nee |
| 24_B | | 24 | 4,5 | 24 | 24,4 | 0,40 | n.v.t. | nee |
| 25_A | | 25 | 1,5 | 8,78 | 9,37 | 0,59 | n.v.t. | nee |
| 25_B | | 25 | 4,5 | 12,9 | 13,47 | 0,57 | n.v.t. | nee |
| 26_A | | 26 | 1,5 | 1,84 | 2,25 | 0,41 | n.v.t. | nee |
| 26_B | | 26 | 4,5 | 7,13 | 7,52 | 0,39 | n.v.t. | nee |
| 27_A | | 27 | 1,5 | 9,22 | 9,58 | 0,36 | n.v.t. | nee |
| 27_A | | 27 | 1,5 | 6,54 | 7,01 | 0,47 | n.v.t. | nee |
| 27_B | | 27 | 4,5 | 11,64 | 12,03 | 0,39 | n.v.t. | nee |
| 27_B | | 27 | 4,5 | 7,49 | 7,92 | 0,43 | n.v.t. | nee |
| 28_A | | 28 | 1,5 | 3,33 | 3,97 | 0,64 | n.v.t. | nee |
| 28_B | | 28 | 4,5 | 5,61 | 6,13 | 0,52 | n.v.t. | nee |
| 29_A | | 29 | 1,5 | 10,3 | 10,75 | 0,45 | n.v.t. | nee |
| 29_B | | 29 | 4,5 | 12,19 | 12,63 | 0,44 | n.v.t. | nee |
| 30_A | | 30 | 1,5 | 4,54 | 4,96 | 0,42 | n.v.t. | nee |
| 30_B | | 30 | 4,5 | 8,64 | 9,07 | 0,43 | n.v.t. | nee |
| 31_A | | 31 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 31_B | | 31 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 32_A | | 32 | 1,5 | 10,6 | 11,13 | 0,53 | n.v.t. | nee |
| 32_B | | 32 | 4,5 | 12,88 | 13,37 | 0,49 | n.v.t. | nee |
| 32_C | | 32 | 7,5 | 13,73 | 14,19 | 0,46 | n.v.t. | nee |
| 33_A | | 33 | 1,5 | 7,54 | 7,95 | 0,41 | n.v.t. | nee |
| 33_B | | 33 | 4,5 | 10,28 | 10,7 | 0,42 | n.v.t. | nee |
| 33_C | | 33 | 7,5 | 11,03 | 11,44 | 0,41 | n.v.t. | nee |
| 34_A | | 34 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 34_B | | 34 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 34_C | | 34 | 7,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 35_A | | 35 | 1,5 | 2,18 | 2,03 | -0,15 | n.v.t. | nee |
| 35_B | | 35 | 4,5 | 3,61 | 3,86 | 0,25 | n.v.t. | nee |
| 35_C | | 35 | 7,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 36_A | | 36 | 1,5 | 12,23 | 12,62 | 0,39 | n.v.t. | nee |
| 36_B | | 36 | 4,5 | 14 | 14,39 | 0,39 | n.v.t. | nee |

| | | | | | | | | | |
|------|--|----|-----|-------|-------|------|--|--------|-----|
| 36_C | | 36 | 7,5 | 14,14 | 14,52 | 0,38 | | n.v.t. | nee |
| 37_A | | 37 | 1,5 | 8,37 | 8,92 | 0,55 | | n.v.t. | nee |
| 37_B | | 37 | 4,5 | 10,32 | 10,85 | 0,53 | | n.v.t. | nee |
| 37_C | | 37 | 7,5 | 9,49 | 10,02 | 0,53 | | n.v.t. | nee |
| 38_A | | 38 | 1,5 | 6,17 | 6,64 | 0,47 | | n.v.t. | nee |
| 38_B | | 38 | 4,5 | 4,76 | 5,34 | 0,58 | | n.v.t. | nee |
| 38_C | | 38 | 7,5 | 3,91 | 4,56 | 0,65 | | n.v.t. | nee |
| 39_A | | 39 | 1,5 | 0,48 | 0,71 | 0,23 | | n.v.t. | nee |
| 39_B | | 39 | 4,5 | 2,64 | 2,84 | 0,20 | | n.v.t. | nee |
| 39_C | | 39 | 7,5 | 1,43 | 1,72 | 0,29 | | n.v.t. | nee |
| 40_A | | 40 | 1,5 | 4,34 | 4,74 | 0,40 | | n.v.t. | nee |
| 40_B | | 40 | 4,5 | 6,5 | 6,91 | 0,41 | | n.v.t. | nee |
| 41_A | | 41 | 1,5 | 5,36 | 5,67 | 0,31 | | n.v.t. | nee |
| 41_B | | 41 | 4,5 | 7,01 | 7,38 | 0,37 | | n.v.t. | nee |
| 42_A | | 42 | 1,5 | -3,84 | -3,44 | 0,40 | | n.v.t. | nee |
| 42_B | | 42 | 4,5 | 0,74 | 1,1 | 0,36 | | n.v.t. | nee |

Resultaten ten gevolge van het verkeer op de Midwolderweg/Tolberterstraat/bypass (rotonde oost)

| Naam | Omschrijving | Hoogte | 2015 | 2026 | verschil 2026-2015 | toetsingsverschil | reconstructie | |
|------|--------------|--------|------|-------|--------------------|-------------------|---------------|-----|
| 01_A | | 1 | 1,5 | 4,87 | 5,6 | 0,73 | n.v.t. | nee |
| 01_B | | 1 | 4,5 | 6,82 | 7,58 | 0,76 | n.v.t. | nee |
| 02_A | | 2 | 1,5 | 6,55 | 6,83 | 0,28 | n.v.t. | nee |
| 02_B | | 2 | 4,5 | 10,8 | 11,03 | 0,23 | n.v.t. | nee |
| 03_A | | 3 | 1,5 | 6,73 | 7,06 | 0,33 | n.v.t. | nee |
| 03_B | | 3 | 4,5 | 10,74 | 11,02 | 0,28 | n.v.t. | nee |
| 04_A | | 4 | 1,5 | 7,01 | 7,33 | 0,32 | n.v.t. | nee |
| 04_B | | 4 | 4,5 | 11,09 | 11,36 | 0,27 | n.v.t. | nee |
| 04_C | | 4 | 7,5 | 7,43 | 8,03 | 0,60 | n.v.t. | nee |
| 05_A | | 5 | 1,5 | 8,41 | 8,6 | 0,19 | n.v.t. | nee |
| 05_B | | 5 | 4,5 | 12,54 | 12,7 | 0,16 | n.v.t. | nee |
| 05_C | | 5 | 7,5 | 5,16 | 5,91 | 0,75 | n.v.t. | nee |
| 06_A | | 6 | 1,5 | -1,99 | -1,36 | 0,63 | n.v.t. | nee |
| 06_B | | 6 | 4,5 | 2,27 | 2,89 | 0,62 | n.v.t. | nee |
| 06_C | | 6 | 7,5 | 11,99 | 12,6 | 0,61 | n.v.t. | nee |
| 07_A | | 7 | 1,5 | 6,39 | 6,81 | 0,42 | n.v.t. | nee |
| 07_B | | 7 | 4,5 | 10,59 | 10,96 | 0,37 | n.v.t. | nee |
| 07_C | | 7 | 7,5 | 20,47 | 20,79 | 0,32 | n.v.t. | nee |
| 08_A | | 8 | 1,5 | -3,26 | -2,53 | 0,73 | n.v.t. | nee |
| 08_B | | 8 | 4,5 | 0,71 | 1,48 | 0,77 | n.v.t. | nee |
| 09_A | | 9 | 1,5 | 7,45 | 8,01 | 0,56 | n.v.t. | nee |
| 09_B | | 9 | 4,5 | 8,79 | 9,38 | 0,59 | n.v.t. | nee |
| 10_A | | 10 | 1,5 | 7,97 | 8,36 | 0,39 | n.v.t. | nee |
| 10_B | | 10 | 4,5 | 12,61 | 12,94 | 0,33 | n.v.t. | nee |
| 11_A | | 11 | 1,5 | 8,97 | 9,23 | 0,26 | n.v.t. | nee |
| 11_B | | 11 | 4,5 | 13,58 | 13,79 | 0,21 | n.v.t. | nee |
| 12_A | | 12 | 1,5 | -0,38 | 0,26 | 0,64 | n.v.t. | nee |
| 12_B | | 12 | 4,5 | 3,86 | 4,48 | 0,62 | n.v.t. | nee |
| 13_A | | 13 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 13_B | | 13 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 14_A | | 14 | 1,5 | 7,3 | 7,64 | 0,34 | n.v.t. | nee |
| 14_B | | 14 | 4,5 | 10,85 | 11,11 | 0,26 | n.v.t. | nee |
| 15_A | | 15 | 1,5 | 7,48 | 8,3 | 0,82 | n.v.t. | nee |
| 15_B | | 15 | 4,5 | 8,73 | 9,57 | 0,84 | n.v.t. | nee |
| 16_A | | 16 | 1,5 | 12,97 | 13,54 | 0,57 | n.v.t. | nee |
| 16_B | | 16 | 4,5 | 17,94 | 18,54 | 0,60 | n.v.t. | nee |
| 17_A | | 17 | 1,5 | 13,29 | 13,86 | 0,57 | n.v.t. | nee |
| 17_B | | 17 | 4,5 | 18,81 | 19,41 | 0,60 | n.v.t. | nee |
| 18_A | | 18 | 1,5 | 54,79 | 55,36 | 0,57 | 0,57 | nee |
| 18_B | | 18 | 4,5 | 56,55 | 57,11 | 0,56 | 0,56 | nee |
| 18_C | | 18 | 7,5 | 56,78 | 57,34 | 0,56 | 0,56 | nee |
| 19_A | | 19 | 1,5 | 53,82 | 54,48 | 0,66 | 0,66 | nee |
| 19_B | | 19 | 4,5 | 55,59 | 56,22 | 0,63 | 0,63 | nee |
| 19_C | | 19 | 7,5 | 55,77 | 56,42 | 0,65 | 0,65 | nee |
| 20_A | | 20 | 1,5 | 54,36 | 54,93 | 0,57 | 0,57 | nee |
| 20_B | | 20 | 4,5 | 55,76 | 56,34 | 0,58 | 0,58 | nee |
| 21_A | | 21 | 1,5 | 57,95 | 58,52 | 0,57 | 0,57 | nee |
| 21_B | | 21 | 4,5 | 59,05 | 59,64 | 0,59 | 0,59 | nee |
| 22_A | | 22 | 1,5 | 54,21 | 54,72 | 0,51 | 0,51 | nee |
| 22_B | | 22 | 4,5 | 55,52 | 56,05 | 0,53 | 0,53 | nee |
| 23_A | | 23 | 1,5 | 54,8 | 55,33 | 0,53 | 0,53 | nee |
| 23_B | | 23 | 4,5 | 56,07 | 56,61 | 0,54 | 0,54 | nee |
| 24_A | | 24 | 1,5 | 58,9 | 59,46 | 0,56 | 0,56 | nee |
| 24_B | | 24 | 4,5 | 59,73 | 60,32 | 0,59 | 0,59 | nee |
| 25_A | | 25 | 1,5 | 54,24 | 54,93 | 0,69 | 0,69 | nee |
| 25_B | | 25 | 4,5 | 55,13 | 55,86 | 0,73 | 0,73 | nee |
| 26_A | | 26 | 1,5 | 6,3 | 6,9 | 0,60 | n.v.t. | nee |
| 26_B | | 26 | 4,5 | 11,99 | 12,57 | 0,58 | n.v.t. | nee |
| 27_A | | 27 | 1,5 | 10,7 | 11,84 | 1,14 | n.v.t. | nee |
| 27_A | | 27 | 1,5 | 13,46 | 14,35 | 0,89 | n.v.t. | nee |

| | | | | | | | | |
|------|--|----|-----|-------|-------|-------|--------|-----|
| 27_B | | 27 | 4,5 | 12,01 | 12,95 | 0,94 | n.v.t. | nee |
| 27_B | | 27 | 4,5 | 16,03 | 16,98 | 0,95 | n.v.t. | nee |
| 28_A | | 28 | 1,5 | 14,32 | 15,11 | 0,79 | n.v.t. | nee |
| 28_B | | 28 | 4,5 | 18,78 | 19,58 | 0,80 | n.v.t. | nee |
| 29_A | | 29 | 1,5 | 11,74 | 12,53 | 0,79 | n.v.t. | nee |
| 29_B | | 29 | 4,5 | 16,65 | 17,41 | 0,76 | n.v.t. | nee |
| 30_A | | 30 | 1,5 | 12,27 | 13,02 | 0,75 | n.v.t. | nee |
| 30_B | | 30 | 4,5 | 17,54 | 18,33 | 0,79 | n.v.t. | nee |
| 31_A | | 31 | 1,5 | 11,74 | 12,58 | 0,84 | n.v.t. | nee |
| 31_B | | 31 | 4,5 | 16,84 | 17,69 | 0,85 | n.v.t. | nee |
| 32_A | | 32 | 1,5 | 7,33 | 7,91 | 0,58 | n.v.t. | nee |
| 32_B | | 32 | 4,5 | 12,35 | 12,92 | 0,57 | n.v.t. | nee |
| 32_C | | 32 | 7,5 | 12,2 | 13,05 | 0,85 | n.v.t. | nee |
| 33_A | | 33 | 1,5 | 11,05 | 11,84 | 0,79 | n.v.t. | nee |
| 33_B | | 33 | 4,5 | 16,92 | 17,7 | 0,78 | n.v.t. | nee |
| 33_C | | 33 | 7,5 | 18,78 | 19,54 | 0,76 | n.v.t. | nee |
| 34_A | | 34 | 1,5 | 12,1 | 12,71 | 0,61 | n.v.t. | nee |
| 34_B | | 34 | 4,5 | 18,58 | 19,17 | 0,59 | n.v.t. | nee |
| 34_C | | 34 | 7,5 | 21 | 21,59 | 0,59 | n.v.t. | nee |
| 35_A | | 35 | 1,5 | 12,43 | 13,12 | 0,69 | n.v.t. | nee |
| 35_B | | 35 | 4,5 | 18,63 | 19,34 | 0,71 | n.v.t. | nee |
| 35_C | | 35 | 7,5 | 20,8 | 21,49 | 0,69 | n.v.t. | nee |
| 36_A | | 36 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 36_B | | 36 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 36_C | | 36 | 7,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 37_A | | 37 | 1,5 | 11,25 | 11,55 | 0,30 | n.v.t. | nee |
| 37_B | | 37 | 4,5 | 13,05 | 13,28 | 0,23 | n.v.t. | nee |
| 37_C | | 37 | 7,5 | 12,88 | 13,01 | 0,13 | n.v.t. | nee |
| 38_A | | 38 | 1,5 | 4,75 | 4,84 | 0,09 | n.v.t. | nee |
| 38_B | | 38 | 4,5 | 4,67 | 4,66 | -0,01 | n.v.t. | nee |
| 38_C | | 38 | 7,5 | 4,99 | 4,53 | -0,46 | n.v.t. | nee |
| 39_A | | 39 | 1,5 | 6,43 | 7,11 | 0,68 | n.v.t. | nee |
| 39_B | | 39 | 4,5 | 8,69 | 9,35 | 0,66 | n.v.t. | nee |
| 39_C | | 39 | 7,5 | 10,31 | 10,98 | 0,67 | n.v.t. | nee |
| 40_A | | 40 | 1,5 | 12,18 | 12,91 | 0,73 | n.v.t. | nee |
| 40_B | | 40 | 4,5 | 14,86 | 15,53 | 0,67 | n.v.t. | nee |
| 41_A | | 41 | 1,5 | 6,76 | 7,21 | 0,45 | n.v.t. | nee |
| 41_B | | 41 | 4,5 | 9,72 | 10,29 | 0,57 | n.v.t. | nee |
| 42_A | | 42 | 1,5 | 9,8 | 10,43 | 0,63 | n.v.t. | nee |
| 42_B | | 42 | 4,5 | 12,9 | 13,48 | 0,58 | n.v.t. | nee |

Resultaten ten gevolge van het verkeer op de Oldebertweg

| Naam | Omschrijving | Hoogte | 2015 | 2026 | verschil 2026-2015 | toetsingsverschil | reconstructie | |
|------|--------------|--------|------|--------|--------------------|-------------------|---------------|-----|
| 01_A | | 1 | 1,5 | -11,16 | -5,25 | 5,91 | n.v.t. | nee |
| 01_B | | 1 | 4,5 | -3,58 | 2,82 | 6,40 | n.v.t. | nee |
| 02_A | | 2 | 1,5 | 0 | -2,74 | -2,74 | n.v.t. | nee |
| 02_B | | 2 | 4,5 | 0 | -1,54 | -1,54 | n.v.t. | nee |
| 03_A | | 3 | 1,5 | 1,48 | 3,33 | 1,85 | n.v.t. | nee |
| 03_B | | 3 | 4,5 | 5,15 | 7,32 | 2,17 | n.v.t. | nee |
| 04_A | | 4 | 1,5 | 7,51 | 7,92 | 0,41 | n.v.t. | nee |
| 04_B | | 4 | 4,5 | 10,1 | 10,45 | 0,35 | n.v.t. | nee |
| 04_C | | 4 | 7,5 | 2,85 | 5,72 | 2,87 | n.v.t. | nee |
| 05_A | | 5 | 1,5 | -0,19 | 1,26 | 1,45 | n.v.t. | nee |
| 05_B | | 5 | 4,5 | 2,02 | 3,55 | 1,53 | n.v.t. | nee |
| 05_C | | 5 | 7,5 | 5,83 | 7,63 | 1,80 | n.v.t. | nee |
| 06_A | | 6 | 1,5 | 8,69 | 9,7 | 1,01 | n.v.t. | nee |
| 06_B | | 6 | 4,5 | 10,63 | 11,65 | 1,02 | n.v.t. | nee |
| 06_C | | 6 | 7,5 | 2,84 | 5,16 | 2,32 | n.v.t. | nee |
| 07_A | | 7 | 1,5 | 1,61 | 3,45 | 1,84 | n.v.t. | nee |
| 07_B | | 7 | 4,5 | 5,51 | 7,41 | 1,90 | n.v.t. | nee |
| 07_C | | 7 | 7,5 | 6,51 | 9,27 | 2,76 | n.v.t. | nee |
| 08_A | | 8 | 1,5 | -2,87 | -0,81 | 2,06 | n.v.t. | nee |
| 08_B | | 8 | 4,5 | 1,28 | 3,28 | 2,00 | n.v.t. | nee |
| 09_A | | 9 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 09_B | | 9 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 10_A | | 10 | 1,5 | 1,61 | 3,47 | 1,86 | n.v.t. | nee |
| 10_B | | 10 | 4,5 | 5,84 | 7,68 | 1,84 | n.v.t. | nee |
| 11_A | | 11 | 1,5 | 2,64 | 3,72 | 1,08 | n.v.t. | nee |
| 11_B | | 11 | 4,5 | 5,47 | 6,87 | 1,40 | n.v.t. | nee |
| 12_A | | 12 | 1,5 | 6,59 | 6,85 | 0,26 | n.v.t. | nee |
| 12_B | | 12 | 4,5 | 7,98 | 8,27 | 0,29 | n.v.t. | nee |
| 13_A | | 13 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 13_B | | 13 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 14_A | | 14 | 1,5 | 1,14 | 2,86 | 1,72 | n.v.t. | nee |
| 14_B | | 14 | 4,5 | 3,48 | 5,15 | 1,67 | n.v.t. | nee |
| 15_A | | 15 | 1,5 | -1,33 | 3,4 | 4,73 | n.v.t. | nee |
| 15_B | | 15 | 4,5 | 0,52 | 5,31 | 4,79 | n.v.t. | nee |
| 16_A | | 16 | 1,5 | 4,91 | 6,58 | 1,67 | n.v.t. | nee |
| 16_B | | 16 | 4,5 | 11,1 | 13,34 | 2,24 | n.v.t. | nee |

| | | | | | | | | |
|------|--|----|-----|-------|-------|-------|--------|-----|
| 17_A | | 17 | 1,5 | 4,78 | 6,5 | 1,72 | n.v.t. | nee |
| 17_B | | 17 | 4,5 | 11,05 | 13,36 | 2,31 | n.v.t. | nee |
| 18_A | | 18 | 1,5 | 0 | -5,81 | -5,81 | n.v.t. | nee |
| 18_B | | 18 | 4,5 | 0 | -5,13 | -5,13 | n.v.t. | nee |
| 18_C | | 18 | 7,5 | 0 | -4,88 | -4,88 | n.v.t. | nee |
| 19_A | | 19 | 1,5 | -2,3 | 0,46 | 2,76 | n.v.t. | nee |
| 19_B | | 19 | 4,5 | 0,25 | 2,51 | 2,26 | n.v.t. | nee |
| 19_C | | 19 | 7,5 | 0,78 | 3,02 | 2,24 | n.v.t. | nee |
| 20_A | | 20 | 1,5 | 5 | 6,75 | 1,75 | n.v.t. | nee |
| 20_B | | 20 | 4,5 | 7,85 | 9,41 | 1,56 | n.v.t. | nee |
| 21_A | | 21 | 1,5 | 3,79 | 5,89 | 2,10 | n.v.t. | nee |
| 21_B | | 21 | 4,5 | 6,76 | 8,56 | 1,80 | n.v.t. | nee |
| 22_A | | 22 | 1,5 | 3,65 | 5,81 | 2,16 | n.v.t. | nee |
| 22_B | | 22 | 4,5 | 8,83 | 10,89 | 2,06 | n.v.t. | nee |
| 23_A | | 23 | 1,5 | 0,19 | 2,54 | 2,35 | n.v.t. | nee |
| 23_B | | 23 | 4,5 | 6,48 | 8,56 | 2,08 | n.v.t. | nee |
| 24_A | | 24 | 1,5 | 1,11 | 3,34 | 2,23 | n.v.t. | nee |
| 24_B | | 24 | 4,5 | 3,57 | 5,52 | 1,95 | n.v.t. | nee |
| 25_A | | 25 | 1,5 | 0,88 | 3,01 | 2,13 | n.v.t. | nee |
| 25_B | | 25 | 4,5 | 4,26 | 6,35 | 2,09 | n.v.t. | nee |
| 26_A | | 26 | 1,5 | 50,68 | 51,32 | 0,64 | 0,64 | nee |
| 26_B | | 26 | 4,5 | 51,62 | 52,28 | 0,66 | 0,66 | nee |
| 27_A | | 27 | 1,5 | 49,67 | 50,5 | 0,83 | 0,83 | nee |
| 27_B | | 27 | 4,5 | 51,31 | 52,11 | 0,80 | 0,80 | nee |
| 27_C | | 27 | 7,5 | 54,3 | 55,03 | 0,73 | 0,73 | nee |
| 28_A | | 28 | 1,5 | 51,51 | 52,28 | 0,77 | 0,77 | nee |
| 28_B | | 28 | 4,5 | 53,24 | 53,99 | 0,75 | 0,75 | nee |
| 29_A | | 29 | 1,5 | 47,29 | 48,04 | 0,75 | 0,04 | nee |
| 29_B | | 29 | 4,5 | 49,11 | 49,83 | 0,72 | 0,72 | nee |
| 30_A | | 30 | 1,5 | 47,38 | 48,4 | 1,02 | 0,40 | nee |
| 30_B | | 30 | 4,5 | 49,25 | 50,23 | 0,98 | 0,98 | nee |
| 31_A | | 31 | 1,5 | 47,42 | 48,6 | 1,18 | 0,60 | nee |
| 31_B | | 31 | 4,5 | 49,28 | 50,42 | 1,14 | 1,14 | nee |
| 32_A | | 32 | 1,5 | 37,43 | 38,15 | 0,72 | n.v.t. | nee |
| 32_B | | 32 | 4,5 | 39,34 | 40,12 | 0,78 | n.v.t. | nee |
| 32_C | | 32 | 7,5 | 41,1 | 41,86 | 0,76 | n.v.t. | nee |
| 33_A | | 33 | 1,5 | 52,46 | 53,43 | 0,97 | 0,97 | nee |
| 33_B | | 33 | 4,5 | 53,48 | 54,38 | 0,90 | 0,90 | nee |
| 33_C | | 33 | 7,5 | 53,57 | 54,46 | 0,89 | 0,89 | nee |
| 34_A | | 34 | 1,5 | 55,57 | 56,71 | 1,14 | 1,14 | nee |
| 34_B | | 34 | 4,5 | 56,53 | 57,6 | 1,07 | 1,07 | nee |
| 34_C | | 34 | 7,5 | 56,53 | 57,6 | 1,07 | 1,07 | nee |
| 35_A | | 35 | 1,5 | 55,19 | 56,68 | 1,49 | 1,49 | nee |
| 35_B | | 35 | 4,5 | 56,17 | 57,57 | 1,40 | 1,40 | nee |
| 35_C | | 35 | 7,5 | 56,17 | 57,56 | 1,39 | 1,39 | nee |
| 36_A | | 36 | 1,5 | 44,09 | 45,86 | 1,77 | n.v.t. | nee |
| 36_B | | 36 | 4,5 | 45,72 | 47,43 | 1,71 | n.v.t. | nee |
| 36_C | | 36 | 7,5 | 47,01 | 48,63 | 1,62 | 0,63 | nee |
| 37_A | | 37 | 1,5 | 44,43 | 45,72 | 1,29 | n.v.t. | nee |
| 37_B | | 37 | 4,5 | 46,04 | 47,3 | 1,26 | n.v.t. | nee |
| 37_C | | 37 | 7,5 | 47,11 | 48,33 | 1,22 | 0,33 | nee |
| 38_A | | 38 | 1,5 | 12,15 | 13,47 | 1,32 | n.v.t. | nee |
| 38_B | | 38 | 4,5 | 13,23 | 14,63 | 1,40 | n.v.t. | nee |
| 38_C | | 38 | 7,5 | 13,51 | 14,95 | 1,44 | n.v.t. | nee |
| 39_A | | 39 | 1,5 | 0,34 | 3,53 | 3,19 | n.v.t. | nee |
| 39_B | | 39 | 4,5 | -1,62 | 3,21 | 4,83 | n.v.t. | nee |
| 39_C | | 39 | 7,5 | -0,29 | 4,26 | 4,55 | n.v.t. | nee |
| 40_A | | 40 | 1,5 | 1,93 | 3,62 | 1,69 | n.v.t. | nee |
| 40_B | | 40 | 4,5 | 5,03 | 6,72 | 1,69 | n.v.t. | nee |
| 41_A | | 41 | 1,5 | 5,99 | 7,94 | 1,95 | n.v.t. | nee |
| 41_B | | 41 | 4,5 | 7,12 | 9,23 | 2,11 | n.v.t. | nee |
| 42_A | | 42 | 1,5 | 9,52 | 11,68 | 2,16 | n.v.t. | nee |
| 42_B | | 42 | 4,5 | 11,47 | 13,83 | 2,36 | n.v.t. | nee |

Resultaten ten gevolge van het verkeer op de Zuiderweg

| Naam | Omschrijving | Hoogte | 2015 | 2026 | verschil 2026-2015 | toetsingsverschil | reconstructie | |
|------|--------------|--------|------|--------|--------------------|-------------------|---------------|-----|
| 01_A | | 1 | 1,5 | -17,52 | -14,48 | 3,04 | n.v.t. | nee |
| 01_B | | 1 | 4,5 | -16,28 | -13,11 | 3,17 | n.v.t. | nee |
| 02_A | | 2 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 02_B | | 2 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 03_A | | 3 | 1,5 | -12,96 | -10,41 | 2,55 | n.v.t. | nee |
| 03_B | | 3 | 4,5 | -10,77 | -7,1 | 3,67 | n.v.t. | nee |
| 04_A | | 4 | 1,5 | -12,15 | -7,32 | 4,83 | n.v.t. | nee |
| 04_B | | 4 | 4,5 | -11,02 | -5,48 | 5,54 | n.v.t. | nee |
| 04_C | | 4 | 7,5 | -13,29 | -5,35 | 7,94 | n.v.t. | nee |
| 05_A | | 5 | 1,5 | -12,37 | -7,76 | 4,61 | n.v.t. | nee |
| 05_B | | 5 | 4,5 | -10,69 | -5,71 | 4,98 | n.v.t. | nee |
| 05_C | | 5 | 7,5 | -9,45 | -4,54 | 4,91 | n.v.t. | nee |

| | | | | | | | | |
|------|--|----|-----|--------|--------|-------|--------|-----|
| 06_A | | 6 | 1,5 | -11 | -5,93 | 5,07 | n.v.t. | nee |
| 06_B | | 6 | 4,5 | -9,86 | -3,22 | 6,64 | n.v.t. | nee |
| 06_C | | 6 | 7,5 | -14,85 | -3,03 | 11,82 | n.v.t. | nee |
| 07_A | | 7 | 1,5 | -12,62 | -10,7 | 1,92 | n.v.t. | nee |
| 07_B | | 7 | 4,5 | -10,58 | -8,85 | 1,73 | n.v.t. | nee |
| 07_C | | 7 | 7,5 | -10,2 | -9,06 | 1,14 | n.v.t. | nee |
| 08_A | | 8 | 1,5 | -14,49 | -12,37 | 2,12 | n.v.t. | nee |
| 08_B | | 8 | 4,5 | -10,93 | -9,25 | 1,68 | n.v.t. | nee |
| 09_A | | 9 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 09_B | | 9 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 10_A | | 10 | 1,5 | -12,11 | -11,58 | 0,53 | n.v.t. | nee |
| 10_B | | 10 | 4,5 | -9,35 | -9,51 | -0,16 | n.v.t. | nee |
| 11_A | | 11 | 1,5 | -13,47 | -11,1 | 2,37 | n.v.t. | nee |
| 11_B | | 11 | 4,5 | -11,74 | -9,17 | 2,57 | n.v.t. | nee |
| 12_A | | 12 | 1,5 | -13,42 | -12,87 | 0,55 | n.v.t. | nee |
| 12_B | | 12 | 4,5 | -11,44 | -10,83 | 0,61 | n.v.t. | nee |
| 13_A | | 13 | 1,5 | -13,32 | -13,99 | -0,67 | n.v.t. | nee |
| 13_B | | 13 | 4,5 | -11,35 | -11,86 | -0,51 | n.v.t. | nee |
| 14_A | | 14 | 1,5 | -9,38 | -9,27 | 0,11 | n.v.t. | nee |
| 14_B | | 14 | 4,5 | -7,25 | -7,17 | 0,08 | n.v.t. | nee |
| 15_A | | 15 | 1,5 | -23,77 | -19,31 | 4,46 | n.v.t. | nee |
| 15_B | | 15 | 4,5 | -22,71 | -18,15 | 4,56 | n.v.t. | nee |
| 16_A | | 16 | 1,5 | -11,31 | -10,77 | 0,54 | n.v.t. | nee |
| 16_B | | 16 | 4,5 | -9,5 | -9,47 | 0,03 | n.v.t. | nee |
| 17_A | | 17 | 1,5 | -11,23 | -11,39 | -0,16 | n.v.t. | nee |
| 17_B | | 17 | 4,5 | -9,81 | -10,01 | -0,20 | n.v.t. | nee |
| 18_A | | 18 | 1,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 18_B | | 18 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 18_C | | 18 | 7,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 19_A | | 19 | 1,5 | -11,75 | -11,06 | 0,69 | n.v.t. | nee |
| 19_B | | 19 | 4,5 | -9,84 | -9,16 | 0,68 | n.v.t. | nee |
| 19_C | | 19 | 7,5 | -8,91 | -8,79 | 0,12 | n.v.t. | nee |
| 20_A | | 20 | 1,5 | -8,73 | -7,5 | 1,23 | n.v.t. | nee |
| 20_B | | 20 | 4,5 | -6,67 | -5,51 | 1,16 | n.v.t. | nee |
| 21_A | | 21 | 1,5 | -6,62 | -5,37 | 1,25 | n.v.t. | nee |
| 21_B | | 21 | 4,5 | -4,27 | -3,03 | 1,24 | n.v.t. | nee |
| 22_A | | 22 | 1,5 | -7,75 | -6 | 1,75 | n.v.t. | nee |
| 22_B | | 22 | 4,5 | -3,22 | -1,57 | 1,65 | n.v.t. | nee |
| 23_A | | 23 | 1,5 | -13,99 | -11,9 | 2,09 | n.v.t. | nee |
| 23_B | | 23 | 4,5 | -7,92 | -6,69 | 1,23 | n.v.t. | nee |
| 24_A | | 24 | 1,5 | -9,72 | -8,3 | 1,42 | n.v.t. | nee |
| 24_B | | 24 | 4,5 | -7,6 | -6,23 | 1,37 | n.v.t. | nee |
| 25_A | | 25 | 1,5 | -10,53 | -9,04 | 1,49 | n.v.t. | nee |
| 25_B | | 25 | 4,5 | -7,35 | -5,83 | 1,52 | n.v.t. | nee |
| 26_A | | 26 | 1,5 | 30,14 | 31,16 | 1,02 | n.v.t. | nee |
| 26_B | | 26 | 4,5 | 31,98 | 32,86 | 0,88 | n.v.t. | nee |
| 27_A | | 27 | 1,5 | 38,64 | 39,67 | 1,03 | n.v.t. | nee |
| 27_A | | 27 | 1,5 | 38,64 | 39,77 | 1,13 | n.v.t. | nee |
| 27_B | | 27 | 4,5 | 40,38 | 41,38 | 1,00 | n.v.t. | nee |
| 27_B | | 27 | 4,5 | 40,31 | 41,39 | 1,08 | n.v.t. | nee |
| 28_A | | 28 | 1,5 | 46,24 | 47,1 | 0,86 | n.v.t. | nee |
| 28_B | | 28 | 4,5 | 46,37 | 47,22 | 0,85 | n.v.t. | nee |
| 29_A | | 29 | 1,5 | 49,08 | 49,85 | 0,77 | 0,77 | nee |
| 29_B | | 29 | 4,5 | 49,4 | 50,19 | 0,79 | 0,79 | nee |
| 30_A | | 30 | 1,5 | 50,51 | 51,27 | 0,76 | 0,76 | nee |
| 30_B | | 30 | 4,5 | 50,55 | 51,37 | 0,82 | 0,82 | nee |
| 31_A | | 31 | 1,5 | 45,03 | 45,77 | 0,74 | n.v.t. | nee |
| 31_B | | 31 | 4,5 | 45,21 | 46 | 0,79 | n.v.t. | nee |
| 32_A | | 32 | 1,5 | 45,01 | 45,97 | 0,96 | n.v.t. | nee |
| 32_B | | 32 | 4,5 | 45,66 | 46,64 | 0,98 | n.v.t. | nee |
| 32_C | | 32 | 7,5 | 45,48 | 46,5 | 1,02 | n.v.t. | nee |
| 33_A | | 33 | 1,5 | 47,29 | 48,2 | 0,91 | 0,20 | nee |
| 33_B | | 33 | 4,5 | 47,55 | 48,51 | 0,96 | 0,51 | nee |
| 33_C | | 33 | 7,5 | 47,24 | 48,24 | 1,00 | 0,24 | nee |
| 34_A | | 34 | 1,5 | 41,12 | 42,45 | 1,33 | n.v.t. | nee |
| 34_B | | 34 | 4,5 | 41,3 | 42,63 | 1,33 | n.v.t. | nee |
| 34_C | | 34 | 7,5 | 41,04 | 42,37 | 1,33 | n.v.t. | nee |
| 35_A | | 35 | 1,5 | 36,13 | 37,66 | 1,53 | n.v.t. | nee |
| 35_B | | 35 | 4,5 | 36,87 | 38,43 | 1,56 | n.v.t. | nee |
| 35_C | | 35 | 7,5 | 36,74 | 38,3 | 1,56 | n.v.t. | nee |
| 36_A | | 36 | 1,5 | 32,09 | 32,46 | 0,37 | n.v.t. | nee |
| 36_B | | 36 | 4,5 | 32,99 | 33,44 | 0,45 | n.v.t. | nee |
| 36_C | | 36 | 7,5 | 34,05 | 34,48 | 0,43 | n.v.t. | nee |
| 37_A | | 37 | 1,5 | 34,41 | 34,86 | 0,45 | n.v.t. | nee |
| 37_B | | 37 | 4,5 | 35,25 | 35,8 | 0,55 | n.v.t. | nee |
| 37_C | | 37 | 7,5 | 36,18 | 36,69 | 0,51 | n.v.t. | nee |
| 38_A | | 38 | 1,5 | 6,49 | 7,79 | 1,30 | n.v.t. | nee |
| 38_B | | 38 | 4,5 | 7,86 | 9,03 | 1,17 | n.v.t. | nee |
| 38_C | | 38 | 7,5 | 8,06 | 9,21 | 1,15 | n.v.t. | nee |

| | | | | | | | | |
|------|--|----|-----|--------|-------|------|--------|-----|
| 39_A | | 39 | 1,5 | -10,52 | -8,68 | 1,84 | n.v.t. | nee |
| 39_B | | 39 | 4,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 39_C | | 39 | 7,5 | 0 | 0 | 0,00 | n.v.t. | nee |
| 40_A | | 40 | 1,5 | -9,78 | -8,37 | 1,41 | n.v.t. | nee |
| 40_B | | 40 | 4,5 | -6,19 | -4,91 | 1,28 | n.v.t. | nee |
| 41_A | | 41 | 1,5 | -1,5 | 1,11 | 2,61 | n.v.t. | nee |
| 41_B | | 41 | 4,5 | -0,15 | 2,53 | 2,68 | n.v.t. | nee |
| 42_A | | 42 | 1,5 | 2,25 | 3,8 | 1,55 | n.v.t. | nee |
| 42_B | | 42 | 4,5 | 4,04 | 5,46 | 1,42 | n.v.t. | nee |



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**