

N35 - REALISATIE VIADUCT STATIONSWEG HAARLE

Geluidonderzoek

ALCEDO 

**GEEN GEDOE.
GRAAG GEDAAN.**

N35 - REALISATIE VIADUCT STATIONSWEG HAARLE

Geluidonderzoek

Rapportnummer: 23-09712.R01.V01
Status: definitief
Datum: 3 juli 2023

In opdracht van: BJZ.nu Ruimtelijke plannen en advies
Twentepoort Oost 16a
7609 RG Almelo

Uitgevoerd door: Alcedo B.V.
Postbus 140 7450 AC Holten
Ondernemersweg 3 7451 PK Holten
Contactpersoon:
Telefoon:
Internet: www.alcedo.nl
E-mail:



INHOUD

SAMENVATTING	3
1 INLEIDING	5
2 GELUIDNORMEN	6
2.1 Wetgeving en beleid	6
2.2 Wetgeving	6
2.2.1 Aandachtsgebied	6
2.2.2 Criteria voor nieuwe aanleg en wijziging van een weg	6
2.3 Gemeentelijk geluidbeleid	8
3 GELUID VAN WEGVERKEER	10
3.1 Verkeersgegevens	10
3.2 Rekenmodel	12
3.3 Rekenresultaten en beoordeling	16
3.3.1 Nieuwe weg	17
3.3.2 Stationsweg noord	18
3.3.3 Stationsweg zuid	19
3.3.4 Almeloseweg parallelwegen	20
3.3.5 Almeloseweg N35	21
3.3.6 Alle wegen gezamenlijk (cumulatief)	22
3.4 Maatregelen	23

Bijlagen

- Bijlage 1 Verkeersgegevens
- Bijlage 2 Invoergegevens rekenmodel
- Bijlage 3 Rekenresultaten

SAMENVATTING

De gemeente Hellendoorn is van plan de kruising N35/Stationsweg te Haarle te wijzigen. De wijziging heeft tot doel om het gelijkvloers kruisen van de N35 door de Stationsweg onmogelijk te maken. Daarvoor wordt een viaduct aangelegd. De N35 blijft wel gelijkvloers bereikbaar van en naar de Stationsweg maar kan dus niet meer gelijkvloers worden overgestoken. In de volgende figuur is een impressie gegeven van de huidige en de gewijzigde situatie.



Figuur 1 Huidige en gewijzigde situatie

De wijziging leidt ertoe dat de geluidssituatie bij de woningen in de omgeving verandert. Daarom is een geluidsonderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de wijziging.

Uit het onderzoek blijkt dat de wijziging niet leidt tot een wezenlijke verandering van de totale geluidssituatie bij de omliggende woningen. De grenswaarden volgens de Wet geluidhinder worden niet overschreden.

De geluidbelasting van de te wijzigen wegvakken neemt niet wezenlijk toe bij omliggende woningen.

De beleids-ambitiewaarde van 43 dB vanwege de nieuw aan te leggen weg wordt bij enkele woningen wel overschreden. Dit is aanleiding om na te gaan of er een stiller wegdek kan worden toegepast om de geluidbelasting van de nieuwe weg te verlagen. Van belang daarbij is dat de geluidbelasting van de nieuwe weg lager blijft dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Bovendien is de geluidbelasting van de N35 bepalend voor de totale cumulatieve geluidbelasting. De bijdrage van de nieuwe weg is wezenlijk lager. Een stiller wegdek op de nieuwe weg leidt niet tot een wezenlijke verlaging van de totale

geluidbelasting. Daarom kan worden overwogen dat een stiller wegdek op de nieuw aan te leggen weg redelijkerwijs geen doel dient.

1

INLEIDING

De gemeente Hellendoorn is van plan de kruising N35/Stationsweg te Haarle te wijzigen. De wijziging heeft tot doel om het gelijkvloers kruisen van de N35 door de Stationsweg onmogelijk te maken. Daarvoor wordt een viaduct aangelegd. De N35 blijft wel gelijkvloers bereikbaar van en naar de Stationsweg maar kan dus niet meer gelijkvloers worden overgestoken. In de volgende figuur is een impressie gegeven van de huidige en de gewijzigde situatie.



Figuur 2 Huidige en gewijzigde situatie

De wijziging leidt ertoe dat de geluidssituatie bij de woningen in de omgeving verandert. Het geluidonderzoek geeft inzicht in deze gevolgen en toetst dit aan de wettelijke normen.

2 GELUIDNORMEN

2.1 Wetgeving en beleid

De wettelijke geluidnormen voor wegverkeer zijn opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh) en de Wet milieubeheer (Wm). Naast wettelijke normen gebruikt de gemeente Hellendoorn ook eigen beleid. In dit beleid zijn aanvullende voorwaarden opgenomen waarmee rekening gehouden moet worden.

In de volgende paragrafen zijn de belangrijkste wettelijke normen en beleidsvoorwaarden samengevat. Voor nadere informatie wordt verwezen naar:

- <https://www.overheid.nl/> voor Wet geluidhinder en Wet milieubeheer’;
- <https://www.hellendoorn.nl/politiek-gemeente/publicatie/geluidbeleid> voor gemeentelijk geluidbeleid.

2.2 Wetgeving

2.2.1 Aandachtsgebied

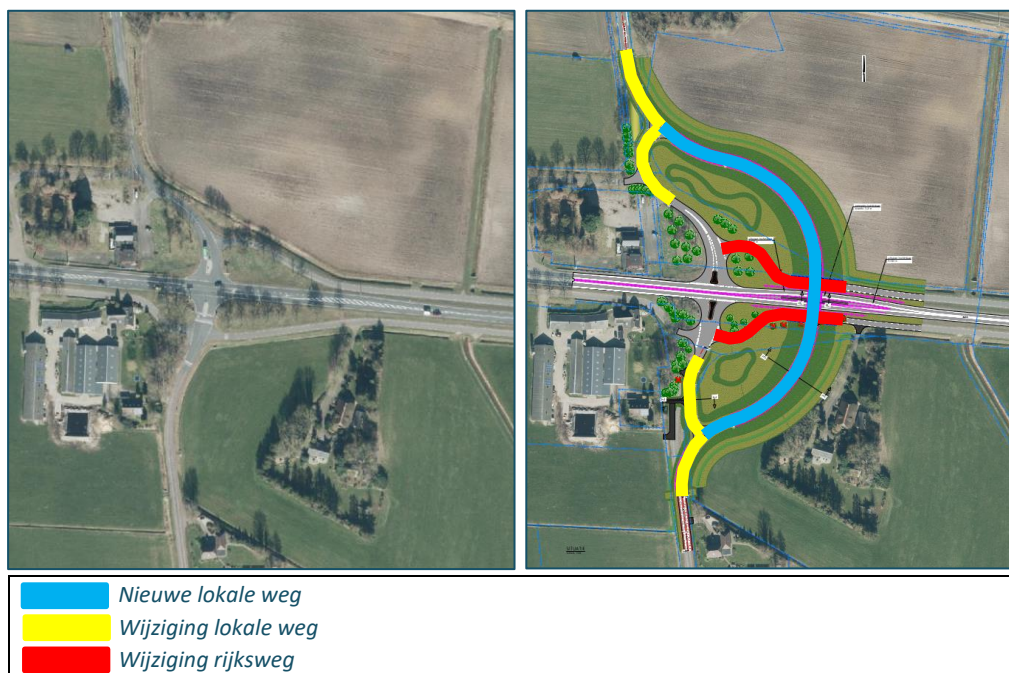
Volgens de Wet geluidhinder hebben alle wegen een zone waarbinnen een geluidonderzoek verplicht is als nieuwe woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd of wegen worden gewijzigd.

- De zonebreedte van de Stationsweg en de parallelwegen (een buitenstedelijke weg met maximaal 2 rijstroken) is 250 meter;
- De zonebreedte van de hoofdrijbaan van de N35 is 250 meter¹.

2.2.2 Criteria voor nieuwe aanleg en wijziging van een weg

Het plan bevat zowel de nieuwe aanleg van een weg als de wijziging van bestaande wegen. In de volgende figuur is dit nader aangegeven.

¹ Zowel de N35 als de parallelwegen zijn rijks-eigendom. De N35 zelf (2 rijstroken) is opgenomen in het wettelijke geluidregister. De parallelwegen (elk 1 rijstrook) zijn niet opgenomen in het geluidregister.



Figuur 3 Gewijzigde en nieuwe wegvakken

Nieuwe lokale weg

Voor de nieuwe aanleg van een lokale buitenstedelijke weg geldt volgens de Wet geluidhinder een voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij omliggende woningen. Als de geluidbelasting binnen deze grens blijft, kan het plan worden gerealiseerd. Als de geluidbelasting hoger is en er redelijkerwijs geen maatregelen getroffen kunnen worden, dan kan door burgemeester en wethouders een hogere grenswaarde worden vastgesteld. De hoogst mogelijke grenswaarde voor een buitenstedelijke woning is 58 dB.

De geluidbelastingen worden bepaald voor (minimaal) het 10^e jaar na de openstelling van de weg. Er wordt dus rekening gehouden met de groei van de hoeveelheid verkeer.

Wijziging lokale weg

Voor de wijziging van een lokale buitenstedelijke weg wordt gekeken naar de eventuele toename van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie of ten opzichte van een eventueel eerder vastgestelde hogere grenswaarde. Als de toename kleiner dan 2 dB (zonder afronding: kleiner dan 1,50 dB) is, dan kan het plan worden gerealiseerd. Als de toename 2 dB of groter is en er redelijkerwijs geen maatregelen getroffen kunnen worden, dan kan door burgemeester en wethouders een hogere grenswaarde worden vastgesteld. De hoogst mogelijke grenswaarde is 68 dB. Een toename tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB is overigens altijd toegestaan, ongeacht hoe groot de toename is.

De geluidbelastingen worden bepaald voor zowel de situatie voorafgaand aan de wijziging als (minimaal) voor het 10^e jaar na de wijziging van de weg.

Wijziging rijksweg

Voor de wijziging van een rijksweg (de N35) moet worden gekeken naar het geluidproductieplafond (GPP). Het GPP is de geluidbelasting op referentiepunten op een

afstand van circa 50 meter vanaf de rand van de weg. Het GPP is vastgelegd in het zogenaamde geluidregister. Als de wijziging leidt tot een overschrijding van het GPP, moet worden afgewogen of de overschrijding redelijkerwijs met maatregelen kan worden weggenomen.

De rijksweg bestaat in dit geval uit de N35 zelf. De parallelwegen zijn ook onderdeel van de rijksweg, maar de verkeersintensiteit hiervan is met enkele honderden motorvoertuigen per etmaal zeer gering. Ten opzichte van de hoofdrijbaan van de N35 is de invloed van de parallelwegen op de omgeving nauwelijks relevant. Daarom wordt bij de beoordeling uitgegaan van de situatie volgens het geluidregister. Volgens het geluidregister is alleen sprake van verkeer op de hoofdrijbaan.

De ligging van de rijstroken op de hoofdrijbaan wijzigt niet wezenlijk. Er is sprake van het vervallen van de mogelijkheid om linksaf te slaan en om een rijbaan te kruisen. Dit wordt afgedwongen door het plaatsen van een lage barrier. Omdat geen wezenlijke invloed van een dergelijke geringe wijziging wordt verwacht, is een GPP overschrijdingstoets niet aan de orde.

Cumulatie

Als een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld of het GPP wordt overschreden, moet ook worden bepaald hoe hoog de gecumuleerde geluidbelasting is. De gecumuleerde geluidbelasting is de totale geluidbelasting van alle wegen, spoorwegen en industrieterreinen. De hogere grenswaarde kan alleen worden vastgesteld als de gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar blijft. Dat geldt ook voor een wijziging van het GPP.

In deze situatie zal er dus geen sprake zijn van een overschrijding van het GPP. Wel is sprake van een wijziging van de gemeentelijke wegenstructuur en de parallelwegen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt daarom de totale gecumuleerde geluidbelasting bepaald voor zowel de huidige als de toekomstige situatie. Daarbij wordt rekening gehouden met het verkeer op de rijksweg volgens het geluidregister en het verkeer op de parallelwegen en de gemeentelijke wegen volgens de gemeentelijke verkeerscijfers.

2.3

Gemeentelijk geluidbeleid

Het gemeentelijke geluidbeleid is de nota “Gebiedsgericht geluidbeleid gemeente Hellendoorn” van 2009 opgenomen. In dit beleid zijn aanvullende voorwaarden opgenomen waarmee rekening gehouden moet worden als hogere grenswaarden nodig zijn. De aanvullende voorwaarden hebben hoofdzakelijk betrekking op situaties waarbij nieuwe woningen worden gerealiseerd.

Voor situaties waar een weg wordt aangelegd, zijn geen aanvullende voorwaarden opgenomen.

Voor situaties waar een weg wordt gewijzigd, is wel een aanvullende voorwaarde opgenomen. Als de heersende geluidbelasting hoger is dan de ambitiewaarde en de geluidbelasting toeneemt door autonome ontwikkeling, moet bij een wijziging van de weg nadrukkelijk worden overwogen om stille wegdekken toe te passen. Daarmee kan de toename van de geluidbelasting worden gecompenseerd/gereduceerd. De ambitiewaarde

voor wegverkeer is in deze situatie (buitengebied) 43 dB. Als bovengrens wordt een waarde van 53 dB gehanteerd.

3

GELUID VAN WEGVERKEER

3.1

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens van de lokale wegen zijn aangeleverd door de gemeente Hellendoorn. De gegevens betreffen een prognose voor de jaren 2020 en 2030. Om de gegevens voor de jaren 2023 (minimaal 1 jaar voor de wijziging) en 2036 (minimaal 10 jaar na de ingebruikname) te bepalen is een groei van 0,5% per jaar toegepast op de cijfers van 2020 en 2030.

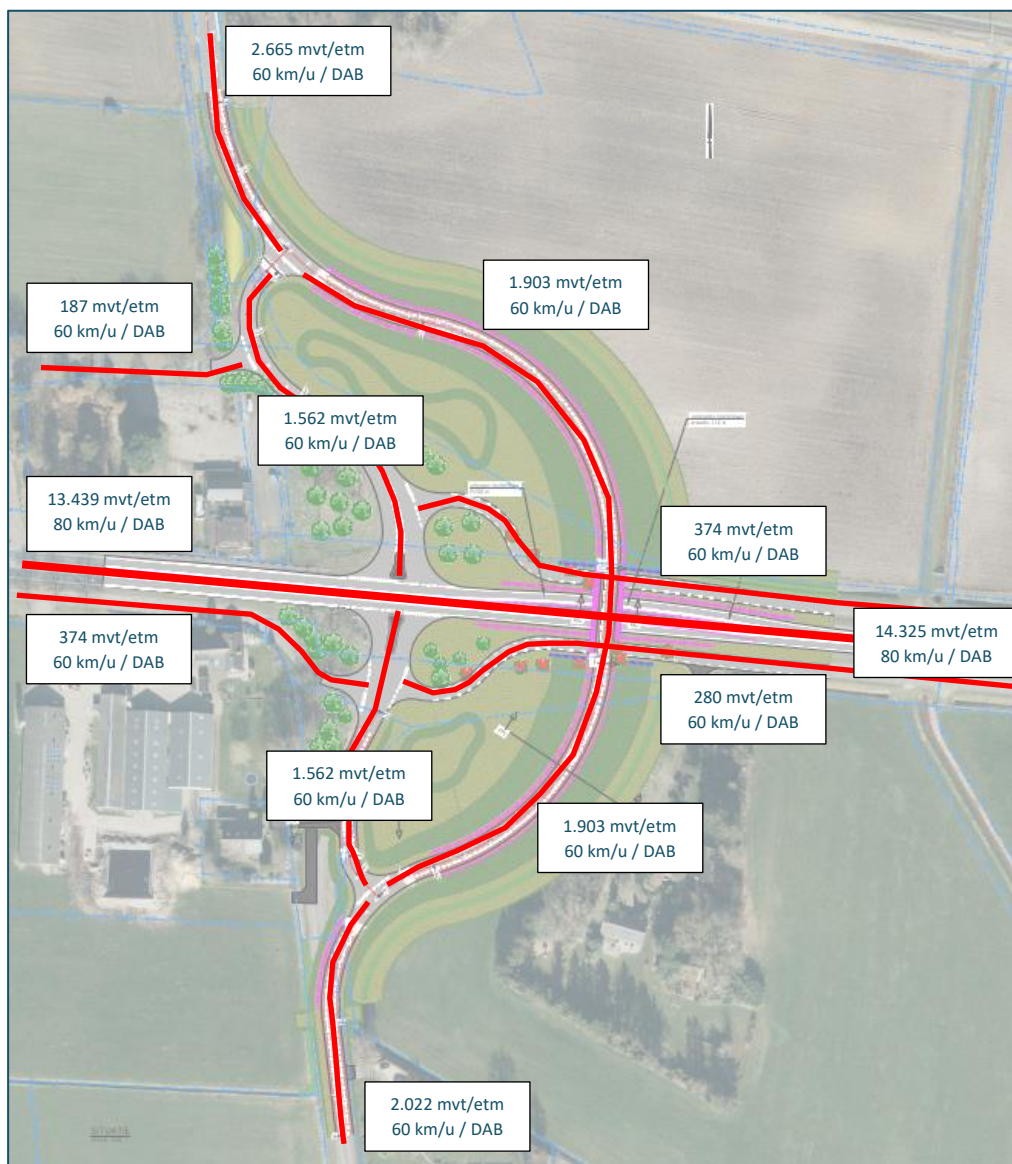
De verkeersgegevens van de hoofdrijbaan van de N35 zijn afkomstig van het wettelijk geluidregister, peildatum 8 juni 2023. Het geluidregister bevat de verkeersgegevens die zijn afgestemd op de wettelijk toegestane geluidproductie van de rijksweg.

In de volgende figuren zijn enkele relevante verkeers- en verhardingsgegevens van de wegen samengevat. Gedetailleerde gegevens zijn opgenomen in bijlage 1 en 2.





Figuur 4 Verkeers- en verhardingsgegevens 2023



Figuur 5 Verkeers- en verhardingsgegevens 2036

3.2

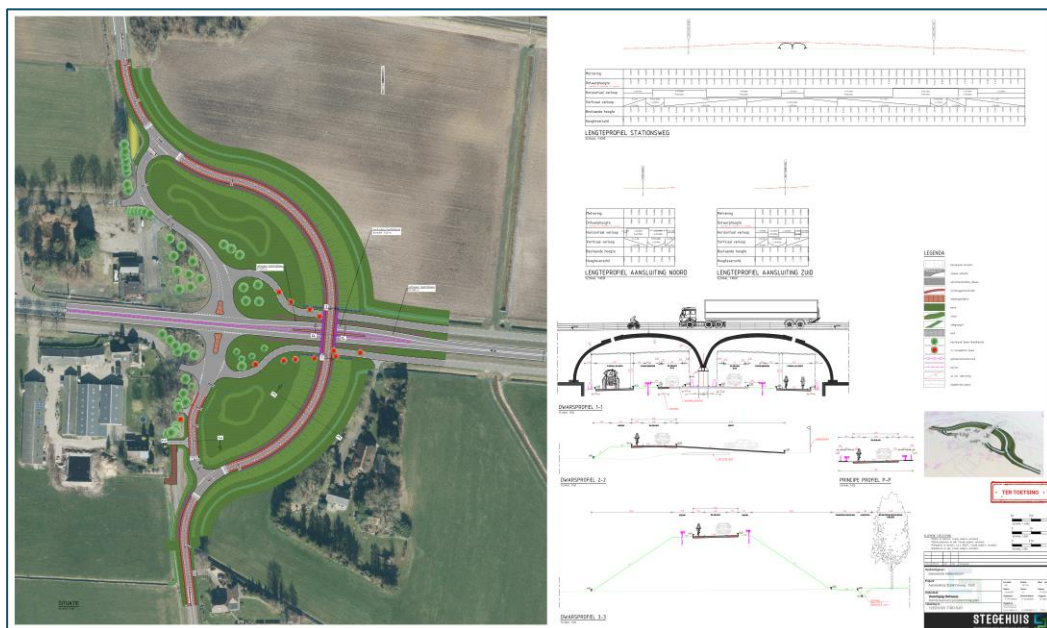
Rekenmodel

Met een rekenmodel zijn de geluidbelastingen per weg berekend. De geluidbelastingen zijn berekend bij bestaande geluidgevoelige bestemmingen (in dit geval woningen) rondom de nieuwe en de te wijzigen wegen. Dit betreft niet alleen woningen die direct ter hoogte van de te wijzigen of aan te leggen wegvakken liggen, maar ook woningen die verderop langs de weg liggen. Het aandachtsgebied langs de weg houdt dus niet op bij de plek waar de wijziging ophoudt, maar wordt verder doorgetrokken. Daarbij wordt (ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening) een afstand gehanteerd die overeenkomt met de breedte van de geluidzone.

Als basis voor het rekenmodel is gebruik gemaakt van de actuele maaiveld-, gebouw- en verhardingsgegevens die zijn ontleend aan pdok.nl. De hoogte en de ligging van de gebouwen

in de directe omgeving van het kruispunt zijn geverifieerd aan de hand van Streetview foto's. De verhardingen van woon- en bedrijfspercelen in de direct omgeving van het kruispunt zijn ingevoerd aan de hand van luchtfoto's.

Voor de gewijzigde situatie is gebruik gemaakt van de door de gemeente Hellendoorn aangeleverde tekening nummer 128202301-T-VO-S-01-1 van 1 mei 2023. Een impressie van deze tekening is hierna gegeven.



Figuur 6 Impressie nieuwe situatie

De berekeningen zijn uitgevoerd volgens standaard rekenmethode 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In dit driedimensionale model worden onder andere wegen, verharde vlakken en aanwezige gebouwen opgenomen. De geluidbelastingen worden berekend op iedere verdieping van het gebouw voor zover er ook daadwerkelijk sprake kan zijn van bewoning.

In de onderstaande figuren zijn impressies van de rekenmodellen opgenomen.



Figuur 7 Impressie rekenmodel huidige situatie (2023)



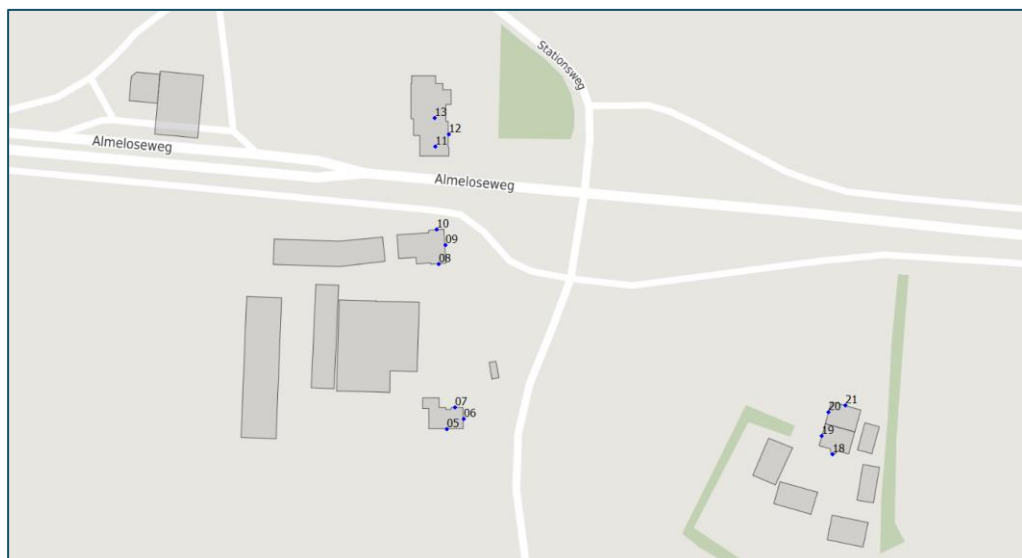
Figuur 8 Impressie rekenmodel gewijzigde situatie (2036)

In de volgende figuren is de ligging van de beoordelingspunten meer gedetailleerd weergegeven.



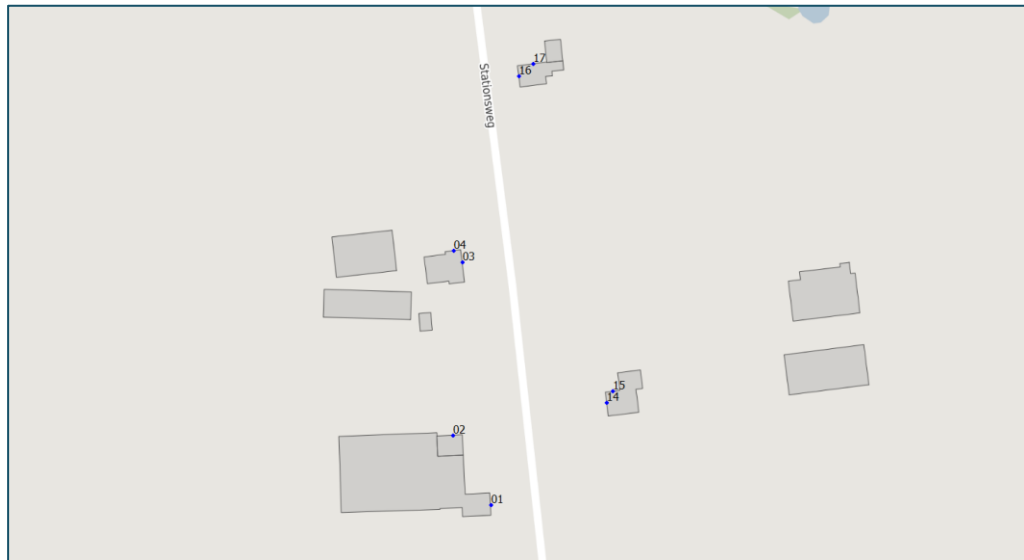


Figuur 9 Ligging beoordelingspunten (noord)



Figuur 10 Ligging beoordelingspunten (midden)





Figuur 11 Ligging beoordelingspunten (zuid)

De invoergegevens zijn in bijlage 2 opgenomen.

3.3

Rekenresultaten en beoordeling

De rekenresultaten op alle beoordelingspunten zijn per weg en cumulatief in bijlage 3 opgenomen. De gepresenteerde geluidbelastingen per weg houden rekening met de verwachting dat het verkeer in de toekomst stiller wordt (volgens artikel 110g Wgh). Deze aftrek bedraagt 5 dB voor wegen met een rijsnelheid lager dan 70 km/uur. De aftrek bedraagt 2 tot 4 dB (afhankelijk van de hoogte van de geluidbelasting) voor wegen met een rijsnelheid van 70 km/uur of hoger. De gecumuleerde geluidbelasting houdt geen rekening met deze aftrek.

In de volgende paragrafen is, per wegvak en cumulatief, een korte samenvatting van de resultaten gegeven.

3.3.1

Nieuwe weg

In de volgende figuur zijn de hoogst berekende geluidbelastingen van de nieuw aan te leggen weg op de omliggende woningen weergegeven.



Figuur 12 Geluidbelasting nieuwe weg

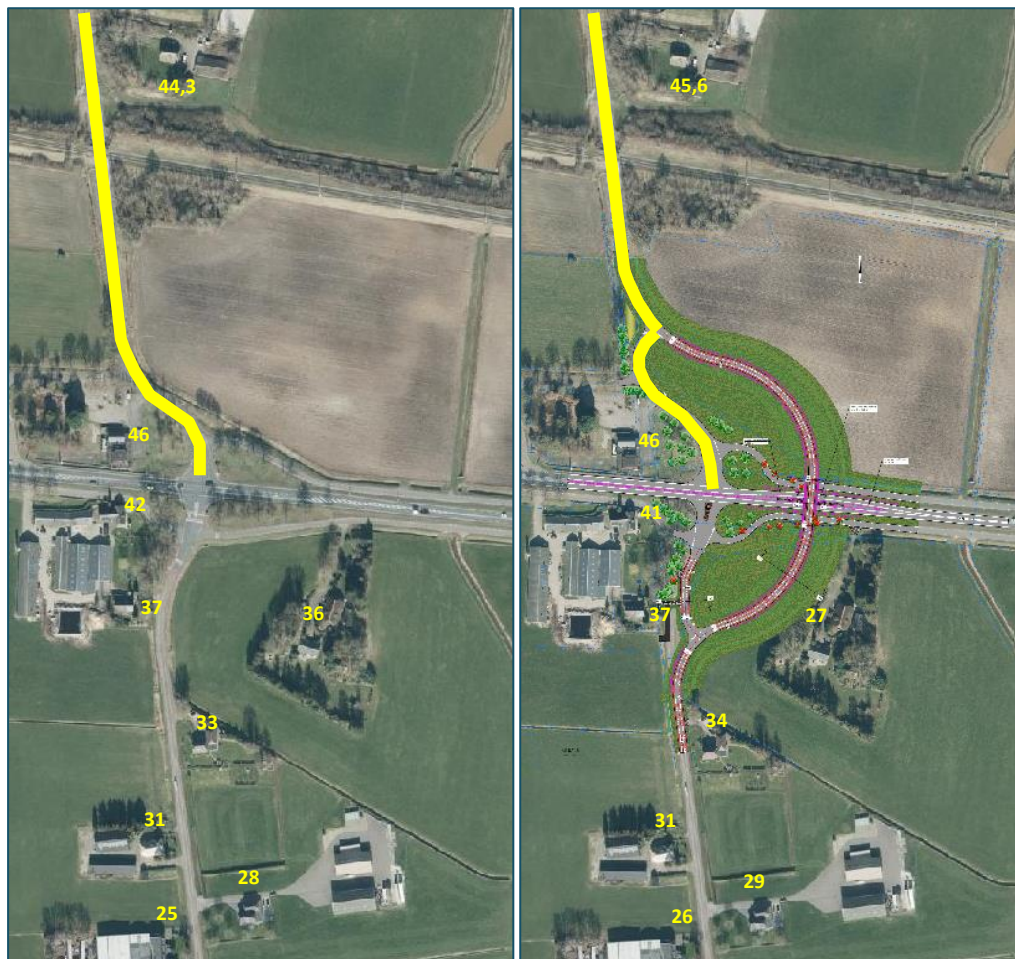
De geluidbelasting vanwege de nieuwe weg voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB volgens de Wet geluidhinder. De geluidssituatie is daarmee wettelijk gezien aanvaardbaar.

De geluidbelasting vanwege de nieuwe weg is bij enkele woningen hoger dan de beleids-ambitiewaarde van 43 dB. Daarom wordt in paragraaf 3.4 alsnog gezien in hoeverre toepassing van stiller asfalt aan de orde kan zijn.

3.3.2

Stationsweg noord

In de volgende figuur zijn de hoogst berekende geluidbelastingen van de huidige en de gewijzigde Stationsweg ten noorden van de N35 weergegeven.



Figuur 13 Geluidbelasting Stationsweg noord

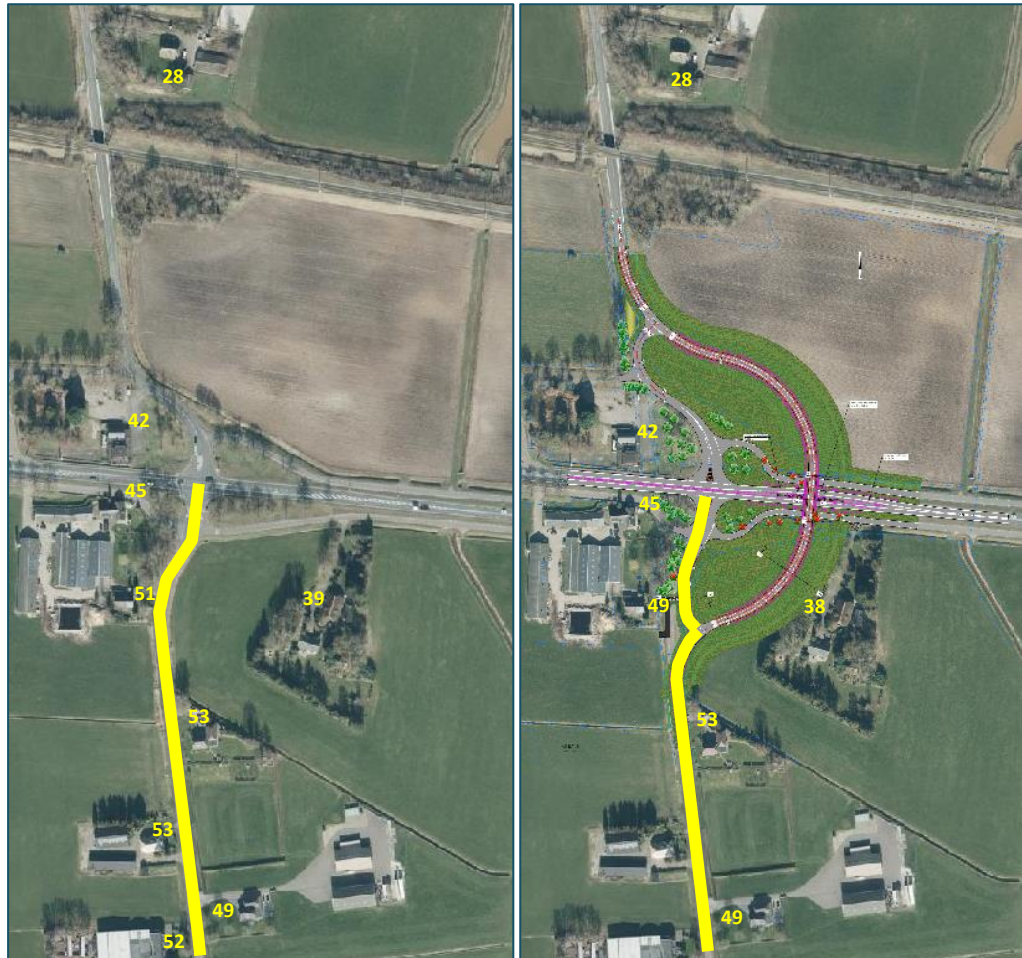
De geluidbelasting neemt vanwege de wijziging niet toe met 1,5 dB of meer. De geluidssituatie is daarmee wettelijk gezien aanvaardbaar.

De geluidbelasting is weliswaar hoger dan de beleids-ambitiewaarde van 43 dB maar omdat geen sprake is van een (wezenlijke) toename, wordt geen verdere afweging naar toepassing van stiller asfalt uitgevoerd.

3.3.3

Stationsweg zuid

In de volgende figuur zijn de hoogst berekende geluidbelastingen van de huidige en de gewijzigde Stationsweg ten zuiden van de N35 weergegeven.



Figuur 14 Geluidbelasting Stationsweg zuid

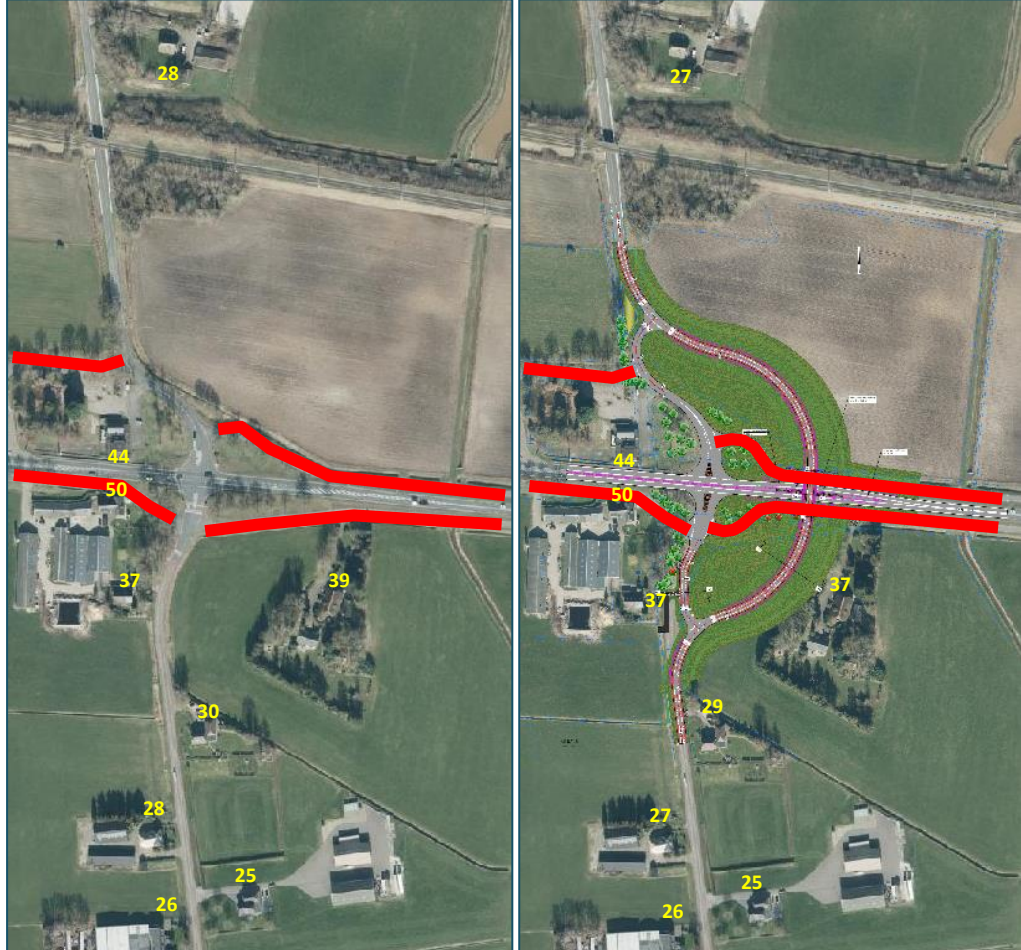
De geluidbelasting neemt vanwege de wijziging niet toe met 1,5 dB of meer. De geluidssituatie is daarmee wettelijk gezien aanvaardbaar.

De geluidbelasting is weliswaar hoger dan de beleids-ambitiewaarde van 43 dB maar omdat geen sprake is van een (wezenlijke) toename, wordt geen verdere afweging naar toepassing van stiller asfalt uitgevoerd.

3.3.4

Almeloseweg parallelwegen

In de volgende figuur zijn de hoogst berekende geluidbelastingen van de gezamenlijke parallelwegen in de huidige en de toekomstige situatie weergegeven.



Figuur 15 Geluidbelasting Almeloseweg gezamenlijke parallelwegen

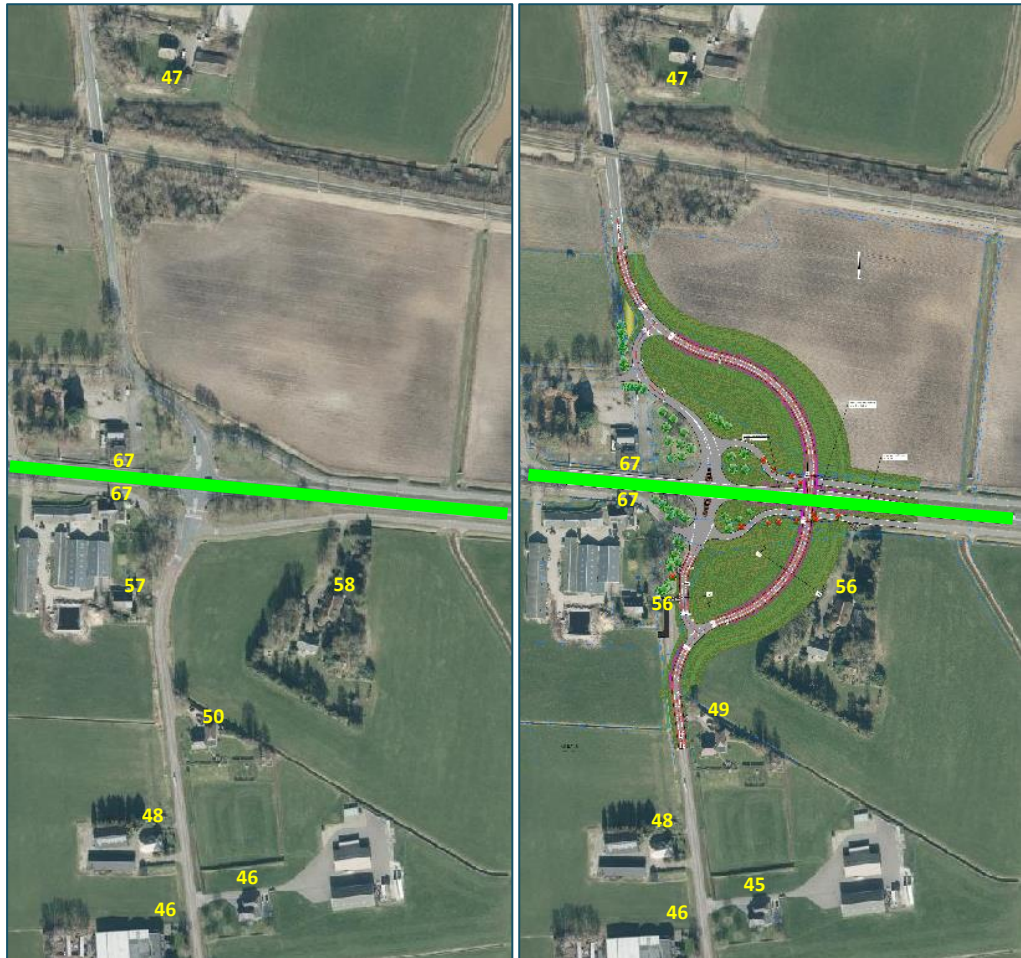
De geluidbelasting neemt vanwege de wijziging niet toe met 1,5 dB of meer. De geluidssituatie is daarmee wettelijk gezien aanvaardbaar.

De geluidbelasting is weliswaar hoger dan de beleids-ambitiewaarde van 43 dB maar omdat geen sprake is van een (wezenlijke) toename, wordt geen verdere afweging naar toepassing van stiller asfalt uitgevoerd.

3.3.5

Almeloseweg N35

In de volgende figuur zijn de hoogst berekende geluidbelastingen van de N35 in de huidige en de toekomstige situatie weergegeven.



Figuur 16 Geluidbelasting Almeloseweg N35

Omdat geen wezenlijke wijziging aan de N35 wordt uitgevoerd is een toetsing aan wettelijke grenswaarden niet aan de orde.

De geluidbelasting is weliswaar hoger dan de beleids-ambitiewaarde van 43 dB maar omdat geen sprake is van een (wezenlijke) toename, wordt geen verdere afweging naar toepassing van stiller asfalt uitgevoerd.

3.3.6

Alle wegen gezamenlijk (cumulatief)

In de volgende figuur zijn de hoogst berekende gecumuleerde geluidbelastingen van alle wegen gezamenlijk in de huidige en de toekomstige situatie weergegeven.



Figuur 17 Gecumuleerde geluidbelasting (zonder toepassing van de aftrek)

De cumulatieve geluidbelasting blijft op de bepalende beoordelingspunten bij de woningen gelijk of vrijwel gelijk.

Bij de woning Stationsweg 38 is sprake van een toename van 1 dB (van afgerond 58 naar afgerond 59 dB). Zonder afronding is sprake van een verschil van $58,54 - 58,45 = 0,09$ dB. Dit is een niet waarneembare toename.

Bij de woning Stationsweg 40 is sprake van een toename van 1 dB (van afgerond 51 naar afgerond 52 dB). Zonder afronding is sprake van een verschil van $51,19 - 52,06 = 0,87$ dB. Ook dit is een niet waarneembare toename.

Geconcludeerd dat de wijziging cumulatief leidt tot een vrijwel gelijke situatie.

3.4

Maatregelen

Te wijzigen wegvakken

Vanwege de te wijzigen wegvakken is geen sprake van een wezenlijke toename van de geluidbelasting. Daarom wordt hiervoor geen verdere afweging naar toepassing van stiller asfalt uitgevoerd.

Nieuwe weg

De geluidbelasting vanwege de nieuwe weg bedraagt ten hoogste 44 dB bij de woning Stationsweg 19a. Bij de woningen Almeloseweg 11 en 11a bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 47 dB. Daarmee wordt de beleids-ambitiewaarde van 43 dB overschreden. Bij de overige woningen wordt de beleids-ambitiewaarde vanwege de nieuwe weg niet overschreden.

Volgens het gemeentelijke geluidbeleid moet een stiller wegdek worden overwogen als sprake is van een wijziging van een bestaande weg, een geluidbelasting hoger dan de ambitiewaarde en een toename van de geluidbelasting. In deze situatie is geen sprake van een wijziging van een bestaande weg maar de aanleg van een nieuwe weg. Een maatregelafweging is daarom formeel niet aan de orde. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is echter alsnog een afweging gemaakt.

Bij de afweging is van belang dat de geluidbelasting van de nieuwe weg lager blijft dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ook is van belang dat de cumulatieve geluidbelasting bij de betreffende woningen niet toeneemt. De cumulatieve geluidbelasting neemt bij de betreffende woningen zelfs gering af. Bovendien is de geluidbelasting van de N35 bepalend voor de totale cumulatieve geluidbelasting. De bijdrage van de nieuwe weg is wezenlijk lager. Een stiller wegdek op de nieuwe weg leidt niet tot een wezenlijke verlaging van de totale geluidbelasting. Daarom kan worden overwogen dat een stiller wegdek op de nieuw aan te leggen weg redelijkerwijs geen doel dient.

BIJLAGE 1 VERKEERSGEGEVENS

ALCEDO;

GEEN GEDOE.
GRAAG GEDAAN.

2023

wegvak	tot. int. weekday	D%LV	D%MV	D%ZV	A%LV	A%MV	A%ZV	N%LV	N%MV	N%ZV
Stationsweg noordzijde	1.992	6,73	7,15	7,08	3,25	1,87	1,84	0,78	0,82	0,95
Stationsweg zuidzijde	1.992	6,73	7,15	7,08	3,25	1,87	1,84	0,78	0,82	0,95
Par. Weg Noord-West	184	6,84	7,43	7,35	3,03	1,73	1,37	0,73	0,60	0,80
Par.weg Zuid-west	368	6,84	7,43	7,35	3,03	1,73	1,37	0,73	0,60	0,80
Par.weg Noord-Oost	368	6,84	7,43	7,35	3,03	1,73	1,37	0,73	0,60	0,80
Par.weg Zuid-Oost	276	6,84	7,43	7,35	3,03	1,73	1,37	0,73	0,60	0,80

2036

wegvak	tot. int. weekday	D%LV	D%MV	D%ZV	A%LV	A%MV	A%ZV	N%LV	N%MV	N%ZV
Stationsweg noordzijde	2.665	6,73	7,15	7,08	3,25	1,87	1,84	0,78	0,82	0,95
Stationsweg zuidzijde	2.022	6,73	7,15	7,08	3,25	1,87	1,84	0,78	0,82	0,95
Par. Weg Noord-West	187	6,84	7,43	7,35	3,03	1,73	1,37	0,73	0,60	0,80
Par.weg Zuid-west	374	6,84	7,43	7,35	3,03	1,73	1,37	0,73	0,60	0,80
Par.weg Noord-Oost	374	6,84	7,43	7,35	3,03	1,73	1,37	0,73	0,60	0,80
Par.weg Zuid-Oost	280	6,84	7,43	7,35	3,03	1,73	1,37	0,73	0,60	0,80
Afgebogen Stationsweg	1.903	6,73	7,15	7,08	3,25	1,87	1,84	0,78	0,82	0,95
Wegvak 1 Stationsweg	1.562	6,73	7,15	7,08	3,25	1,87	1,84	0,78	0,82	0,95
Wegvak 2 Stationsweg	1.562	6,73	7,15	7,08	3,25	1,87	1,84	0,78	0,82	0,95

BIJLAGE 2

**INVOERGEGEVENS
REKENMODEL**

ALCEDO 

**GEEN GEDOE.
GRAAG GEDAAN.**

Figuur 01 - modelimpressie huidige situatie



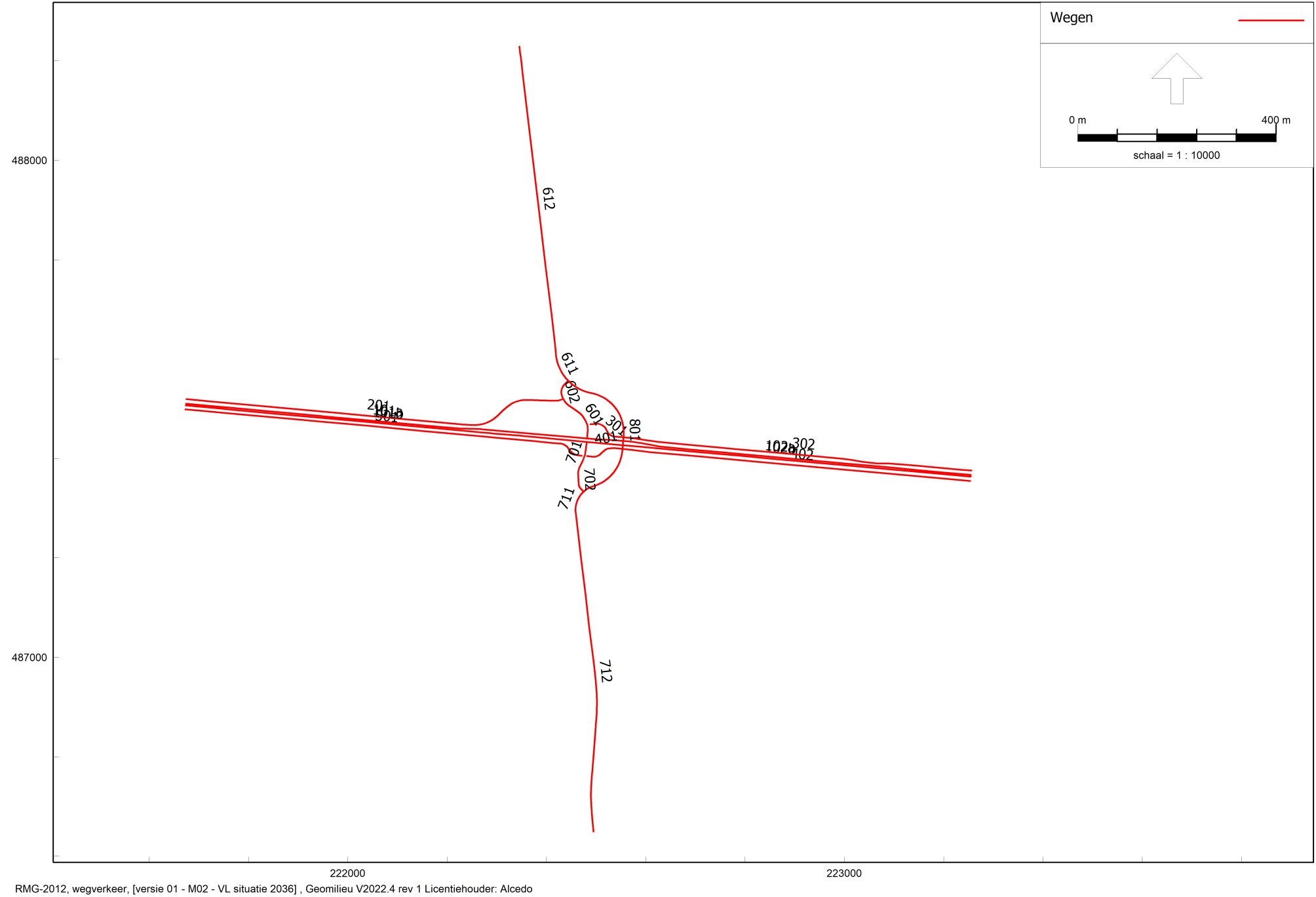
Figuur 02 - modelimpressie toekomstige situatie



Figuur 03 - wegen huidige situatie



Figuur 04 - wegen toekomstige situatie



Figur 05 - verhardingen en gebouwen huidige situatie



Figuur 06 - verhardingen en gebouwen toekomstige situatie



Figur 07 - viaductwanden



Model: M01 - VL situatie 2023
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	Stationsweg 15-15a	9,80	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02	Stationsweg 15-15a	9,78	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03	Stationsweg 17	9,81	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04	Stationsweg 17	9,78	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05	Stationsweg 19a	9,85	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
06	Stationsweg 19a	9,89	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
07	Stationsweg 19a	9,81	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
08	Stationsweg 19-19b	9,82	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
09	Stationsweg 19-19b	9,86	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
10	Stationsweg 19-19b	9,85	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
11	Almeloseweg 28	9,58	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
12	Almeloseweg 28	9,70	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
13	Almeloseweg 28	9,47	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
14	Stationsweg 36a	9,92	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
15	Stationsweg 36a	9,88	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
16	Stationsweg 38	9,71	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
17	Stationsweg 38	9,70	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
18	Almeloseweg 11	9,73	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
19	Almeloseweg 11	10,04	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
20	Almeloseweg 11a	9,93	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
21	Almeloseweg 11a	9,89	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
22	Stationsweg 40	9,73	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
23	Stationsweg 40	9,68	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Model: M01 - VL situatie 2023
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(MR(D))	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%LV(D)
101a	Hoofdrijbaan N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	80	80	75	6719,74	6,46	3,28	1,17	--	--	--	85,67
101b	Hoofdrijbaan N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	80	80	75	6719,74	6,46	3,28	1,17	--	--	--	85,67
102a	Hoofdrijbaan N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	80	80	75	7162,50	6,45	3,28	1,19	--	--	--	85,23
102b	Hoofdrijbaan N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	80	80	75	7162,50	6,45	3,28	1,19	--	--	--	85,23
201	Parallelweg N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	184,24	6,88	2,90	0,73	--	--	--	90,69
301	Parallelweg N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	368,60	6,88	2,90	0,73	--	--	--	90,66
401	Parallelweg N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	276,40	6,88	2,90	0,72	--	--	--	90,65
501	Parallelweg N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	368,60	6,88	2,90	0,73	--	--	--	90,66
601	Stationsweg noordzijde	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	1991,56	6,76	3,16	0,79	--	--	--	92,99
701	Stationsweg zuidzijde	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	1991,56	6,76	3,16	0,79	--	--	--	92,99

Model: M01 - VL situatie 2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
101a	91,50	79,97	7,90	4,39	8,14	6,43	4,11	11,89
101b	91,50	79,97	7,90	4,39	8,14	6,43	4,11	11,89
102a	91,15	79,85	8,08	4,52	8,13	6,68	4,32	12,02
102b	91,15	79,85	8,08	4,52	8,13	6,68	4,32	12,02
201	95,32	91,79	4,81	2,62	3,73	4,50	2,06	4,48
301	95,41	91,42	4,81	2,62	3,73	4,53	1,97	4,85
401	95,38	92,00	4,83	2,62	3,50	4,52	2,00	4,50
501	95,41	91,42	4,81	2,62	3,73	4,53	1,97	4,85
601	96,09	92,59	3,84	2,15	3,77	3,17	1,76	3,64
701	96,09	92,59	3,84	2,15	3,77	3,17	1,76	3,64

Model: M02 - VL situatie 2036
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(MR(D))	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)
101a	Hoofdrijbaan N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	80	80	75	6719,74	6,46	3,28	1,17	--	--	--
101b	Hoofdrijbaan N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	80	80	75	6719,74	6,46	3,28	1,17	--	--	--
102a	Hoofdrijbaan N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	80	80	75	7162,50	6,45	3,28	1,19	--	--	--
102b	Hoofdrijbaan N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	80	80	75	7162,50	6,45	3,28	1,19	--	--	--
201	Parallelweg N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	187,00	6,88	2,90	0,73	--	--	--
301	Parallelweg N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	374,16	6,88	2,90	0,73	--	--	--
302	Parallelweg N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	374,16	6,88	2,90	0,73	--	--	--
401	Parallelweg N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	280,68	6,88	2,90	0,73	--	--	--
402	Parallelweg N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	280,68	6,88	2,90	0,73	--	--	--
501	Parallelweg N35	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	374,16	6,88	2,90	0,73	--	--	--
601	Wegvak 1 Stationsweg noordzijde	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	1562,20	6,76	3,16	0,79	--	--	--
602	Wegvak 1 Stationsweg Noordzijde	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	1562,20	6,76	3,16	0,79	--	--	--
611	Stationsweg noordzijde	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	2664,84	6,76	3,16	0,79	--	--	--
612	Stationsweg noordzijde	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	2664,84	6,76	3,16	0,79	--	--	--
701	Wegvak 2 Stationsweg zuidzijde	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	1562,20	6,76	3,16	0,79	--	--	--
702	Wegvak 2 Stationsweg zuidzijde	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	1562,20	6,76	3,16	0,79	--	--	--
711	Stationsweg zuidzijde	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	2021,72	6,76	3,16	0,79	--	--	--
712	Stationsweg zuidzijde	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	2021,72	6,76	3,16	0,79	--	--	--
801	Nieuwe afgebogen weg	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	60	60	60	1902,72	6,75	3,18	0,79	--	--	--

Model: M02 - VL situatie 2036
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
101a	85,67	91,50	79,97	7,90	4,39	8,14	6,43	4,11	11,89
101b	85,67	91,50	79,97	7,90	4,39	8,14	6,43	4,11	11,89
102a	85,23	91,15	79,85	8,08	4,52	8,13	6,68	4,32	12,02
102b	85,23	91,15	79,85	8,08	4,52	8,13	6,68	4,32	12,02
201	90,68	95,39	91,91	4,82	2,58	3,68	4,51	2,03	4,41
301	90,64	95,30	91,54	4,82	2,67	3,68	4,54	2,03	4,78
302	90,64	95,30	91,54	4,82	2,67	3,68	4,54	2,03	4,78
401	90,68	95,33	91,22	4,82	2,70	3,90	4,51	1,97	4,88
402	90,68	95,33	91,22	4,82	2,70	3,90	4,51	1,97	4,88
501	90,64	95,30	91,54	4,82	2,67	3,68	4,54	2,03	4,78
601	92,96	96,07	92,51	3,85	2,15	3,82	3,19	1,78	3,66
602	92,96	96,07	92,51	3,85	2,15	3,82	3,19	1,78	3,66
611	92,97	96,08	92,56	3,84	2,15	3,77	3,18	1,77	3,67
612	92,97	96,08	92,56	3,84	2,15	3,77	3,18	1,77	3,67
701	92,96	96,07	92,51	3,85	2,15	3,82	3,19	1,78	3,66
702	92,96	96,07	92,51	3,85	2,15	3,82	3,19	1,78	3,66
711	92,99	96,10	92,58	3,84	2,15	3,77	3,17	1,75	3,65
712	92,99	96,10	92,58	3,84	2,15	3,77	3,17	1,75	3,65
801	94,36	96,87	93,98	2,93	1,62	2,88	2,71	1,51	3,14

Model: M02 - VL situatie 2036
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Adiffr 63	Adiffr 125	Adiffr 250	Adiffr 500	Adiffr 1k	Adiffr 2k	Adiffr 4k	Adiffr 8k	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500
01	Zijkant viaduct	--	--	Absoluut	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB	Nee	1,00	0,97	0,92	0,85
02	Zijkant viaduct	--	--	Absoluut	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00
03	Zijkant viaduct	--	--	Absoluut	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB	Nee	1,00	0,97	0,92	0,85

Model: M02 - VL situatie 2036
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
01	0,80	0,80	0,80	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
02	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,97	0,92	0,85	0,80	0,80	0,80	0,80
03	0,80	0,80	0,80	0,80	1,00	0,97	0,92	0,85	0,80	0,80	0,80	0,80

BIJLAGE 3

REKENRESULTATEN

ALCEDO;

GEEN GEDOE.
GRAAG GEDAAN.

Naam	Omschrijving	Hoogte	Exclusief aftrek:	Inclusief aftrek:
			2036 Lden	2036 Lden
01_A	Stationsweg 15-15a	1,50	33,97	28,97
01_B	Stationsweg 15-15a	4,50	35,23	30,23
02_A	Stationsweg 15-15a	1,50	34,21	29,21
02_B	Stationsweg 15-15a	4,50	35,83	30,83
03_A	Stationsweg 17	1,50	35,57	30,57
03_B	Stationsweg 17	4,50	38,67	33,67
04_A	Stationsweg 17	1,50	36,49	31,49
04_B	Stationsweg 17	4,50	39,11	34,11
05_A	Stationsweg 19a	1,50	43,39	38,39
05_B	Stationsweg 19a	4,50	45,54	40,54
06_A	Stationsweg 19a	1,50	47,36	42,36
06_B	Stationsweg 19a	4,50	49,12	44,12
07_A	Stationsweg 19a	1,50	45,49	40,49
07_B	Stationsweg 19a	4,50	46,28	41,28
08_A	Stationsweg 19-19b	1,50	44,15	39,15
08_B	Stationsweg 19-19b	4,50	45,32	40,32
09_A	Stationsweg 19-19b	1,50	46,57	41,57
09_B	Stationsweg 19-19b	4,50	47,81	42,81
10_A	Stationsweg 19-19b	1,50	43,43	38,43
10_B	Stationsweg 19-19b	4,50	44,56	39,56
11_B	Almeloseweg 28	4,50	43,63	38,63
12_B	Almeloseweg 28	4,50	48,43	43,43
13_B	Almeloseweg 28	4,50	45,22	40,22
14_A	Stationsweg 36a	1,50	24,75	19,75
14_B	Stationsweg 36a	4,50	26,24	21,24
15_A	Stationsweg 36a	1,50	36,41	31,41
15_B	Stationsweg 36a	4,50	37,19	32,19
16_A	Stationsweg 38	1,50	29,84	24,84
16_B	Stationsweg 38	4,50	23,43	18,43
17_A	Stationsweg 38	1,50	44,20	39,20
17_B	Stationsweg 38	4,50	45,12	40,12
18_A	Almeloseweg 11	1,50	44,11	39,11
18_B	Almeloseweg 11	4,50	44,61	39,61
19_A	Almeloseweg 11	1,50	50,11	45,11
19_B	Almeloseweg 11	4,50	51,66	46,66
20_A	Almeloseweg 11a	1,50	49,98	44,98
20_B	Almeloseweg 11a	4,50	52,07	47,07
21_A	Almeloseweg 11a	1,50	47,75	42,75
21_B	Almeloseweg 11a	4,50	49,60	44,60
22_A	Stationsweg 40	1,50	36,39	31,39
22_B	Stationsweg 40	4,50	37,64	32,64
23_A	Stationsweg 40	1,50	22,79	17,79
23_B	Stationsweg 40	4,50	21,74	16,74

Naam	Omschrijving	Hoogte	Exclusief aftrek:		Inclusief aftrek:		
			2023	2036	2023	2036	2036-2023
			Lden	Lden	Lden	Lden	Verschil
01_A	Stationsweg 15-15a	1,50	27,86	27,34	22,86	22,34	-0,52
01_B	Stationsweg 15-15a	4,50	28,29	27,78	23,29	22,78	-0,51
02_A	Stationsweg 15-15a	1,50	26,11	25,91	21,11	20,91	-0,20
02_B	Stationsweg 15-15a	4,50	30,11	30,77	25,11	25,77	0,66
03_A	Stationsweg 17	1,50	35,26	35,46	30,26	30,46	0,20
03_B	Stationsweg 17	4,50	35,94	36,14	30,94	31,14	0,20
04_A	Stationsweg 17	1,50	34,99	35,22	29,99	30,22	0,23
04_B	Stationsweg 17	4,50	35,83	36,04	30,83	31,04	0,21
05_A	Stationsweg 19a	1,50	29,97	31,30	24,97	26,30	1,33
05_B	Stationsweg 19a	4,50	31,30	32,52	26,30	27,52	1,22
06_A	Stationsweg 19a	1,50	37,84	38,18	32,84	33,18	0,34
06_B	Stationsweg 19a	4,50	39,65	39,62	34,65	34,62	-0,03
07_A	Stationsweg 19a	1,50	40,79	40,88	35,79	35,88	0,09
07_B	Stationsweg 19a	4,50	41,91	42,03	36,91	37,03	0,12
08_A	Stationsweg 19-19b	1,50	30,45	31,71	25,45	26,71	1,26
08_B	Stationsweg 19-19b	4,50	33,44	34,96	28,44	29,96	1,52
09_A	Stationsweg 19-19b	1,50	44,90	44,49	39,90	39,49	-0,41
09_B	Stationsweg 19-19b	4,50	46,44	45,97	41,44	40,97	-0,47
10_A	Stationsweg 19-19b	1,50	44,89	43,95	39,89	38,95	-0,94
10_B	Stationsweg 19-19b	4,50	46,64	45,88	41,64	40,88	-0,76
11_B	Almeloseweg 28	4,50	40,51	39,95	35,51	34,95	-0,56
12_B	Almeloseweg 28	4,50	51,20	50,97	46,20	45,97	-0,23
13_B	Almeloseweg 28	4,50	47,98	47,06	42,98	42,06	-0,92
14_A	Stationsweg 36a	1,50	23,97	24,97	18,97	19,97	1,00
14_B	Stationsweg 36a	4,50	31,90	33,04	26,90	28,04	1,14
15_A	Stationsweg 36a	1,50	29,26	28,86	24,26	23,86	-0,40
15_B	Stationsweg 36a	4,50	33,40	33,97	28,40	28,97	0,57
16_A	Stationsweg 38	1,50	35,49	36,14	30,49	31,14	0,65
16_B	Stationsweg 38	4,50	36,22	36,91	31,22	31,91	0,69
17_A	Stationsweg 38	1,50	37,68	38,18	32,68	33,18	0,50
17_B	Stationsweg 38	4,50	38,38	38,85	33,38	33,85	0,47
18_A	Almeloseweg 11	1,50	25,48	25,20	20,48	20,20	-0,28
18_B	Almeloseweg 11	4,50	33,77	30,61	28,77	25,61	-3,16
19_A	Almeloseweg 11	1,50	41,19	28,53	36,19	23,53	-12,66
19_B	Almeloseweg 11	4,50	39,57	31,67	34,57	26,67	-7,90
20_A	Almeloseweg 11a	1,50	39,64	26,97	34,64	21,97	-12,67
20_B	Almeloseweg 11a	4,50	39,79	30,83	34,79	25,83	-8,96
21_A	Almeloseweg 11a	1,50	39,18	25,77	34,18	20,77	-13,41
21_B	Almeloseweg 11a	4,50	39,68	30,48	34,68	25,48	-9,20
22_A	Stationsweg 40	1,50	41,51	42,67	36,51	37,67	1,16
22_B	Stationsweg 40	4,50	45,14	46,38	40,14	41,38	1,24
23_A	Stationsweg 40	1,50	47,17	48,43	42,17	43,43	1,26
23_B	Stationsweg 40	4,50	49,37	50,63	44,37	45,63	1,26

Naam	Omschrijving	Hoogte	Exclusief aftrek:		Inclusief aftrek:		
			2023	2036	2023	2036	2036-2023
			Lden	Lden	Lden	Lden	Verschil
01_A	Stationsweg 15-15a	1,50	57,09	57,16	52,09	52,16	0,07
01_B	Stationsweg 15-15a	4,50	57,42	57,50	52,42	52,50	0,08
02_A	Stationsweg 15-15a	1,50	51,83	51,92	46,83	46,92	0,09
02_B	Stationsweg 15-15a	4,50	52,93	53,01	47,93	48,01	0,08
03_A	Stationsweg 17	1,50	57,16	57,26	52,16	52,26	0,10
03_B	Stationsweg 17	4,50	57,55	57,65	52,55	52,65	0,10
04_A	Stationsweg 17	1,50	54,29	54,42	49,29	49,42	0,13
04_B	Stationsweg 17	4,50	54,67	54,80	49,67	49,80	0,13
05_A	Stationsweg 19a	1,50	51,03	50,28	46,03	45,28	-0,75
05_B	Stationsweg 19a	4,50	51,78	50,83	46,78	45,83	-0,95
06_A	Stationsweg 19a	1,50	55,00	53,49	50,00	48,49	-1,51
06_B	Stationsweg 19a	4,50	55,68	53,96	50,68	48,96	-1,72
07_A	Stationsweg 19a	1,50	50,13	49,02	45,13	44,02	-1,11
07_B	Stationsweg 19a	4,50	51,89	50,14	46,89	45,14	-1,75
08_A	Stationsweg 19-19b	1,50	47,88	47,89	42,88	42,89	0,01
08_B	Stationsweg 19-19b	4,50	49,51	49,53	44,51	44,53	0,02
09_A	Stationsweg 19-19b	1,50	48,52	48,35	43,52	43,35	-0,17
09_B	Stationsweg 19-19b	4,50	50,06	49,78	45,06	44,78	-0,28
10_A	Stationsweg 19-19b	1,50	38,51	38,14	33,51	33,14	-0,37
10_B	Stationsweg 19-19b	4,50	39,97	38,92	34,97	33,92	-1,05
11_B	Almeloseweg 28	4,50	46,79	46,52	41,79	41,52	-0,27
12_B	Almeloseweg 28	4,50	46,52	46,30	41,52	41,30	-0,22
13_B	Almeloseweg 28	4,50	35,27	35,05	30,27	30,05	-0,22
14_A	Stationsweg 36a	1,50	52,45	52,52	47,45	47,52	0,07
14_B	Stationsweg 36a	4,50	53,73	53,80	48,73	48,80	0,07
15_A	Stationsweg 36a	1,50	51,30	51,36	46,30	46,36	0,06
15_B	Stationsweg 36a	4,50	52,79	52,87	47,79	47,87	0,08
16_A	Stationsweg 38	1,50	57,66	57,81	52,66	52,81	0,15
16_B	Stationsweg 38	4,50	57,96	58,06	52,96	53,06	0,10
17_A	Stationsweg 38	1,50	54,35	54,69	49,35	49,69	0,34
17_B	Stationsweg 38	4,50	55,09	55,37	50,09	50,37	0,28
18_A	Almeloseweg 11	1,50	37,44	36,56	32,44	31,56	-0,88
18_B	Almeloseweg 11	4,50	41,97	42,55	36,97	37,55	0,58
19_A	Almeloseweg 11	1,50	41,68	33,97	36,68	28,97	-7,71
19_B	Almeloseweg 11	4,50	44,37	43,06	39,37	38,06	-1,31
20_A	Almeloseweg 11a	1,50	42,15	38,58	37,15	33,58	-3,57
20_B	Almeloseweg 11a	4,50	44,17	42,31	39,17	37,31	-1,86
21_A	Almeloseweg 11a	1,50	37,15	24,49	32,15	19,49	-12,66
21_B	Almeloseweg 11a	4,50	38,16	27,00	33,16	22,00	-11,16
22_A	Stationsweg 40	1,50	31,58	31,80	26,58	26,80	0,22
22_B	Stationsweg 40	4,50	32,72	32,98	27,72	27,98	0,26
23_A	Stationsweg 40	1,50	21,56	21,86	16,56	16,86	0,30
23_B	Stationsweg 40	4,50	22,30	22,40	17,30	17,40	0,10

Naam	Omschrijving	Hoogte	Exclusief aftrek:		Inclusief aftrek:		
			2023	2036	2023	2036	2036-2023
			Lden	Lden	Lden	Lden	Verschil
01_A	Stationsweg 15-15a	1,50	26,40	25,53	21,40	20,53	-0,87
01_B	Stationsweg 15-15a	4,50	28,24	27,67	23,24	22,67	-0,57
02_A	Stationsweg 15-15a	1,50	28,68	28,24	23,68	23,24	-0,44
02_B	Stationsweg 15-15a	4,50	30,85	30,58	25,85	25,58	-0,27
03_A	Stationsweg 17	1,50	30,51	30,02	25,51	25,02	-0,49
03_B	Stationsweg 17	4,50	31,45	31,20	26,45	26,20	-0,25
04_A	Stationsweg 17	1,50	32,32	32,06	27,32	27,06	-0,26
04_B	Stationsweg 17	4,50	32,64	32,48	27,64	27,48	-0,16
05_A	Stationsweg 19a	1,50	27,54	22,98	22,54	17,98	-4,56
05_B	Stationsweg 19a	4,50	28,29	25,43	23,29	20,43	-2,86
06_A	Stationsweg 19a	1,50	38,64	37,03	33,64	32,03	-1,61
06_B	Stationsweg 19a	4,50	40,37	39,51	35,37	34,51	-0,86
07_A	Stationsweg 19a	1,50	40,37	38,75	35,37	33,75	-1,62
07_B	Stationsweg 19a	4,50	42,35	41,55	37,35	36,55	-0,80
08_A	Stationsweg 19-19b	1,50	41,78	41,16	36,78	36,16	-0,62
08_B	Stationsweg 19-19b	4,50	42,90	42,41	37,90	37,41	-0,49
09_A	Stationsweg 19-19b	1,50	51,52	51,55	46,52	46,55	0,03
09_B	Stationsweg 19-19b	4,50	51,39	51,43	46,39	46,43	0,04
10_A	Stationsweg 19-19b	1,50	54,96	55,02	49,96	50,02	0,06
10_B	Stationsweg 19-19b	4,50	54,44	54,50	49,44	49,50	0,06
11_B	Almeloseweg 28	4,50	49,16	49,30	44,16	44,30	0,14
12_B	Almeloseweg 28	4,50	43,77	44,07	38,77	39,07	0,30
13_B	Almeloseweg 28	4,50	39,54	39,65	34,54	34,65	0,11
14_A	Stationsweg 36a	1,50	24,77	24,77	19,77	19,77	0,00
14_B	Stationsweg 36a	4,50	26,08	26,09	21,08	21,09	0,01
15_A	Stationsweg 36a	1,50	28,88	27,70	23,88	22,70	-1,18
15_B	Stationsweg 36a	4,50	30,35	29,52	25,35	24,52	-0,83
16_A	Stationsweg 38	1,50	29,12	29,07	24,12	24,07	-0,05
16_B	Stationsweg 38	4,50	31,19	31,17	26,19	26,17	-0,02
17_A	Stationsweg 38	1,50	32,96	30,87	27,96	25,87	-2,09
17_B	Stationsweg 38	4,50	34,70	33,57	29,70	28,57	-1,13
18_A	Almeloseweg 11	1,50	33,44	26,86	28,44	21,86	-6,58
18_B	Almeloseweg 11	4,50	35,89	32,05	30,89	27,05	-3,84
19_A	Almeloseweg 11	1,50	40,82	34,97	35,82	29,97	-5,85
19_B	Almeloseweg 11	4,50	41,78	37,73	36,78	32,73	-4,05
20_A	Almeloseweg 11a	1,50	41,36	35,84	36,36	30,84	-5,52
20_B	Almeloseweg 11a	4,50	42,31	38,02	37,31	33,02	-4,29
21_A	Almeloseweg 11a	1,50	42,39	40,39	37,39	35,39	-2,00
21_B	Almeloseweg 11a	4,50	43,76	41,86	38,76	36,86	-1,90
22_A	Stationsweg 40	1,50	31,69	31,15	26,69	26,15	-0,54
22_B	Stationsweg 40	4,50	32,63	32,18	27,63	27,18	-0,45
23_A	Stationsweg 40	1,50	29,10	29,08	24,10	24,08	-0,02
23_B	Stationsweg 40	4,50	29,79	29,79	24,79	24,79	0,00

Naam	Omschrijving	Hoogte	Exclusief aftrek:		Inclusief aftrek:		
			2023	2036	2023	2036	2036-2023
			Lden	Lden	Lden	Lden	Verschil
01_A	Stationsweg 15-15a	1,50	43,78	42,87	41,78	40,87	-0,91
01_B	Stationsweg 15-15a	4,50	45,59	44,96	43,59	42,96	-0,63
02_A	Stationsweg 15-15a	1,50	45,71	45,29	43,71	43,29	-0,42
02_B	Stationsweg 15-15a	4,50	47,81	47,52	45,81	45,52	-0,29
03_A	Stationsweg 17	1,50	47,64	47,44	45,64	45,44	-0,20
03_B	Stationsweg 17	4,50	48,58	48,52	46,58	46,52	-0,06
04_A	Stationsweg 17	1,50	49,42	49,13	47,42	47,13	-0,29
04_B	Stationsweg 17	4,50	49,87	49,71	47,87	47,71	-0,16
05_A	Stationsweg 19a	1,50	43,73	39,74	41,73	37,74	-3,99
05_B	Stationsweg 19a	4,50	44,05	42,11	42,05	40,11	-1,94
06_A	Stationsweg 19a	1,50	54,57	52,55	52,57	50,55	-2,02
06_B	Stationsweg 19a	4,50	56,31	55,26	53,31	53,26	-0,05
07_A	Stationsweg 19a	1,50	56,34	54,77	53,34	52,77	-0,57
07_B	Stationsweg 19a	4,50	58,51	57,64	56,51	55,64	-0,87
08_A	Stationsweg 19-19b	1,50	51,65	49,61	49,65	47,61	-2,04
08_B	Stationsweg 19-19b	4,50	53,93	53,12	51,93	51,12	-0,81
09_A	Stationsweg 19-19b	1,50	64,85	64,79	62,85	62,79	-0,06
09_B	Stationsweg 19-19b	4,50	65,52	65,47	63,52	63,47	-0,05
10_A	Stationsweg 19-19b	1,50	68,83	68,83	66,83	66,83	0,00
10_B	Stationsweg 19-19b	4,50	69,26	69,25	67,26	67,25	-0,01
11_B	Almeloseweg 28	4,50	68,73	68,73	66,73	66,73	0,00
12_B	Almeloseweg 28	4,50	65,20	65,19	63,20	63,19	-0,01
13_B	Almeloseweg 28	4,50	56,94	56,94	52,94	52,94	0,00
14_A	Stationsweg 36a	1,50	41,77	41,77	39,77	39,77	0,00
14_B	Stationsweg 36a	4,50	43,50	43,52	41,50	41,52	0,02
15_A	Stationsweg 36a	1,50	46,11	44,94	44,11	42,94	-1,17
15_B	Stationsweg 36a	4,50	47,74	47,02	45,74	45,02	-0,72
16_A	Stationsweg 38	1,50	46,36	46,29	44,36	44,29	-0,07
16_B	Stationsweg 38	4,50	48,33	48,36	46,33	46,36	0,03
17_A	Stationsweg 38	1,50	50,18	48,36	48,18	46,36	-1,82
17_B	Stationsweg 38	4,50	52,02	51,28	50,02	49,28	-0,74
18_A	Almeloseweg 11	1,50	49,29	43,16	47,29	41,16	-6,13
18_B	Almeloseweg 11	4,50	52,23	48,28	50,23	46,28	-3,95
19_A	Almeloseweg 11	1,50	57,37	51,48	53,37	49,48	-3,89
19_B	Almeloseweg 11	4,50	58,09	54,24	56,09	52,24	-3,85
20_A	Almeloseweg 11a	1,50	57,71	52,24	55,71	50,24	-5,47
20_B	Almeloseweg 11a	4,50	58,48	54,53	56,48	52,53	-3,95
21_A	Almeloseweg 11a	1,50	58,96	56,97	56,96	52,97	-3,99
21_B	Almeloseweg 11a	4,50	60,21	58,41	58,21	56,41	-1,80
22_A	Stationsweg 40	1,50	48,45	47,99	46,45	45,99	-0,46
22_B	Stationsweg 40	4,50	49,46	49,12	47,46	47,12	-0,34
23_A	Stationsweg 40	1,50	45,68	45,63	43,68	43,63	-0,05
23_B	Stationsweg 40	4,50	46,44	46,39	44,44	44,39	-0,05

Naam	Omschrijving	Hoogte	2023	2036	2036-2023
			Lden	Lden	Verschil
01_A	Stationsweg 15-15a	1,50	57,29	57,34	0,05
01_B	Stationsweg 15-15a	4,50	57,71	57,76	0,05
02_A	Stationsweg 15-15a	1,50	52,81	52,86	0,05
02_B	Stationsweg 15-15a	4,50	54,13	54,19	0,06
03_A	Stationsweg 17	1,50	57,65	57,75	0,10
03_B	Stationsweg 17	4,50	58,11	58,23	0,12
04_A	Stationsweg 17	1,50	55,58	55,66	0,08
04_B	Stationsweg 17	4,50	55,98	56,12	0,14
05_A	Stationsweg 19a	1,50	51,82	51,44	-0,38
05_B	Stationsweg 19a	4,50	52,51	52,44	-0,07
06_A	Stationsweg 19a	1,50	57,89	56,72	-1,17
06_B	Stationsweg 19a	4,50	59,12	58,36	-0,76
07_A	Stationsweg 19a	1,50	57,46	56,39	-1,07
07_B	Stationsweg 19a	4,50	59,53	58,79	-0,74
08_A	Stationsweg 19-19b	1,50	53,49	52,87	-0,62
08_B	Stationsweg 19-19b	4,50	55,53	55,43	-0,10
09_A	Stationsweg 19-19b	1,50	65,18	65,18	0,00
09_B	Stationsweg 19-19b	4,50	65,85	65,87	0,02
10_A	Stationsweg 19-19b	1,50	69,03	69,04	0,01
10_B	Stationsweg 19-19b	4,50	69,43	69,44	0,01
11_B	Almeloseweg 28	4,50	68,81	68,82	0,01
12_B	Almeloseweg 28	4,50	65,46	65,52	0,06
13_B	Almeloseweg 28	4,50	57,56	57,71	0,15
14_A	Stationsweg 36a	1,50	52,82	52,89	0,07
14_B	Stationsweg 36a	4,50	54,15	54,23	0,08
15_A	Stationsweg 36a	1,50	52,48	52,40	-0,08
15_B	Stationsweg 36a	4,50	54,03	54,03	0,00
16_A	Stationsweg 38	1,50	57,99	58,14	0,15
16_B	Stationsweg 38	4,50	58,45	58,54	0,09
17_A	Stationsweg 38	1,50	55,85	55,99	0,14
17_B	Stationsweg 38	4,50	56,92	57,16	0,24
18_A	Almeloseweg 11	1,50	49,69	47,14	-2,55
18_B	Almeloseweg 11	4,50	52,77	50,68	-2,09
19_A	Almeloseweg 11	1,50	57,68	53,97	-3,71
19_B	Almeloseweg 11	4,50	58,42	56,43	-1,99
20_A	Almeloseweg 11a	1,50	57,99	54,45	-3,54
20_B	Almeloseweg 11a	4,50	58,79	56,72	-2,07
21_A	Almeloseweg 11a	1,50	59,13	57,55	-1,58
21_B	Almeloseweg 11a	4,50	60,37	59,04	-1,33
22_A	Stationsweg 40	1,50	49,40	49,48	0,08
22_B	Stationsweg 40	4,50	50,96	51,29	0,33
23_A	Stationsweg 40	1,50	49,55	50,31	0,76
23_B	Stationsweg 40	4,50	51,19	52,06	0,87

ALCEDO;

GEEN GEDOE.
GRAAG GEDAAN.