



Gemeente Rotterdam
dS+V

BESTEMMINGSPLAN

DOENKADE-N209 I

Juli 2009



Gemeente Rotterdam
dS+V

BESTEMMINGSPLAN

DOENKADE-N209 I

Opgesteld door:

dS+V
Ruimtelijke Ordening, bureau Bestemmingsplannen
Galvanistraat 15
Postbus 6699
3002 AR ROTTERDAM

Vastgesteld d.d.: 5 november 2009

Onherroepelijk d.d: 29 januari 2010

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Gekozen planopzet	6
1.3 Ligging en begrenzing	6
Hoofdstuk 2 Beleid	8
2.1 Vigerende bestemmingsplannen	8
2.2 Beleidskader	8
Hoofdstuk 3 Beschrijving van het plangebied	11
3.1 Archeologie	11
3.2 Historie	12
3.3 Huidig gebruik	13
Hoofdstuk 4 Planbeschrijving	15
4.1 Algemeen	15
4.2 Ontwikkelingen van belang voor N209	15
4.3 Nut en noodzaak	16
4.4 Inpassing	16
Hoofdstuk 5 Water	17
5.1 Beleidskader water	17
5.2 Samenwerking met de waterbeheerder	17
5.3 Kenmerken watersysteem	18
5.4 De wateropgave	18
Hoofdstuk 6 Milieu	19
6.1 Beleid	19
6.2 Milieu effectrapportage	19
6.3 Geluid	20
6.4 Luchtkwaliteit	21
6.5 Bodem	22
6.6 Externe veiligheid	23
6.7 Flora en Fauna	25
Hoofdstuk 7 Sociale veiligheid en leefbaarheid	27
Hoofdstuk 8 Handhaving	28
Hoofdstuk 9 Financiële uitvoerbaarheid	29
Hoofdstuk 10 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30
10.1 Vooroverleg	30

Regels	35
Hoofdstuk 1 INLEIDENDE REGELS	36
Artikel 1 Begrippen	36
Hoofdstuk 2 BESTEMMINGSREGELS	37
Artikel 2 Groen	37
Artikel 3 Verkeer - Verblijfsgebied	38
Artikel 4 Verkeer - Wegverkeer	39
Artikel 5 Water - 1	40
Artikel 6 Waarde - Archeologie	41
Artikel 7 Waterstaat - Waterstaatkundige functie	43
Hoofdstuk 3 ALGEMENE REGELS	44
Artikel 8 Antidubbeltelbepaling	44
Artikel 9 Algemene ontheffingsregels	45
Artikel 10 Algemene procedureregels	46
Artikel 11 Overige regels	47
Hoofdstuk 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS	48
Artikel 12 Overgangsrecht	48
Artikel 13 Slotregel	49
Bijlagen	
Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	

Toelichting



Ligging en begrenzing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De N209 vormt een provinciale noord-zuidverbinding tussen de A13 en de A20 bij Rotterdam, de A12 ter hoogte van Zoetermeer en Bleiswijk en de N11 ter hoogte van Alphen aan de Rijn. De N470 is voorzien in het verlengde van de N471 ten westen van Berkel en Rodenrijs en sluit ten zuidwesten van de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan aan op de N209. Door de grote verkeersdrukten tussen Zoetermeer en Rotterdam en door de grote ruimtelijke ontwikkelingen zal de provinciale weg N209, ondanks de aanleg van de N470, overbelast worden.

De provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam, de gemeente Lansingerland (voorheen gemeente Berschenhoek) en de gemeente Rotterdam zijn voornemens de verkeersafwikkeling op het traject van de N209 tussen de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan en de aansluiting Bergschenhoek (Boterdorpsweg/Bergweg-Zuid) te verbeteren middels een verbreding. De verbreding is opgenomen in het Provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur 2003-2007 en bevindt zich in de planstudiefase. De voorgenomen activiteit betreft een integrale verbreding van de N209 tot een profiel met twee rijstroken in beide richtingen (N209 2x2). Hierdoor kunnen de beleidsvoornemens voor de N209 traject Ankie Verbeek-Ohrlaan Boterdorpsweg/Bergweg-Zuid ingevuld worden. Het gebied valt in de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek.



De N209 traject ankie Verbeek-Ohrlaan - Bergweg-Zuid en omgeving

1.2 Gekozen planopzet

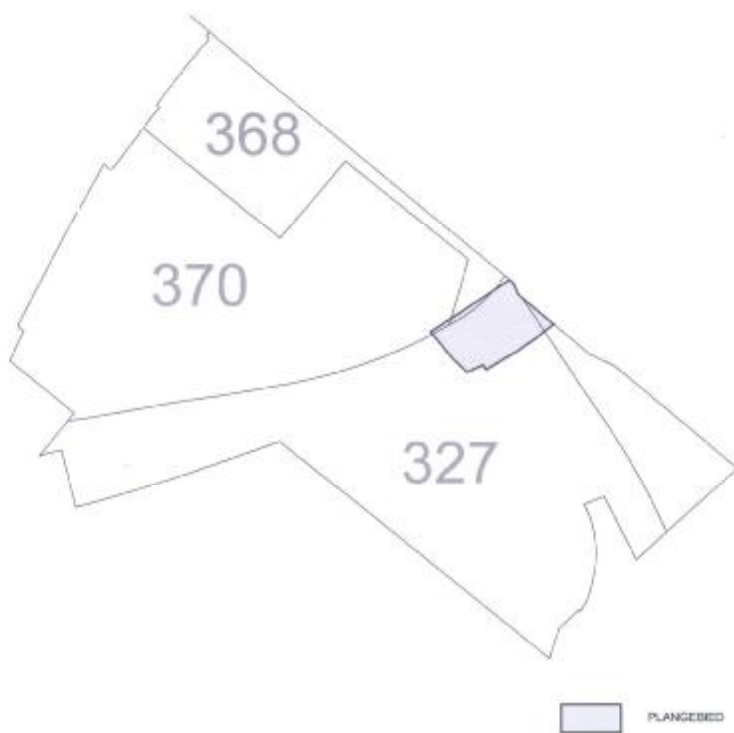
Het plangebied behelst uitsluitend de verbreding van een gedeelte van de Doenkade - N209 en de aanpassing van het kruispunt met de Ankie Verbeek-Ohrlaan, zodat de voorgenomen verbreding plaats kan vinden. Het plangebied heeft daarom een verkeersbestemming gekregen.

1.3 Ligging en begrenzing

De totale verbreding vindt plaats in de gemeente Rotterdam en in de gemeente Lansingerland. Het grootste gedeelte vindt plaats in de gemeente Lansingerland. Het totale project behelst uitsluitend de verbreding van de N209 en is in het noorden en zuiden als volgt begrensd:

In het noorden de oprit en afrit Boterdorpseweg/Bergweg-Zuid en in het zuiden de kruising met de Ankie Verbeek-Ohrlaan. Beide aansluitingen zijn onderdeel van het project.

Het bestemmingsplangebied behelst uitsluitend het gedeelte binnen de gemeente Rotterdam. Dat is de kruising met de Ankie Verbeek-Ohrlaan richting het noorden tot aan de gemeentegrens.



Vigerende bestemmingsplannen

Hoofdstuk 2 **Beleid**

2.1 Vigerende bestemmingsplannen

Het volgende geldende plannen zijn gedeeltelijk binnen het plangebied van het bestemmingsplan gelegen. Bij de plannen zijn aangegeven wanneer het is vastgesteld door de gemeenteraad en wanneer het is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland:

Verlengde Molenlaan / Provinciale weg nr. 20, ubp in hz (327)

vastgesteld d.d. 16-08-1962

goedgekeurd d.d. 10-12-1962

Wildersekade II (368)

vastgesteld d.d. 10-01-1967

goedgekeurd d.d. 28-02-1968

Wildersekade I (370)

vastgesteld d.d. 14-10-1971

goedgekeurd d.d. 31-05-1972

2.2 Beleidskader

In deze paragraaf worden de relevante beleidsplannen en regelgeving beschreven die direct of indirect van invloed zijn op de verbreding van provinciale weg N209. Het voornaamste zijn de vastgestelde beleidsplannen en regelgeving die kaderstellend kunnen zijn. Achtereenvolgens worden het Europees beleid en de relevante beleidsplannen van de rijksoverheid, de provincie Zuid-Holland en de gemeente behandeld.

2.2.1 Europees beleid

Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000)

In het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn zijn door de Nederlandse overheid gebieden aangewezen als speciale beschermingszone (sbz). De zones zijn beschermd, voor de aangewezen (kwalificerende) soorten en habitats in deze gebieden zijn instandhoudingdoelstellingen ontwikkeld. De gebiedsbescherming van de Vogel- en Habitatrichtlijn is geïmplementeerd in de natuurbeschermingswet. Naast natuurbescherming kent de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn ook een soortbescherming. Voor soorten die zijn opgenomen in deze richtlijnen geldt eenzelfde strenge beschermingsregime als voor de opgenomen gebieden.

Binnen het beïnvloedingsgebied rond het betreffende traject van de N209 bevinden zich geen speciale beschermingszones. De soortbescherming van beide richtlijnen is overgenomen in de verbodsbepalingen van de Flora- en Faunawet.

2.2.2 Rijksbeleid

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota mobiliteit zijn de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende vijftien jaar vastgelegd. Een duurzame samenleving is uitgangspunt.

De Nota Mobiliteit werkt het ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de Nota Ruimte, verder uit en beschrijft de hoofdlijnen van het nationaal verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Uitgangspunt daarbij is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur worden essentieel geacht om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

Permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersslachtoffers is een belangrijk punt in de Nota Mobiliteit. Daarnaast wordt kwaliteit van de leefomgeving nagestreefd door duurzame mobiliteit. Belangrijke thema's daarin zijn aandacht voor klimaat, luchtkwaliteit, geluid en natuur en landschap.

2.2.3 Provinciaal beleid

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

Het RR2020 is een strategisch ruimtelijk ontwikkelingsprogramma voor de regio Rotterdam voor de periode 2005 tot 2020. Het is een herziening van het streekplan Rijnmond van de provincie Zuid-Holland en een uitvoeringsgericht regionaal structuurplan voor de stadsregio Rotterdam.

Het RR2020 heeft als doel het versterken van de Rotterdamse regio. Al enkele jaren loopt de economische ontwikkeling van dit deel van de Randstad achter bij de ontwikkelingen elders in het land. Het RR2020 zet daarom in op het verstevigen van de regionale economie, het verbeteren van de woon- en leefomgeving en het inspelen op de sociaal-culturele diversiteit. Dit komt tot uiting in vijf ruimtelijke ontwikkelingszones waar de ruimtelijke en economische potenties worden gestimuleerd en vijf nieuwe sectorale speerpunten van het regionale en provinciale beleid.

Voor het plangebied wordt in het RR2020 opgemerkt dat capaciteitsvergroting noodzakelijk is op de N209.

Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan

In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) 2002-2020 (vastgesteld) is het netwerk van weginfrastructuur opgebouwd uit schaalniveaus. De volgende schaalniveaus worden onderscheiden: (Inter)nationaal, randstedelijk, regionaal, agglomeratief en lokaal niveau. De N209 wordt hierbij getypeerd als een weg op regionaal niveau. Dit niveau wordt als volgt omschreven: "Wegen van belang voor de ontsluiting c.q. bereikbaarheid van een regio als geheel. In de regel bedient dit niveau verkeer met afstanden van 10 tot 30 km". De N470 wordt in categorie hoger geplaatst ten opzichte van de N209.

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2003-2020

In het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) 2003-2020 zijn kwaliteitseisen gesteld aan de infrastructuur. Samen met de wegbeheerders binnen de regio wil de stadsregio Rotterdam er voor zorgen dat de netwerken van verkeer en vervoer aan de verwachtingen van de reizigers voldoen. Het kwaliteitsnetwerk van wegen in het RVVP bestaat uit randstedelijke wegen, regionale wegen en subregionale wegen. De N209 wordt in dit kader als subregionale weg gedefinieerd. Subregionale wegen verbinden woonkernen, bedrijventerreinen en knooppunten met het randstedelijk en regionale wegennet. In het RVVP wordt de N209 als volgt beschreven:

"De N209 is een subregionale weg ofwel een verbinding van de bestaande kernen in dit deel van de regio met het bovenliggend wegennet. Dit komt ook overeen met het huidige gebruik van deze weg waarop nu slechts 10% van het verkeer doorgaand is. Om de subregionale functie na afbouw van de Vinex goed te kunnen blijven vervullen, is betere benutting en eventueel vergroting van de capaciteit van de N209 nodig. Als de N209 onder de gewenste kwaliteit zakt en moet worden uitgebreid, moet er ook aandacht zijn voor de gesignaleerde problemen met geluidsoverlast en onveilige oversteken voor het langzaam verkeer. Op korte termijn wordt de planvorming voor de verbreding van de N209 tussen Bergschenhoek (nu gemeente Lansingerland) en Rotterdam gestart.

Daarnaast is een planstudie noodzakelijk naar de verbreding van de N209 tussen Bleiswijk en Bergschenhoek. Er wordt onderzocht om vooruitlopend daarop op korte termijn een aantal knelpunten aan te pakken."

2.2.4 Gemeentelijk beleid

Structuurplan Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (RPR 2010)

Het gemeentelijk structuurplan RPR 2010, in maart 2001 door de gemeenteraad vastgesteld, heeft de gemeente Rotterdam het kader om gericht aan de stad te werken. Het RPR 2010 is een plan voor het bestaand stedelijk gebied van Rotterdam. Het havengebied ten westen van de Maastunnel (de Schiehaven-Müllerpier uitgezonderd) komt hierin niet aan de orde. Evenmin gaat het plan uitgebreid in op de ruimtelijke planvorming in de regio. Hiervoor bestaan andere plannen, zoals het Havenplan, het Streekplan van de provincie Zuid-Holland, het ROM-Rijnmond-programma en het rapport 'De Haalbare Kaart', dat zich richt op de ruimtelijk-strategische opgaven in de Stadsregio Rotterdam. Wel komen in het RPR 2010 de raakvlakken met het havengebied en de regio aan de orde.

In het RPR2010 is het wensbeeld dat de regionale infrastructuur verbeterd moet worden.

Verkeers- en Vervoersplan Rotterdam 2003-2020

De gemeente Rotterdam heeft in het Verkeers- en vervoersplan Rotterdam 2003-2020 haar beleidsvoornemens ten aanzien van verkeer en vervoer geformuleerd en vastgesteld. Bereikbaarheid en leefbaarheid zijn hierin de rode draad. De Rotterdam-Noordrand is als stadspoort aangewezen.

Om als stadspoort te functioneren zijn enkele aanvullende voorzieningen nog te realiseren, waaronder:

- HSL-shuttlestop
- Stervormige fietsnet
- P+R-voorziening
- Tramverbinding

Hoofdstuk 3 Beschrijving van het plangebied

3.1 Archeologie

3.1.1 Beleidskader

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid.

Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

De gemeente Rotterdam heeft een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een gemeentelijke monumentenverordening vastgesteld. Bij de verordening hoort een lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's). Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen.

Het bovenstaande sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het "Verdrag van Malta" is ontwikkeld. Momenteel worden door de provincie bij de beoordeling van bestemmingsplannen met betrekking tot de archeologie de volgende beleidsinstrumenten geraadpleegd: de Archeologische Monumentenkaart (AMK), de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) en de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van Zuid-Holland.

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureau-onderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen.

3.1.2 Bewoningsgeschiedenis

Het bestemmingsplangebied maakte oorspronkelijk deel uit van een veengebied dat in de 11de/12^{de} eeuw is ontgonnen. In subrecente tijden werd het veen ter plaatse voor brandstof gewonnen. In 1772 is het veenwinningsgebied drooggemaakt. Ten gevolge van de veenwinning en de daaropvolgende droogmaking liggen oude (prehistorische) landschappen nu dicht aan het oppervlak. Het gaat om geul-afzettingen van Calais/Gorkum ouderdom, die zowel aan de oppervlakte kunnen liggen als dieper in de ondergrond. De oeverzones van dergelijke geulen werden in de prehistorie (Mesolithicum-Neolithicum) als woonplaats benut, zoals onder meer blijkt uit onderzochte bewoningssporen in de Calais-gebieden Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs.

3.1.3 Archeologische potentie

Bewoningssporen uit de Middeleeuwen en de Nieuwe tijd (en mogelijk nog uit de Romeinse tijd) kunnen verwacht worden in het gedeelte van het gebied waar het veen nog aanwezig is en langs de Wilderse Kade.

3.1.4 Aanbevelingen

Archeologische bewoningssporen kunnen aanwezig zijn op verschillende dieptes in het gebied. Voor het hele plangebied geldt daarom dat een ontheffingsbevoegdheid en een aanlegvergunning vereist is voor bouwwerkzaamheden respectievelijk graafwerkzaamheden die dieper reiken dan een 0,5 meter beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200 vierkante meter beslaan.

3.2 Historie

De N209 vormt een provinciale noord-zuid verbinding tussen de A13 en de A20 bij Rotterdam, de A12 ter hoogte van Zoetermeer en Bleiswijk en de N11 ter hoogte van Alphen aan de Rijn.

In 1996 is in het convenant tussen de gemeente Rotterdam en de gemeente Bergschenhoek over de VINEX-ontwikkeling in Bergschenhoek (Noordrand II) vastgelegd dat de capaciteit op de provinciale weg N209 tussen de A12 en de A13 zou moeten worden vergroot. In artikel 29 van het convenant staat het volgende: "Het door de regioraad vastgestelde RVVP zal een uitvoeringsprogramma bevatten. Dit uitvoeringsprogramma bevat voor de locatie Noordrand II in ieder geval de volgende regionale projecten: .capaciteitsuitbreiding S22/N209 in de periode vóór het jaar 2000." Andere belangrijke regionale ontwikkeling is de aanleg van de N470, mede ter ontsluiting van de VINEX-locaties.

In opdracht van de provincie is er een verkennende studie uitgevoerd door het adviesbureau Witteveen en Bos, die op 1 mei 2000 gereed was.

De verkenning betreft het traject tussen de aansluiting met de Verlengde Molenlaan (de Ankie Verbeek-Ohrlaan) en de aansluiting van de veiling in Bleiswijk. Voor reconstructie van het traject Veilingen (Bleiswijk) - A12 - Verlengde Australiëweg (Zoetermeer) is reeds een m.e.r.-procedure doorlopen en wordt realisatie voorbereid. Uit de verkenning blijkt dat de situatie op het traject reeds problematisch is en in de toekomst een steeds groter knelpunt zal vormen, met name door de voortgaande ruimtelijke ontwikkelingen. Geconcludeerd wordt dat geen van de onderzochte oplossingsrichtingen afzonderlijk de problematiek afdoende kan oplossen.

Op 9 februari 2001 is de verkennende studie door het bestuur van de stadsregio Rotterdam en van de provincie Zuid-Holland aan de minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden met het verzoek dit project van de verkenningenfase naar de planstudiefase van het landelijk Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) te laten promoveren. Dit verzoek is afgewezen. Op 20 juli 2001 heeft de minister het bestuur van de stadsregio Rotterdam bericht, dat de studie een verdiepingsslag behoeft, omdat geen van de oplossingsrichtingen (afzonderlijk) de problematiek afdoende lijkt op te lossen. Met het oog op de voorziene decentralisatie van de MIT-gelden per 1 januari 2003 meldde de minister dat dit project niet meer voor het MIT in aanmerking zou komen.

Naar aanleiding van de verkenning en het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat is vervolgens gezocht naar een pragmatische aanpak. In deze aanpak is gefocust op verbeteringsmogelijkheden die naar verwachting kunnen rekenen op een financieel én bestuurlijk draagvlak. Deze aanpak heeft geleid tot een voorstel van Gedeputeerde Staten dat op 19 juni 2002 is geaccordeerd door de provinciale statencommissie Rijnmond. De aanpak houdt in dat de N209 wordt opgedeeld in deeltrajecten. Deze aanpak is voorbereid door de stadsregio Rotterdam in overleg met de provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten Rotterdam, Bleiswijk en Bergschenhoek. De indeling is als volgt:

- de provincie en de stadsregio Rotterdam starten een studie om te komen tot verbreding (van 1x2 naar 2x2 rijstroken) van het wegvak tussen de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan en de aansluiting Boterdorpseweg/Bergweg-Zuid (deelproject I)
- de provincie en de stadsregio Rotterdam starten een planstudie naar 'eenvoudige' op redelijk korte termijn te treffen maatregelen om de doorstroming op het gedeelte van de N209 tussen de aansluiting Boterdorpseweg/Bergweg-Zuid en de aansluiting veiling Bleiswijk te verbeteren (deelproject II).
- het gedeelte van de N209 tussen de A13 en de toekomstige aansluiting van de N470 wordt uitgewerkt, nadat er meer duidelijkheid is over een mogelijk gefaseerde aanpak van de A13/16. Uitwerking is mede afhankelijk van ontwikkeling van een bedrijventerrein in de polder Schieveen.
- op het gedeelte van de N209 tussen de aansluiting N470 en aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan wordt geen actie ondernomen, omdat dit gedeelte reeds vierstrooks is.



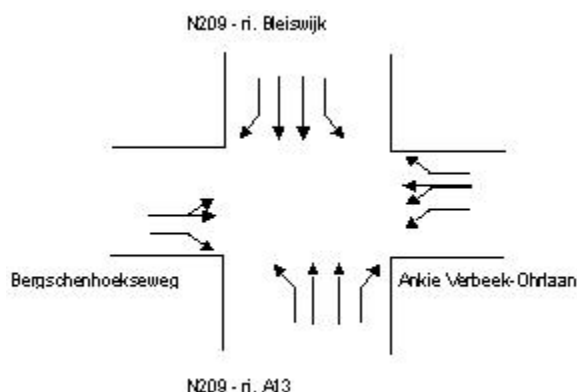
Deelprojecten

3.3 Huidig gebruik

3.3.1 Verkeer en vervoer

In de bestaande situatie wordt de N209 veel gebruikt door doorgaand verkeer, dat geen herkomst of bestemming heeft in het gebied. Het gebied wordt hierbij begrensd door de N209 en de aansluitingen N209 - Boterdorpseweg - Bergweg-Zuid en N209 - Ankie Verbeek-Ohrlaan. Dit in tegenstelling tot extern verkeer (met herkomst in het gebied en bestemming buiten het gebied of andersom) en lokaal verkeer (met herkomst en bestemming binnen het gebied).

Het kruispunt N209 - Ankie Verbeek-Ohrlaan is gelijkvloers en met verkeerslichten geregeld. Naast de N209 richting A13, de N209 richting Bleiswijk en de Ankie Verbeek-Ohrlaan sluit ook de Bergschenhoekseweg op het kruispunt aan. De Bergschenhoekseweg, die de parallelweg vormt van de N209, is veel minder druk dan de andere wegen. Het rechtdoorgaande verkeer op de N209 heeft twee opstelstroken, de meeste andere richtingen één (zie schematisering). De vormgeving is dus ook gericht op het faciliteren van het doorgaande verkeer. Uit de berekeningen blijkt dat het verkeer in beide ochtend- en avondspits makkelijk kan worden verwerkt.



De totale hoeveelheid verkeer is ten opzichte van 2003 wel toegenomen. Het blijkt dat de ruimte meer wordt benut door het plaatselijke verkeer. Vanaf de Ankie Verbeek-Ohrlaan komt meer verkeer op de N209 met bestemming Bergschenhoek en omgekeerd. Uit een vergelijking blijkt dat dit verkeer vermoedelijk wordt 'overgeheveld' van de Bergweg-Zuid. De toename op het betreffende traject op de N209 resulteert namelijk in een afname van vergelijkbare orde op de Bergweg-Zuid.

3.3.2 Plangebied in zijn omgeving

Bleiswijk en Bergschenhoek zijn beiden dorpen die gegroeid zijn langs polderlinten. Het lint Bleiswijk - Bergschenhoek wordt in hoofdzaak gedomineerd door de doorgaande provinciale weg (N209). De N209 is om de woonkernen heen gelegd. De oude provinciale weg heeft in de kernen geen doorgaande functie meer. Hierdoor is de herkenbaarheid van het oorspronkelijke lint zwaar vertroebeld. Op de N209 is het verkeer sterk overheersend geworden ten opzichte van het lokale verkeer.

In de omgeving van de N209 overheersen dorpse en landelijke woonmilieus. Ten noorden van de weg bevindt zich de bebouwde kom van Bergschenhoek. Deze bebouwde kom ligt vrij dicht op de aansluiting Boterdorpseweg. Ten zuiden van de N209 wordt de lintbebouwing (van Bergschenhoek) langs de Bergweg-Zuid voortgezet.

Direct ten noordwesten en zuidoosten van de N209 tussen de Ankie Verbeek Ohrlaan en de Boterdorpseweg bevindt zich met name agrarisch gebied. Ter hoogte van de rotonde aan de zuidzijde van de N209 bij de Bergweg Zuid bevindt zich een tankstation en enkele woningen en bedrijven. Langs de N209 bevinden zich twee agrarische bedrijven op enkele tientallen meters van de weg. Deze bedrijven liggen tussen de N209 en de Schiebroekseweg in. Aan de andere zijde van de Schiebroekseweg liggen nog circa 5 agrarische bedrijven.

De N209 is een weg die licht verhoogd (net boven maaiveld) gelegen is in een gebied dat te kenmerken is als een open weidegebied dat voornamelijk bestaat uit grasland. Rond de N209 zijn veel weilanden en sloten gelegen. Langs de noordwestzijde van de weg bevindt zich aaneengesloten beplanting in de berm. Dit zorgt voor een goede visuele afscherming tussen de N209 en het omliggende weidegebied. Langs de Schiebroekseweg en de Wildersekade is laanbeplanting van populieren aanwezig.



Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Algemeen

Bereikbaarheid

De N209 is een belangrijke verbinding in het provinciale en regionale wegennet en heeft voor verschillende verkeersstromen een functie. Op de aansluiting Boterdorpseweg - Bergweg-Zuid zijn met name in de avondspits afwikkelingsproblemen. Het verkeer op het kruispunt N209 - Ankie Verbeek-Ohrlaan kan in beide spitsperiodes makkelijk worden verwerkt. Met de toekomstige ontwikkeling van woningbouw en bedrijvigheid worden mogelijk de problemen groter en is het beleid van de provincie erop gericht de weg op te waarderen naar een volledig op het toekomstige verkeersaanbod afgestemde gebiedsontsluitingsweg.

Verkeersveiligheid

Op de aansluiting Boterdorpseweg - Bergweg-Zuid komen veel fietsers bij elkaar. Het betreft vooral de schoolgaande jeugd richting Rotterdam en het recreatief fietsverkeer richting het Lage Bergse Bos. Mede door de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Wilderszijde zal meer (fiets) verkeer gebruik maken van de Wildersekade en via het kruispunt N209 - Ankie Verbeek-Ohrlaan de N209 oversteken. In het verlengde van de Wildersekade wordt een fietsoversteek (tunnel) voorzien onder de N209.

4.2 Ontwikkelingen van belang voor N209

In het gebied zijn enkele belangrijke verkeersaantrekkende ontwikkelingen voorzien die van invloed zullen zijn op de N209.

Zo zijn er plannen voor de Polder Schieveen (460 ha). In dit gebied moet een combinatie van natuur en bedrijven worden gevestigd, waardoor een hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijven wordt gecreëerd. Het gaat hierbij om maximaal 75 ha netto uitgeefbaar voor bedrijven en minstens 200 ha goed toegankelijk natuurterrein. Deze nieuwe ontwikkelingen zijn gepland in de periode tot 2010 en zullen zorgen voor extra verkeersbewegingen in de omgeving.

In de polder Zestienhoven, die op 2-3 km afstand van het plangebied ligt, is de gemeente Rotterdam voornemens om het gebied herin te richten. Dit stadsproject van ca. 200 ha zal in de periode tot 2015 ca. 1800 woningen, bedrijven, groen, water en recreatieve en wijkgerichte voorzieningen realiseren. Deze nieuwe ontwikkelingen zullen zorgen voor extra verkeersbewegingen in de omgeving.

Even ten zuiden van Bleiswijk en ten noorden van Rotterdam worden een tweetal VINEX-locaties (Noordrand II en III) ter grootte van circa 550 ha met 13.600 woningequivalenten, circa 80 hectare bedrijventerrein met circa 50.000 m² kantoorvloeroppervlak gerealiseerd. Het overgrote deel van deze ontwikkelingen moet in 2010 voltooid zijn. De ontsluiting van deze locaties zal via de nog aan te leggen N470 en de N209 plaatsvinden.

In de omgeving zijn daarnaast nog drie bedrijventerreinen voorzien of in realisatie:

- ontwikkeling van 15 ha bedrijventerrein tussen Bergweg-Zuid en de Hoeksekade;
- ontwikkeling van bedrijventerrein Oudeland bij Berkel en Rodenrijs (75 ha, realisatie tot 2010);
- realisatie bedrijventerrein Hoefweg-Noord en Hoefweg-Zuid (uitgifte percelen reeds gestart).

Afhankelijk van de inrichting van de Boterdorpse Polder vindt er eventueel extra woningbouw plaats, wat eveneens een verkeersaantrekkende werking op de N209 tot gevolg heeft.

Een belangrijke verkeersonttrekkende ontwikkeling is de aanleg van de N470, mede ter ontsluiting van de hierboven omschreven VINEX-locaties. De N470 is voorzien in het verlengde van de N471 ten westen van Berkel en Rodenrijs en sluit ten zuidwesten van de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan aan op de N209. Het doorgaande verkeer vanuit Rotterdam naar Berkel en Rodenrijs of verder kiest dan de kortere route via de N470. Deze nieuwe verbinding creëert een kortere route van Berkel en Rodenrijs / Pijnacker naar Rotterdam en vice versa. Daardoor zal minder doorgaand verkeer gebruik maken van de N209 tussen de aansluitpunten met de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Boterdorpseweg.

4.3 Nut en noodzaak

De toekomstige ontwikkelingen in het gebied leiden tot minder doorgaand verkeer (in absolute zin) op de N209 op het gedeelte tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Boterdorpseweg. De vrijkomende capaciteit op de N209 wordt opgevuld door meer lokaal verkeer tussen Rotterdam-Noord en Bergschenhoek. Dit verkeer maakt nu vooral gebruik van de Bergweg-Zuid en in mindere mate van de Rodenrijseweg.

Door de veranderende verkeersstromen op de kruispunten N209 - Ankie Verbeek-Ohrlaan en N209 - Boterdorpseweg zal de vormgeving op deze aansluitpunten in de toekomst niet meer voldoen. Zonder maatregelen zal filevorming optreden en gaat verkeer andere routes kiezen. Er zal een evenwichtssituatie ontstaan waarbij de beschikbare capaciteit op de N209 niet optimaal benut wordt. In de huidige situatie is de aansluiting op de N209 komende vanaf de Boterdorpseweg reeds overbelast (en heeft dus geen reservecapaciteit meer). Op drukke momenten kan de wachtrij op deze tak zelfs de andere rotonde blokkeren.

Aansluitpunten

Als de vormgeving van de kruispunten wordt aangepast aan de veranderende verkeersstromen zal de beschikbare capaciteit op de N209 beter worden benut en zal meer verkeer op de relatie Rotterdam-Noord en Bergschenhoek worden overgeheveld van de Bergweg-Zuid naar de N209.

Verbreiding N209

Verbreiding van de N209 Ankie Verbeek-Ohrlaan - Boterdorpseweg is nodig om de beleidsvoornemens te kunnen realiseren. Verbreiding van de N209 van 1x2 naar 2x2 is echter pas zinvol als de vormgeving van de kruispunten eveneens wordt aangepast aan de veranderende verkeersstromen. Bovendien mag op basis van een aanpassing van de vormgeving van de kruispunten worden verwacht dat de positieve trend in de verkeersveiligheid zich voortzet. Als de vormgeving van de kruispunten niet wordt aangepast, dan zal als gevolg van de verbreiding nog meer verkeer op de relatie Rotterdam-Noord en Bergschenhoek worden overgeheveld van de Bergweg-Zuid naar de N209.

4.4 Inpassing

Met verbetering van de doorstroming wordt in dit kader bedoeld:

- Vergroting van de capaciteit van de N209 zelf door verbreiding naar 2 x 2 rijstroken met bijbehorende opstelstroken en eventueel doelgroepstroken en/of parallelwegen.
- Reconstructie van de beide bestaande aansluitpunten (Ankie Verbeek-Ohrlaan - Boterdorpseweg/Bergweg-Zuid): aanpassing aan de verbreiding en indien nodig capaciteitsvergrotenende maatregelen.

Geluidsschermen

Ten noordwesten van het traject is een nieuwbouwwijk Wilderszijde voorzien. Aan de noordwest zijde van de N209 is daarnaast een geluidswal (ca. 6 meter hoog) voorzien tussen de Ankie-Verbeek Ohrlaan en de Boterdorpseweg. Ter hoogte van het knooppunt met de Boterdorpseweg zijn geluidsschermen voorzien (ca. 4 meter hoog). Deze zal gerealiseerd worden ten noordwesten van de Schiebroekseweg. In de bestemming "verkeersweg" worden de geluidsschermen mogelijk gemaakt.

Rijksweg 13/16

Rijkswaterstaat voert momenteel een planstudie uit naar Rijksweg 13/16, een wegverbinding tussen het Terbregseplein en de A13 nabij Rotterdam Airport. Deze weg zal voor een belangrijk deel langs de N209 komen te liggen, globaal van de Ankie Verbeek-Ohrlaan tot aan de Vliegveldweg.

Rijksweg13/16 is met name gericht op het verwerken van verkeer dat nu voor een belangrijk deel over de A13 en A20 rijdt, en vervult daarmee een andere rol dan de N209. De N209 zal daarom een belangrijke functie blijven houden voor het verkeer tussen Lansingerland en Rotterdam. De verbreiding zoals die nu voor dit deel van de N209 wordt voorbereid, zal daarom ook na de eventuele komst van Rijksweg 13/16 noodzakelijk zijn.

Hoofdstuk 5 Water

5.1 Beleidskader water

5.1.1 Rijksbeleid

Het rijksbeleid op het gebied van water is vastgelegd in de 4^e Nota Waterhuishouding (december 1998). Deze Nota staat in het teken van het integraal duurzaam (stedelijk) waterbeheer, met het oog op zowel kwaliteit als kwantiteit (droge voeten). In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) van 2 juli 2003 zijn de taken en verantwoordelijkheden van gemeenten en waterschappen, zowel qua inhoud als qua financiering, beschreven. Hierin is eveneens een werknorm voor de kans op inundatie vanuit oppervlaktewater (o.a. in bebouwd gebied) vastgelegd. Verder is met de wijziging van het Besluit op de ruimtelijke ordening (per 1 november 2003) de Watertoets wettelijk verplicht gesteld.

5.1.2 Provinciaal beleid

Het beleid van de Provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het beleidsplan Milieu en Water 2000-2004. In het beleidsplan is veel aandacht voor stedelijk waterbeheer met voldoende waterberging in stedelijk gebied. Voorts stelt de Provincie Zuid-Holland in haar nota 'Regels voor Ruimte' het opnemen van een waterparagraaf in een bestemmingsplan verplicht en heeft zij als richtlijn 10% oppervlaktewater in bebouwd gebied geformuleerd, mits er geen overeenstemming met de waterbeheerder wordt bereikt. Is er wel overeenstemming tussen de gemeente en de waterbeheerder over het percentage te realiseren oppervlaktewater, dan gaat de provincie hiermee akkoord. Dit betekent dat zowel percentages beneden als boven de 10% kunnen worden afgesproken.

In de deelstroomgebiedsvisionen is voor Rotterdam de opgave het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk waterbeheer.

5.1.3 Regionaal beleid

De gemeenteraad van Rotterdam heeft in 2000 het Waterplan Rotterdam vastgesteld. Het Waterplan is een gezamenlijk en integraal product van alle waterbeheerders in de regio. In het Waterplan zijn lange termijn streefbeelden en kwaliteitsdoelstellingen, geformuleerd die een beeld geven van de gewenste situatie voor het watersysteem in heel Rotterdam. De streefbeelden hebben een integraal karakter, niet alleen waterkwaliteit en -kwantiteit, maar ook natuurwaarden en belevingswaarden spelen een rol.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP), een onderdeel van het Waterplan Rotterdam, zijn doelstellingen ten aanzien van het rioolstelsel van Rotterdam opgenomen. Hoofddoel uit het plan is "het realiseren en instandhouden van een goed functionerend stelsel voor de inzameling, berging en transport van afvalwater en regenwater en de afvoer van afvalwater naar een afvalwaterzuiveringsinstallatie".

5.2 Samenwerking met de waterbeheerder

De gemeente Rotterdam werkt in overleg met alle betrokken waterbeheerders aan een gemeenschappelijke procedurele en inhoudelijke invulling van de Watertoets en de waterparagraaf.

De waterbeheerder in het plangebied is het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, de rioolbeheerder is de afd. Waterhuishouding onderdeel van Gemeentewerken Rotterdam.

In paragraaf 5.4. is aangegeven hoe de initiatiefnemer van de verbreding, de provincie Zuid-Holland, zal voldoen aan de vereisten die het hoogheemraadschap stelt aan de toename van het verhard oppervlak en de bescherming van de waterkwaliteit.

5.3 Kenmerken watersysteem

Tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Wildersekade ligt een hoofdwatgang (aanvoer) met een peil van 6,10 meter beneden NAP. Deze watgang kruist de Doenkade ondergronds en loopt daarna evenwijdig aan de gemeentegrens. Deze hoofdwatgang is met een keurstrook van 5 meter aan weerszijden op de plankaart aangegeven. Daarnaast zijn er nog twee andere watgangen in het plangebied aanwezig, zie plankaart.

5.4 De wateropgave

Grondwater

De verbreding van de N209 heeft een verwaarloosbaar effect op zowel de grondwaterstand als op de mogelijkheid tot infiltratie van regenwater in de bodem. Een toename van het verhard oppervlak door de verbreding heeft wel een vermindering van infiltratie tot gevolg, maar dit wordt grotendeels gecompenseerd door een iets grotere infiltratie in het talud. Het effect van de verbreding op de grondwaterstand is zeer beperkt.

Oppervlaktewater

De goede doorstroombaarheid en onderhoudbaarheid ten behoeve van de aan- en afvoer van oppervlaktewater dient in stand te worden gehouden. Het gaat hierbij om de ligging en breedte van de watgangen en de kruising met de Doenkade. Bij dit laatste is de afmeting van de duiker onder de Doenkade van belang. De watgang langs de Ankie Verbeek-Ohrlaan is een hoofdwatgang aanvoer. De diameter van deze duiker is van een kleiner formaat dan de diameter van de 400 meter noordelijker gelegen hoofdwatgang afvoer.

Water dat ten behoeve van de verbreding wordt gedempt dient volledig te worden gecompenseerd. Een toename van verhard oppervlak moet worden gecompenseerd door het graven van extra water in hetzelfde peilgebied. De toename van het verhard oppervlak door de verbreding zal op twee plaatsen worden gecompenseerd. De eerste locatie is het aanbrengen van een bermsloot aan de zuidzijde van de N209. Een tweede compensatie vindt plaats door het graven van waterpartijen in de oksels van de toe en afritten (gemeente Lansingerland). De definitieve compensatie, die zal voldoen aan de compensatie eis van 15 % van het extra verhard oppervlak, zal inclusief de bijbehorende vergunningsaanvraag bij het Hoogheemraadschap worden ingediend voor de Keurvergunning.

Waterkwaliteit

Het water dat bij neerslag van de weg afstroomt mag niet direct worden geloosd op het oppervlaktewater. Er dienen zuiverende voorzieningen aanwezig te zijn zodat de schadelijke stoffen die door het verkeer op het wegdek belanden niet ongezuiverd in het watersysteem terecht komen. Afstromen hemelwater wordt daarom in eerste instantie middels berinfiltratie afgehandeld. Indien berinfiltratie niet kan worden toegepast (b.v. door verhogingen, kunstwerken of te smalle bermen) zal het hemelwater via een leidingstelsel worden verzameld en geloosd op het oppervlaktewater. In de nabijheid van de lozingsplaats zal ruimte worden gereserveerd voor een toekomstige filtervoorziening.

Hoofdstuk 6 Milieu

6.1 Beleid

Rotterdam is een compacte stad. Compact bouwen biedt aan de ene kant grote voordelen voor milieu en duurzaamheid op een hoger schaalniveau (minder mobiliteit, minder aantasting van natuurlijk en landelijk gebied). Aan de andere kant kan door compact bouwen de milieubelasting in de stad toenemen; dit wordt de paradox van de compacte stad genoemd. Rotterdam moet bovenal een leefbare stad zijn. Een woonomgeving met weinig milieuhinder is één van de aspecten die de leefbaarheid bepalen naast bijvoorbeeld bereikbaarheid en sociale veiligheid. Het milieubeleid in Rotterdam is erop gericht om ondanks de verdichting en intensivering van de stad toch de milieubelasting terug te dringen.

De hoofdlijnen van het Rotterdamse milieubeleid zijn vastgelegd in het Rotterdams Milieuperspectief 2002 - 2007. Dit derde Rotterdamse Milieubeleidsplan (RMP3) ligt in het verlengde van het in 1995 vastgestelde RMP2. De nadruk ligt nu echter meer op de methodes en instrumenten om de geformuleerde beleidsdoelstellingen te bereiken.

Om die redenen is de RMP3 gekoppeld aan het Uitvoeringsprogramma Milieu Rotterdam. De collegeprioriteiten zijn daarbij vertaald naar een zevental Speerpunten Milieu, te weten:

1. Beperking van eventueel ongemak dat bedrijven ondervinden van milieuregelgeving.
2. Richten van overheidsinspanningen op het gebied van leefbaarheid op wijkniveau.
3. Veilig stellen van ruimte voor stedelijke ontwikkeling in combinatie met verantwoorde leefkwaliteit.
4. Waarborgen van het veiligheidsniveau in de stad en de haven door met een consequente vergunningvergeving en handhaving het bedrijvenbestand bij te houden.
5. Het aantrekken en inzetten van rijksmiddelen voor bodemsanering, gericht op maximale voortgang van stedelijke bouwplannen.
6. Veilig stellen van de commerciële waarden van de grond (uitgeefbaarheid) van het verzelfstandigd Havenbedrijf op lange termijn.
7. De eerstvolgende rapportage luchtkwaliteit wordt van een strategie voorzien, waarbij realistische normen worden gecombineerd met realistische maatregelen.

In maart 2001 is het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (het structuurplan voor de gemeente Rotterdam) vastgesteld. In het RPR 2010 worden met betrekking tot milieu en gezondheid aandachtsgebieden en kwaliteitsgebieden aangegeven. In de aandachtsgebieden is de milieubelasting zo hoog dat de kans op gezondheidsklachten van de bevolking niet acceptabel is. Kwaliteitsgebieden zijn gebieden waar de milieukwaliteit met betrekking tot geluid, luchtverontreiniging en externe veiligheid juist uitzonderlijk goed is. Deze gebieden zijn in Rotterdam zelf nauwelijks aanwezig. De in het RPR 2010 gestelde ambitie is om de kwaliteitsgebieden te handhaven en uit te breiden en om de aandachtsgebieden in aantal en omvang te verminderen.

6.2 Milieu effectrapportage

6.2.1 Algemeen

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU Richtlijn m.e.r.¹. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving onder andere geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (verder Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage 1994. In de bijlagen behorende bij het Besluit m.e.r. zijn de m.e.r.-plichtige activiteiten en de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten beschreven.

6.2.2 Plan/besluit

De beoogde verbreding van de N209 valt binnen een totaal programma dat m.e.r.-plichtig is, conform onderdeel C van het Ontwerpbesluit wijziging Besluit milieu-effectrapportage 1994. Voor de verbreding van de N209 worden twee m.e.r.-procedures gevoerd een voor het traject vanaf de A13 tot de G.K. van Hogendorpweg en een voor het traject Ankie Verbeek-Ohrlaan - Boterdorpseweg/Bergweg-zuid. Deze laatstgenoemde m.e.r. dient als basis voor het onderhavige bestemmingsplan Doenkade-N209 I. In dit bestemmingsplan is het voorkeursalternatief uit de m.e.r.-studie Ankie Verbeek-Ohrlaan - Boterdorpseweg/Bergweg-zuid ruimtelijk-juridisch vastgelegd. De m.e.r.-studie levert de ruimtelijke onderbouwing van de ontwikkeling (de verbreding van de N209) die middels het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

De Commissie voor de m.e.r. heeft op 18 augustus 2008 het toetsingsadvies opgesteld en is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is.

6.3 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen.

Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

6.3.1 Wegverkeer

Door de verbreding van de N209 neemt de wegcapaciteit toe. Daarnaast verandert tevens de aansluiting op het onderliggende wegennet fysiek. Beide ontwikkelingen zullen invloed hebben op de geluidsuitstraling naar de omgeving. Daarnaast heeft dit invloed op de verkeersafwikkeling op de bestaande infrastructuur.

In dit bestemmingsplan wordt alleen het Rotterdamse deel van de verbreding van het traject Ankie Verbeek-Ohrlaan - Boterdorpseweg/Bergweg-zuid van de N209 mogelijk gemaakt. Omdat sprake is van één ontwikkeling worden de effecten van de verbreding op de geluidsbelasting hieronder voor het hele traject beschreven.

Aan de noordzijde van de N209 is een nieuwe woonwijk genaamd Wilderszijde gepland. Vanwege de ligging van deze wijk binnen de wettelijke geluidszone van de N209 heeft het Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam reeds een akoestisch onderzoek opgesteld voor het bestemmingsplan ("Akoestisch onderzoek, maatregelen N209-Wilderszijde" d.d. 04-01-2006). In dit onderzoek zijn een aantal geluidsreducerende maatregelen onderzocht. De uiteindelijke toe te passen maatregelen t.b.v. Wilderszijde waren ten tijde van het uitvoeren van dit onderzoek nog niet bekend. In het onderzoek is daarom uitgegaan van een combinatie van geluidsschermen van 4 m hoog ter hoogte van de aansluiting van de N209 op de N472 en aansluitend in westelijke richting geluidswallen van 6 m hoog. Deze maatregelen zijn in alle toekomstige situaties meegenomen. Omdat dit onderzoek zich beperkt tot een effectenvergelijking van de verschillende varianten is verder onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen (stille wegdekken en/of uitbreiding schermen/wallen) achterwege gelaten.

Er is door Arcadis een aanvullend onderzoek verricht (d.d. september 2007) naar de vraag of de verbreding van de N209 een reconstructie is zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Er is sprake van een reconstructie als de geluidsbelasting op de dichtstbijzijnde gevels van woningen met 2 dB of meer toeneemt. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de peiljaren 1986, 2006 en 2020. Uit het onderzoek blijkt dat ten gevolge van de beschouwde wegen N209, N472 Boterdorpseweg, Bergweg Noord, Bergweg Zuid, Ankie Verbeek-Ohrlaan en Leeuwenhoekweg er in 1986 geen saneringswoningen aanwezig waren. Door de verbreding is er bij enkele woningen sprake van een toename van de geluidsbelasting van meer dan 2 dB. De verbreding van de N209 is dus een reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. De betreffende woningen liggen in de gemeente Lansingerland. In het kader van het bestemmingsplan "Verbreding tracé N209" dient voor de betreffende woningen een hogere waardeprocedure te worden gevoerd. Op basis van het geluidsonderzoek van RBOI van 20 november 2008 heeft de Provincie heeft besloten stil asfalt en een geluidsscherm aan te leggen. Hierdoor is er geen toename meer van de geluidsbelasting en is het aanvragen van hogere waarden niet nodig.

6.3.2 Luchtvaart

Het plangebied ligt in de nabijheid van vliegveld Zestienhoven-Rotterdam Airport. De geluidbelasting door 'grote luchtvaart' wordt uitgedrukt in Kosten eenheden (Ke), een norm die is afgeleid van een gemiddelde relatieve hinderscore. De wettelijke grenswaarde voor luchtvaatterreinen is 35 Ke. De grootte van de zone is onder meer afhankelijk van de vliegtuigcategorie en het aantal vluchten. De (voorkeurs)grenswaarde voor nieuw te bouwen woningen is 35 Ke.

Op 17 oktober 2001 heeft het ministerie van VROM een aanwijzing gegeven om de berekende 35, 40, 45, 50, en 55 Ke geluidscontouren (grote luchtvaart) en de 47-bkl geluidscontour (kleine luchtvaart) vast te leggen in bestemmingsplannen. Op 30 september 2004 heeft de gemeente Rotterdam de Verzamelherziening Geluidscontouren Rotterdam Airport vastgesteld, waarmee deze contouren zijn opgenomen in alle onderliggende bestemmingsplannen. In alle bestemmingsplannen die na 30-09-2004 worden vastgesteld moeten de geluidscontouren (indien aanwezig) eveneens worden opgenomen.

De berekende 40 Ke-contour van het luchtvaartlawaaï ligt over het plangebied van het bestemmingsplan Doenkade-N209 I, zie plankaart. Omdat er geen geluidsgevoelige bestemmingen in het plangebied zijn gelegen heeft het bovengenoemde geluidsbeleid geen gevolgen voor het plangebied.

6.4 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), hierna de Wet luchtkwaliteit genoemd, in werking getreden. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De Wet luchtkwaliteit geeft invulling aan een dubbele opgave. Er is sprake van negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Tegelijkertijd heeft het feit dat er sprake is van overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit tot gevolg dat de realisatie van grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen onder druk staat. Hierom is er haast geboden met het zo snel mogelijk verbeteren van de luchtkwaliteit en het zo veel mogelijk wegnemen van belemmeringen van gewenste ontwikkelingen.

In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor de volgende stoffen; zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (fijnstof), lood, koolmonoxide en benzeen. De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof worden in Nederland in bepaalde gevallen overschreden, vooral langs drukke wegen in stedelijk gebied. Aan de andere grenswaarden wordt voldaan.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In de gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald, gaan de betrokken overheden met gebiedsgerichte programma's de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL bevat zowel ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren als maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL moet ervoor zorgen dat overal de grenswaarden worden gehaald. Een groot deel van de maatregelen uit het NSL wordt nu al uitgevoerd. Waarschijnlijk kan het NSL in het voorjaar van 2009 in werking treden.

Tegelijk met de Wet luchtkwaliteit is het Besluit niet in betekenende mate bijdragen in werking getreden. De wet maakt onderscheid tussen ruimtelijke projecten die in betekenende mate bijdragen aan de luchtvervuiling en projecten die daaraan niet in betekenende mate bijdragen. Het besluit regelt de grens daartussen. Als het NSL in werking is getreden, ligt de grens tussen wel of niet in betekenende mate op 3% van de grenswaarde. Tot die tijd geldt dat ruimtelijke ontwikkelingen die niet meer dan 1% van de grenswaarde bijdragen aan de luchtvervuiling niet in betekenende mate bijdragen. Ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit bij de vaststelling van een ruimtelijk plan. Ontwikkelingen die niet in betekenende mate bijdragen hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden.

De gemeenteraad kan een bestemmingsplan vaststellen als:

1. er door (de ontwikkelingen in) het plan geen grenswaarden worden overschreden;
2. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof door het plan verbetert of ten minste gelijk blijft;
3. er sprake is van een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof en deze toename wordt gecompenseerd door een met het plan samenhangende maatregel of effect;
4. het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtvervuiling;
5. de in het plan opgenomen ontwikkelingen passen binnen het NSL, of een programma voor het verbeteren van de luchtkwaliteit dat door een ander bestuursorgaan dan het Rijk is opgesteld.

Plangebied

Door Arcadis is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in een afzonderlijk rapport (d.d. september 2007). Het onderzoek is uitgevoerd met het rekenmodel Pluim Snelweg 1.2 van TNO. In het onderzoek is de luchtkwaliteit langs de N209, N472 Boterdorpseweg, Bergweg Noord, Bergweg Zuid, Ankie Verbeek-Ohrlaan en Leeuwenhoekweg na verbreding van de N209 berekend voor de jaren 2008, 2010 en 2020.

Uit het onderzoek blijkt dat in geen van de onderzochte jaren sprake is van een overschrijding van de grenswaarden (jaargemiddelde en 24-uursgemiddelde) die gelden voor fijnstof.

Voor stikstogdioxide geldt dat er in 2010 en 2020 geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarde zijn berekend. In 2008 is de hoogste berekende concentratie $42,5 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$. De grenswaarde van $40 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$ is echter pas op 1 januari 2010 van kracht. In 2008 is de plandrempelwaarde van $44 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$ van toepassing en deze wordt niet overschreden.

Het bestemmingsplan "Doenkade-N209 I" voldoet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit.

6.5 Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen urgente en niet-urgente gevallen.

Voor het verkrijgen van een bouwvergunning, moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is om te bebouwen ten behoeve van de toegekende bestemming (bodemgeschiktheidsverklaring): er mag pas worden gebouwd als de bodem schoon genoeg is bevonden. In het kader van de bouwplannen zal de bodem ter plaatse nader worden onderzocht. Indien nodig, zal de bodem voorafgaand of tijdens de bouw geschikt gemaakt worden op basis van de nota "Naar een gezamenlijk Bodemsaneringsbeleid in provincie en stad".

Plangebied

De bodem in de omgeving van het te beschouwen traject bestaat voornamelijk uit veengronden met in de omgeving moerige gronden met kattenklei (lokaal aanwezig). In de huidige situatie is sprake van mogelijke bodemverontreiniging in de directe nabijheid van de N209. Ten westen van de N209 grenst de locatie Boterdorpseweg aan de huidige weg. Op deze locatie is een verontreiniging vastgesteld die diverse oorzaken kent, onder andere door bedekte teelt en meerdere dempingen. De bovengrond (tot 0,50 mmv) op de locatie is over een oppervlakte van 1600 m² sterk verontreinigd. Voor deze locatie is bij het bevoegd gezag een besluit inzake 'ernst, spoedeisendheid en saneringsplan' aangevraagd. Deze procedure is nog niet afgerond. Binnen de invloedssfeer van de noordelijke gelegen op- en afritten is nog een tweetal andere Wbb-locaties gelegen, voor beide locaties heeft het bevoegd gezag met het saneringsplan ingestemd. Ook het tankstation aan de zuidzijde van de N209, nabij de aansluiting Boterdorpseweg, is een aandachtspunt. En er komen een aantal gedempte sloten voor binnen de projectgrenzen.

De verbreding van N209 heeft geen effect op de bodemkwaliteit, mits aan de voorwaarde van het hoogheemraadschap wordt voldaan om een voorziening te treffen voor het zuiveren van run-off en verwaaiing van het wegdek. In het gebied is geen sprake van ernstige bodemverontreiniging, de verbreding heeft dus geen effect op het aspect bodemsanering. Alleen het tankstation ten zuiden van de N209, nabij de aansluiting met de Boterdorpseweg is een aandachtspunt.

6.6 Externe veiligheid

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10^{-6} /jaar) onacceptabel wordt geacht. De norm voor het plaatsgebonden risico is bij kwetsbare objecten een grenswaarde die niet mag worden overschreden. Bij beperkt kwetsbare objecten is de 10^{-6} /jaar-norm een richtwaarde die alleen mag worden overschreden als daar gewichtige redenen voor zijn.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijk slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Bij stationaire bronnen ligt de lijn op 10^{-5} /jaar voor tien slachtoffers en 10^{-7} /jaar voor 100 slachtoffers. Voor de transportmodaliteiten weg, rail, water en buisleiding ligt de lijn op 10^{-4} /jaar voor 10 slachtoffers en 10^{-6} /jaar voor 100 slachtoffers. Het aandachtsgebied van het groepsrisico komt overeen met de 10^{-8} plaatsgebonden risicocontour. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken. Een afwijking moet in een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging door het bevoegd gezag worden gemotiveerd.

6.6.1 Transport gevaarlijke stoffen over weg

Over de N209 transport vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Op basis van de te verwachten vervoersstroom van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke inrichting in de nabijheid van de N209, zijn het plaatsgebonden en groepsrisico voor de huidige en de toekomstige situatie bepaald met behulp van het rekenprogramma RBMII. Er is nagegaan of de berekende risico's directe knelpunten opleveren in de omgeving. Bijvoorbeeld als er bestemmingen gesitueerd zijn op een locatie waar het plaatsgebonden risico hoger is dan 10^{-6} per jaar of waar het groepsrisico de oriëntatiewaarde overschrijdt. De vervoersgegevens zijn afkomstig uit de risico-atlas weg. Het betreft een studiegebied van circa 300 meter aan weerszijden van de weg. In de risicoatlas weg is vermeld hoeveel transporten van gevaarlijke stoffen plaatsvinden over het traject N209. Er is gebruik gemaakt van telcijfers uit het jaar 2001. Voor de autonome ontwikkeling wordt een groeipercentage van 1,8% per jaar aangehouden.

In het rekenprogramma RBMII zijn het plaatsgebonden risico en groepsrisico uitgerekend voor het jaar 2015. De verbreding van de N209 is niet van invloed op zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico. In 2015 is er evenals nu geen plaatsgebonden risico hoger dan 10^{-6} /jaar, zodat er geen sprake is van een 10^{-6} -plaatsgebonden risicocontour langs de weg. De berekende 10^{-8} -plaatsgebonden risicocontour ligt op 129 meter aan weerszijden van de weg. Binnen dit gebied moet het groepsrisico in beeld worden gebracht. Er zijn echter zo weinig mensen aanwezig binnen deze afstand dat het groepsrisico zo laag is dat dit niet in de berekening is te zien. Het groepsrisico zit daarmee zeer ruim onder de oriënterende waarde. Dit lage groepsrisico vindt de gemeente Rotterdam zonder meer acceptabel.

6.6.2 Luchtvaart

Onder externe veiligheid van luchthavens wordt verstaan het risico van vliegtuigongevallen waaraan personen blootstaan die zich buiten de begrenzingen van het aangewezen luchtvaartterrein en eventuele ontheffingsgebieden in het gebied rond de luchthaven bevinden. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Tot nu toe bestaat er geen externe veiligheidsregelgeving voor regionale luchthavens. Momenteel wordt wetgeving voorbereid voor de regionale en kleine luchthavens. In een nieuw hoofdstuk van de Wet luchtvaart zal de decentralisatie van luchtvaarttaken naar de provincies worden geregeld en zal ook een normstelling voor geluid en externe veiligheid worden opgenomen. Om te voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen belemmerend werken op de introductie van de nieuwe wetgeving bestaat het voornemen om met de regionale overheden afspraken te maken over een te voeren ruimtelijk interim-beleid. Net als bij Schiphol zullen in overleg met de betreffende regio's de mogelijke aanvullende ruimtelijke maatregelen ter beheersing van het groepsrisico worden gezien en zal een stand-still voor externe veiligheid worden uitgewerkt.

In het MER van Rotterdam Airport zijn externe veiligheidsberekeningen uitgevoerd op basis van het in 1997 door de ministeries van V&W en VROM vastgestelde rekenmodel voor regionale velden. De nieuwe inzichten over de bepaling van de externe veiligheid rondom Schiphol zijn momenteel echter aanleiding om ook het model voor regionale vliegvelden aan te passen.

Bij brief van 29 december 2000 kondigen GS van de provincie Zuid-Holland aan dat zij voornemens zijn tot het van kracht worden van een nieuw beleidskader een tijdelijk toetsingskader te hanteren voor nieuwe bouw- en bestemmingsplannen. Het voorgenomen toetsingskader houdt in:

- tussen 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour: alleen niet-arbeidsintensieve bedrijvigheid, verkeersfuncties etc. toestaan;
- binnen 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour: geen nieuwe kwetsbare bestemmingen (woningen, scholen, zorginstellingen) toestaan;
- voorts een motivatieplicht voor nieuwbouwplannen die het groepsrisico verder doen stijgen.

Plangebied

De 10^{-5} plaatsgebonden risicocontour en de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van Rotterdam Airport liggen over het plangebied van het bestemmingsplan Doenkade-N209 I, zoals is aangegeven op de plankaart. Omdat er binnen het plangebied geen kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn of zijn toegestaan, hebben de risicocontouren geen relevantie voor het plangebied. Het hele plangebied ligt binnen een toetsingsvlak (straal van 600 meter rond de communicatie-infrastructuur van de Luchtverkeersleiding Nederland) op - 4,7 meter NAP. Binnen het plangebied zijn daarom zonder positief advies van de Luchtverkeersleiding geen bouwwerken hoger dan - 4,7 meter NAP toegestaan; dit is vastgelegd in de regels.

Het plangebied ligt eveneens binnen de aanvliegroute van Rotterdam Airport. In verband met de vliegveiligheid geldt er binnen de aanvliegroute een hoogtebeperking voor gebouwen en andere bouwwerken. Op de plankaart staat een groene lijn met daarbij het getal 40. Ter plaatse van deze lijn is de maximaal toegestane hoogte vanwege de aanvliegroute 40 meter. Op een afstand van 500 meter ten westen van deze lijn ligt een hoogtelijn van 30 meter, 500 meter ten oosten van de 40 meter lijn ligt een 50 meter lijn. De hoogtebeperking die voor het plangebied geldt neemt dus per 50 meter 1 meter toe of af. Deze hoogtebeperking is vastgelegd in de regels van dit bestemmingsplan, hoewel er binnen het plangebied geen bouwwerken hoger dan 40 meter zijn toegestaan.

6.7 Flora en Fauna

De Flora- en faunawet (Ffwet) is sinds 1 april 2002 van kracht. De wet regelt de bescherming van in het wild levende planten en dieren in Nederland met het oog op de instandhouding van soorten. Dit betreft soorten die zijn aangemerkt als beschermd op basis van de Flora- en faunawet. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd. Overtreding van een verbodsbepaling is alleen toegestaan met een ontheffing op basis van de Flora- en faunawet (art. 75). Op 10 september 2004 is het 'Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen' in werking getreden. In dit besluit zijn de volgende drie categorieën opgenomen:

- Categorie 1: bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Ffwet. Er hoeft voor deze activiteiten geen ontheffing te worden aangevraagd.
- Categorie 2: bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Ffwet, *mits* activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van LNV goedgekeurde gedragscode. Deze gedragscode moet door een sector of ondernemer zelf worden opgesteld en ingediend voor goedkeuring. Is er geen goedgekeurde gedragscode aanwezig, dan dient ontheffing aangevraagd te worden.
- Categorie 3: bij activiteiten die te kwalificeren zijn als ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor soorten in deze categorie geen vrijstelling. Ook niet op basis van een gedragscode. Hiervoor is een ontheffing nodig.

Ontheffingaanvragen op basis van categorie 1 en 2 worden getoetst aan het criterium 'doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort' (de zogenaamde lichte toets). Ontheffingaanvragen op basis van categorie 3 krijgen te maken met de 'uitgebreide toets'. Dit houdt in dat wordt getoetst op drie criteria, te weten 1) er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang, 2) er is geen alternatief en 3) doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort. Aan alle criteria moet worden voldaan.

Plangebied

Uit gegevens van de Provincie en het natuurloket en uit waarnemingen tijdens twee veldbezoeken en een kort veldbezoek blijkt dat de huidige natuurwaarden van de elementen in de directe omgeving (binnen de 100 meter) van de N209 als volgt zijn:

Broedvogels van houtsingels, populieren, knotwilgen, oevers van sloten, weilanden:

Buizerd, Houtduif, Ekster, Zwarte kraai, Vink, Fitis, Wilde eend, Meerkoet, Nijlgans, Krakeend, Kuifeend, Waterhoen, Scholekster en Kievit (waarschijnlijk niet: Grutto en Tureluur). Extra van belang zijn de soorten met vaste broedplaatsen: Buizerd, Ekster, Zwarte kraai;

Vissen van voedselrijke ondiepe veen- en kleislotten: Tiendoornige stekelbaars, Blankvoorn, Baars en mogelijk hier en daar Brasem, Karper, Aal en Kleine modderkruiper;

Amfibieën van voedselrijke veenpolders: Bruine kikker, Meerkikker, Bastaardkikker, Kleine watersalamander, Gewone pad en mogelijk Rugstreeppad (o.a. bij opspuitterreintje langs N209, bij buizen);

Grondgebonden zoogdieren van polders en houtsingels: Egel, Mol, Huisspitsmuis, Haas, Veldmuis, Bruine rat, Woelrat (Bosmuis);

Vleermuizen van lintvormige landschapselementen, open polderland en brede weteringen: Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Laatvlieger, Watervleermuis en Meervleermuis (Derde Tocht);

Vaatplanten van bermen en oevers: Zwanenbloem;

Trekvogels en wintergasten: Grauwe gans, Soepgans, Nijlgans, Smient, Meerkoet, Wilde eend, Boereneend.

Een aantal van de genoemde soorten zijn zwaarder beschermd. Dit betreft:

- De mogelijk aanwezige Rugstreeppad.
- De mogelijk aanwezige Kleine modderkruiper.
- De broedende vogels in de iepensingel aan de noordzijde langs de N209, de populierenrijen, knotwilgen langs de Wildersekade en meidoornbosjes aan de zuidzijde van de N209.
- De Zwarte kraai, Ekster en Buizerd, vanwege de vaste broedplaatsen (lees: nesten) in hoge Populieren.
- De vleermuizen die jagen of migreren langs de lijnvormige populierenrij langs de Wildersekade.
- De Watervleermuizen en misschien Meervleermuizen die mogelijk jagen boven de Derde Tocht.

De trends in West-Europa bij broedvogels van (jong) loofbos en houtwallen is positief: door het ouder worden van het loofbos, nemen soorten van bos en loofbomen sterk toe. Ook op de klei- en veengebieden in West-Nederland is dit het geval. Dit geldt zowel voor roofvogels zoals de Buizerd, als voor zangvogels zoals Tjiftjaf, Zwartkop, Heggenmus, als voor kraaiachtigen. Iedere ingreep die ten koste gaat van bos / loofbomen, houtwallen is negatief voor deze soorten.

Het gaat slecht met weidevogels, in heel noordwest Europa. De trend is (sterk) negatief bij kritische soorten zoals Grutto, en er is sprake van een geringe, maar gestage afname bij Schollekster, Tureluur en Kievit, welke mogelijk aan beide zijden van de N209 nog in lage dichtheden voorkomen. De noordwest zijde is voor weidevogels nog het meest kansrijk, in de gedeeltelijke beslotenheid van de zuidoost zijde ligt geen toekomst voor weidevogels.

Echter ten noordwesten van de N209 wordt de woonwijk Wilderszijde gerealiseerd, waardoor de weidevogels ook hier verdwijnen. Voor weidevogels maakt de verbreding van de N209 op de lange termijn dan ook geen wezenlijk verschil.

Smienten, Nijlganzen, Grauwe ganzen en Knobbelzwanen overwinteren in steeds grotere aantallen op de veenweiden van West-Nederland. Zij blijven uit de buurt van bomen (hier: populieren aan de noordwest kant). Bij kap van de rijen populieren (ondanks verbreding van de N209) zullen Smienten, ganzen en Knobbelzwanen meer oppervlakte van de weidegebieden aan de noordwest zijde gaan gebruiken, ondanks de versturende invloed van het verkeer. Dit kan in de noordelijke Boterdorpse polder totdat de woonwijk Wilderszijde gerealiseerd gaat worden; in de polder ten zuidwesten van de Wildersekade, welke mogelijk ontwikkeld wordt tot veenweide binnen de Provinciaal Ecologische Hoofdstructuur, speelt dit niet.

Water- en Meervleermuizen nemen in Nederland niet af, mogelijk zelfs gering toe. Deze specialistische soorten jagen en migreren laag boven brede wateren, zoals mogelijk de Derde Tocht. Zij steken de N209 hoog over, daartoe gedwongen door de iepenhoutwal aan de noordwest kant, tussen de parallelweg en de N209 in. Wordt deze houtwal gekapt (dit zal bij de verbreding het geval zijn), dan is aanrijding door verkeer zeker niet uit te sluiten.

Door de verbreding van de N209, en de kap van de houtwal en populieren zullen de insecten en hun predators minder leefgebied, jachtgebied hebben. Dit geldt eveneens voor kleine zoogdieren, zoals kleine marterachtigen en egels en voor de vleermuizen die langs dergelijke lijnvormige landschapselementen jagen of migreren.

Ontheffingen Flora- en faunawet

Zoals uit het ecologisch onderzoek dat is uitgevoerd blijkt, is de verbreding van de N209 een activiteit die mogelijk een negatief effect heeft op de instandhouding van beschermde soorten. Het onderzoek geeft een beeld om welke soorten het kan gaan. Nader ecologisch onderzoek heeft uitgewezen dat ontheffingen niet nodig zijn mits men zich aan de IPO gedragscode houdt. De Provincie schrijft voor dat de IPO gedragscode in acht moet worden genomen.

Hoofdstuk 7 Sociale veiligheid en leefbaarheid

Bij realisering van het bestemmingsplan dient uit het oogpunt van sociale veiligheid rekening te worden gehouden met:

1. Wegverkeer op secundaire wegen

- verlichting, nabij bochten, kruispunten en de bebouwde kom
- zichtbaarheid
- kruisingen hoofdwegen
- onderhoud

2. Fietsverkeer

- goede zichtbaarheid vanuit de omgeving
- kruisingen hoofdwegen (tunnels)
- verlichting
- onderhoud

Algemeen:

- vermijden van doorgaande onderbeplanting in groenstroken i.v.m. zichtbaarheid op maaiveldniveau;
- zorgvuldige vormgeving en duurzaam materiaalgebruik, ook op maaiveldniveau.

Hoofdstuk 8 Handhaving

Op 16 april 2002 hebben burgemeester en wethouders de "kadernota handhaving dS+V" vastgesteld, waarin de beleidsuitgangspunten voor de handhaving op het werkterrein van de dS+V zijn vastgelegd. Deze nota wordt door de dagelijkse besturen van de Rotterdamse deelgemeenten formeel onderschreven. In de nota wordt de wijze waarop het handhavingsbeleid wordt georganiseerd vastgelegd. Zo is onder andere een Handhavingscommissie ingesteld, die advies uitbrengt. Voorts heeft het college een beleid ingezet dat is gericht op programmatisch handhaven (bijvoorbeeld horeca, kinderdagverblijven, verblijfsinrichtingen). Hierbij ligt de prioriteit bij veiligheid.

Uiteraard zal altijd worden gereageerd op klachten van omwonenden. Doordat illegale situaties, die reeds in strijd waren met het bestemmingsplan, worden uitgezonderd van het overgangsrecht, bestaat, op grond van jurisprudentie, ook na langere tijd nog de mogelijkheid om handhavend op te treden indien een situatie aan het licht komt die redelijkerwijs niet eerder bekend kon zijn. Per geval zal door het bevoegd bestuursorgaan een zorgvuldige belangenafweging worden gemaakt. Doordat praktisch het gehele plangebied wordt herontwikkeld worden eventueel in het verleden ontstane illegale situaties door de ontwikkeling opgeheven.

Hoofdstuk 9 Financiële uitvoerbaarheid

De provincie Zuid-Holland is voornemens de N209 te verbeteren en de N470 aan te leggen met als doel om de verkeersafwikkeling te verbeteren, mede i.v.m. de ontwikkeling van woningbouw in de noordrand van het Rijnmondgebied. De provincie en de stadsregio Rotterdam zullen gezamenlijk de kosten voortvloeiend uit dit project dragen. De provincie Zuid-Holland heeft een reservering opgenomen voor dit project in de Meerjarenprogramma Investerings Provinciale Infrastructuur 2006-2010. Voorts heeft de stadsregio Rotterdam in de Regionale Investeringsprogramma Verkeer & Vervoer 2006-2010 voor wat betreft dit project haar bijdrage opgenomen. Voor de gemeente Rotterdam heeft dit bestemmingsplan door de financiële dekking vanuit de Stadsregio en de provincie dan ook geen financiële consequenties.

Hoofdstuk 10 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

10.1 Vooroverleg

In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerp bestemmingsplan "Doenkade - N209 I" toegezonden aan:

1. **Gedeputeerde Staten**
2. **Luchtverkeersleiding Nederland**
3. **VROM-Inspectie**
4. **DCMR**
5. **Ministerie van Defensie**
6. **ENECO Netbeheer**
7. **Nederlandse Gasunie**
8. **Tennet Zuid-holland**
9. **NV Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij**
10. **Nederlandse Spoorwegen**
11. **Kamer van Koophandel Rotterdam**
12. **Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond**
13. **BOOR**
14. **Hoogheemraadschap van Schieland**
15. **Recreatieschap Midden-Delfland**
16. **Rijksdienst voor Archeologie**
17. **Rotterdams Milieucentrum**
18. **Rijkswaterstaat**
19. **Ministerie van Economische Zaken**
20. **Ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit**
21. **KPN Telecom**
22. **Stadsregio**
23. **Rijksluchtvaartdienst Dir. Vervoer en Infrastructuur**
24. **Directeur-Generaal van de Energievoorziening**
25. **GGD**
26. **Vrouwenbelangen**
27. **Milieufederatie Zuid-Holland**
28. **Brandweer**
29. **Rotterdam Airport BV**

Door de partijen vermeld onder 1 tot en met 12 (vetgedrukt) is schriftelijk gereageerd. Daarvan hadden de partijen 5 tot en met 12 geen inhoudelijke opmerkingen. Hieronder volgt een samenvatting van de ontvangen reacties en het commentaar hierop.

1. **Gedeputeerde Staten**

Geluidskwaliteit

Alvorens het bestemmingsplan wordt vastgesteld dienen de mogelijk benodigde hogere grenswaardenprocedures voor de Wilderszijde in positieve zin te zijn afgerond.

Reactie

Van een hogere grenswaardeprocedure voor Wilderszijde is geen sprake.

Luchtkwaliteit

Met ingang van 15 november 2007 gelden de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) van 11 oktober 2007, het Besluit houdende regels omtrent niet in betekenende mate bijdragen van 30 oktober 2007 en de Regeling, houdende aanwijzing van categorieën die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen, eveneens van 30 oktober 2007. Op grond van de (in artikel V en VI genoemde) overgangsbepalingen geldt dat de betreffende wet niet van toepassing is op vastgestelde besluiten of ontwerpbesluiten van vóór 15 november 2007. Gezien de status van voorliggend ruimtelijk plan dient de besluitvorming over het aspect luchtkwaliteit wel conform de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) plaats te vinden. Het bestemmingsplan dient conform de genoemde wet te worden aangepast.

Reactie

In de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen dat sinds 15 november 2007 de "Wet luchtkwaliteit" van kracht is. De nieuwe wet heeft echter geen invloed op het luchtkwaliteitonderzoek dat ten behoeve van de milieueffectrapportage en het bestemmingsplan is uitgevoerd.

Water

De wijze waarop het wateradvies van de waterbeheerders is verwerkt dient te worden beschreven. In het bestemmingsplan gebied zijn een hoofdwatgang en twee overige watergangen aanwezig.

Uit het plan blijkt niet hoeveel water gecompenseerd wordt en dat dit in het plan planologisch-juridisch wordt vastgelegd door het te bestemmen op de plankaart of de hoeveelheid te realiseren water in de voorschriften op te nemen.

Het stelsel van hoofdaan- en afvoer van oppervlaktewateren en primaire en regionale waterkeringen dient als zodanig te worden bestemd. Bij de bestemming dienen de van toepassing zijnde Keurbepalingen in acht te worden genomen, voor zover daar ruimtelijke consequenties aan verbonden zijn.

Reactie

In het hoofdstuk Water is aangegeven hoe het extra verhard oppervlak door de verbreding zal worden gecompenseerd. De hoofdwatgang is thans inclusief keurstrook (dubbelbestemming "Waterstaat - Waterstaatkundige functie") aangegeven op de plankaart.

2. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

Verzocht wordt het toetsingsvlak van de DVOR/DME Rotterdam op te nemen in het bestemmingsplan "Doenkade - N209 I" en op de bijbehorende plankaart. Het advies is dit in het bestemmingsplan te formuleren bijvoorbeeld in een algemeen artikel:

In geval de bij de uitwerking van het bestemmingsplan beoogde maximale bouwhoogtes de LVNL-toetsingsvlakken doorsnijden dient over deze bouwhoogten advies te worden ingewonnen bij LVNL of diens rechtsopvolger. Indien de correcte werking van elektronische navigatie-, communicatie en landingshulpmiddelen van LVNL afdoende is gewaarborgd, kunnen afwijkende bouwhoogten in het uitwerkingsplan worden opgenomen.

Reactie

Het toetsingsvlak is op de plankaart opgenomen met de aanduiding "toetsingsvlak communicatie-apparatuur Luchtverkeersleiding Nederland". In de regels is voor het hele plangebied een hoogtebeperking opgenomen, met daaraan gekoppeld een vrijstelling om hoger te kunnen bouwen mits de LVNL akkoord is (artikel 12.1).

3. VROM-Inspectie

Verzocht wordt het plan aan te vullen met de onlangs inwerking getreden Wet Luchtkwaliteit.

Reactie

Het bestemmingsplan is op dit punt geactualiseerd.

4. DCMR

4.1. Noodzakelijke wijzigingen

Geluid

In de toelichting van het bestemmingsplan is reeds aangegeven dat aanvullend akoestisch onderzoek nodig is om vast te stellen of er sprake is van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder. Hieronder worden de nodige aandachtspunten gegeven bij het uitvoeren van het aanvullend akoestische onderzoek en de te volgen procedure:

- de aanwezige (en mogelijk ook geprojecteerde) woningen aan de Wildersekade binnen de zone van de N209 moeten in het onderzoek worden betrokken. Binnen de onderzoekszone van de N209 ter hoogte van de kruising met de Ankie Verbeek met een breedte van 600 meter gerekend vanaf de kant van de weg, zijn namelijk woningen gelegen.
- Indien er sprake is van aanzienlijke gevolgen van het plan voor de verkeersintensiteit op aansluitende wegen, dienen de effecten op de geluidbelasting langs die wegen inzichtelijk te worden gemaakt.
- De provincie Zuid-Holland is in dit project bevoegd gezag ten aanzien van het vaststellen van hogere waarden. De gemeente(n) zijn dat ten aanzien van het vaststellen de bestemmingsplannen om de beoogde ontwikkelingen mogelijk te maken. Opgemerkt wordt dat in de Wet geluidhinder is vastgelegd dat het ontwerp besluit hogere waarden tegelijk het met ontwerpbestemmingsplan ter inzage moet worden gelegd. Een en ander vergt een goede inhoudelijk en procedurele afstemming.

Reactie

De bovenstaande aandachtspunten zijn meegenomen in het aanvullend akoestisch onderzoek en verwerkt in het bestemmingsplan.

Luchtkwaliteit

Voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd moet een onderzoek luchtkwaliteit van de nieuwe Wet Luchtkwaliteit worden opgesteld.

Verder dient het onderzoek te worden uitgevoerd op basis van Standaardrekenmethode 2. Berekeningen met het mode CAR II (Standaardrekenmethode 1) zijn namelijk onvoldoende betrouwbaar in situaties met buitenstedelijke wegen.

Reactie

Het bestemmingsplan is aangepast aan de Wet luchtkwaliteit. Er is een aanvullend onderzoek uitgevoerd met het rekenmodel Pluim Snelweg 1.2 van TNO en met actuele verkeersgegevens. De resultaten van dit onderzoek zijn verwerkt in het bestemmingsplan.

4.2. Aanbevelingen

Externe veiligheid

In het bestemmingsplan is aangegeven dat er gebruik is gemaakt van de gegevens uit de risicoatlas en dat voor de autonome ontwikkeling uitgegaan is van een groeipercentage van 1,8% per jaar. Bij voorkeur dient in het onderzoek (bijv. in tabelvorm) te worden aangegeven welke aantallen precies zijn gebruikt.

Reactie

In het ten behoeve van de wegverbreding opgesteld milieueffectrapport (d.d. 03-08-2007) is in tabel 6.20 aangegeven welke aantallen zijn gebruikt.

Onduidelijk is verder of er bij de berekeningen rekening is gehouden met de ontwikkelingen van de woonwijk 'Wilderszijde' in Bergschenhoek. Mogelijk is deze op een zodanige afstand gelegen dat deze niet relevant is. In dat geval wordt aanbevolen dit te vermelden in het rapport.

Reactie

In paragraaf 6.7.4 van het milieueffectrapport is vermeld dat de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Wilderszijde geen invloed zal uitoefenen op het groepsrisico veroorzaakt door de N209.

5. Ministerie van Defensie

Geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

6. ENECO Netbeheer

Er zijn geen bezwaren betreffende dit plan.

7. Nederlandse Gasunie

In dit plangebied zijn geen leidingen of stations van de Nederlandse Gasunie aanwezig.

8. Tennet Zuid-holland

In dit plangebied zijn geen eigendommen van Tennet aanwezig.

9. NV Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij

Is niet bij de werkzaamheden betrokken.

10. Nederlandse Spoorwegen

Geen aanleiding tot maken van opmerkingen.

11. Kamer van Koophandel

Geen aanleiding tot maken van opmerkingen.

12. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Met betrekking tot dit plan zijn geen relevante externe veiligheidsaspecten geconstateerd.

Regels

Hoofdstuk 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 Begrippen

1.1 Archeologisch deskundige

Het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) of een andere door burgemeester en wethouders aan te wijzen deskundige.

1.2 Bebouwing

Een of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.3 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.4 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.5 Bouwwerk

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.6 Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.7 Milieudeskundige

De Milieudienst Rijnmond (DCMR) of een andere door burgemeester en wethouders aan te wijzen deskundige.

1.8 NAP

Normaal Amsterdams Peil

1.9 Parkeerplaatsen

Ongebouwde parkeervoorzieningen.

Hoofdstuk 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 2 Groen

2.1 Bestemmingsomschrijving

2.1 De voor "Groen" aangewezen gronden zijn bestemd voor :

- a. groenvoorzieningen, met bijbehorende voet- en fietspaden en watergangen;
- b. kleinschalige voorzieningen voor openbaar nut en verkeer en vervoer.
- c. "Waarde - Archeologie", voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

2.2 Bouwregels

2.2.1 *Algemeen*

Op de voor Groen bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens :

- a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, welke passen in de functie als bedoeld onder in lid 2.1 onder a., zoals straatmeubilair, huisvuilcontainers, niet groter dan 10 m³ (al dan niet ondergronds), bovenleidingsmasten c.q. -portalen ten behoeve van trambanen, bruggen, duikers;
- b. kleine gebouwen voor openbaar nut, verkeer en vervoer, zoals gemaalgebouwtjes, telefooncellen, gasdrukregel- en meetstations, wachthuisjes e.d., niet groter dan 80 m³.

2.2.2 *Medebestemming*

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor "Waarde - Archeologie", is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

Artikel 3 Verkeer - Verblijfsgebied

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "Verkeer - Verblijfsgebied" aangewezen gronden zijn bestemd voor :

- a. Voorzieningen ten behoeve van wandelen, verblijven en spelen, zoals trottoirs, voetpaden en trappen;
- b. voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals rijstroken, trambanen, fietspaden, parkeerplaatsen;
- c. groenvoorzieningen, waterpartijen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
- d. bouwwerken voor kleinschalige openbaar nutsvoorzieningen, verkeer en vervoersvoorzieningen;
- e. geluidswerende voorzieningen;
- f. "Waarde - Archeologie", voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Op de voor Verkeer- verblijfsgebied bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens :

in de bestemming passende bouwwerken (geen gebouwen zijnde), zoals straatmeubilair, huisvuilcontainers (al dan niet ondergronds) niet groter dan 10 m³,abri's, bovenleidingmasten c.q. portalen ten behoeve van trambanen, alsmede niet voor bewoning bestemde kleine gebouwen voor openbaar nut, verkeer en vervoer, welke gebouwen niet groter mogen zijn 80 m³;

3.2.2 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor "Waarde - Archeologie", is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

Artikel 4 Verkeer - Wegverkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "Verkeer - Wegverkeer" aangewezen gronden zijn bestemd voor :

- a. voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals rijstroken, trambanen, fietspaden, parkeerplaatsen, met de daarbij behorende kunstwerken zoals viaducten, bruggen, duikers;
- b. voorzieningen ten behoeve van wandelen en verblijven, zoals trottoirs, paden en trappen;
- c. een fietstunnel onder de N 209;
- d. groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
- e. bouwwerken ten behoeve van kleinschalige openbaar nutsvoorzieningen, verkeer en vervoersvoorzieningen;
- f. geluidswerende voorzieningen;
- g. "Waarde - Archeologie", voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

Op de in het eerste lid bedoelde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens :

in de bestemming passende bouwwerken (geen gebouwen zijnde), zoals straatmeubilair, huisvuilcontainers (al dan niet ondergronds) niet groter dan 10 m³,abri's, bovenleidingmasten c.q. portalen ten behoeve van trambanen, alsmede een fietstunnel en niet voor bewoning bestemde kleine gebouwen voor openbaar nut, verkeer en vervoer, welke gebouwen niet groter mogen zijn 80 m³;

4.2.2 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor "Waarde - Archeologie", is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

Artikel 5 Water - 1

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "Water - 1" aangewezen gronden zijn bestemd voor :

- a. waterlopen en waterberging, de aan- en afvoer van oppervlaktewater, met bijbehorende voorzieningen;
- b. "Waarde - Archeologie", voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

5.2 Bouwregels

5.2.1 *Algemeen*

Op de voor Water - 1 bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard, zoals keerwanden, beschoeiingen, duikers, bruggen, gemalen e.d.

5.2.2 *Medebestemming*

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor "Waarde - Archeologie", is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

Artikel 6 Waarde - Archeologie

6.1 Bestemmingsomschrijving

6.1 De voor "Waarde - Archeologie" aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor behoud van de aan de gronden eigen zijnde archeologische waarden.

6.2 Bouwregels

6.2.1 *Rapport archeologisch deskundige*

In het belang van de archeologische monumentenzorg dient de aanvrager van een reguliere bouwvergunning als bedoeld in de Woningwet een rapport aan burgemeester en wethouders te overleggen van een archeologisch deskundige (Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam) waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.

Deze bepaling heeft uitsluitend betrekking op aanvragen om bouwvergunning voor bouwwerken (waaronder begrepen het heien van heipalen en het slaan van damwanden) welke voldoen aan de oppervlakte- en/of dieptematen welke genoemd zijn in 6.3.1.

6.2.2 *Mogelijke voorwaarden te verbinden aan bouwvergunning*

Burgemeester en wethouders kunnen in het belang van de archeologische monumentenzorg aan een reguliere bouwvergunning als bedoeld in de Woningwet de volgende regels verbinden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

6.3 Aanlegvergunning

6.3.1 *Verbod*

In het belang van de archeologische monumentenzorg is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders de hierna onder 6.3.2 genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die :

dieper reiken dan 0,5 meter beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m² beslaan.

6.3.2 *Het vergunningvereiste betreft de volgende werken c.q. werkzaamheden*

- a. groundbewerkingen (van welke aard dan ook);
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- c. Het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- d. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven;
- e. het ingraven van ondergrondse kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies e.d.;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven van bestaande waterlopen.

6.3.3 *Uitgezonderde werkzaamheden*

Het aanlegvergunningvereiste geldt niet voor bedoelde activiteiten gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en welke in uitvoering waren ten tijde van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan en evenmin voor bestaande weg- en leidingcunetten.

6.3.4 Vergunning

6.5 Aanlegvergunning wordt verleend, indien daardoor de aanwezige archeologische waarden van de gronden niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast.

6.3.5 Rapport archeologisch deskundige

Alvorens de aanlegvergunning te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de aanlegvergunning aan burgemeester en wethouders hieromtrent een rapport van een archeologisch deskundige te overleggen.

6.3.6 Mogelijke voorwaarden te verbinden aan aanlegvergunning

Aan een aanlegvergunning kunnen de volgende regels worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

Artikel 7 Waterstaat - Waterstaatkundige functie

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de instandhouding van een hoofdwatgang.

7.2 Bouwregels

Ter plaatse van de bestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie', mag in afwijking van de bouwregeling voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) dan 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' niet op bedoelde gronden worden gebouwd.

7.3 Ontheffing van de bouwregels

7.3.1 Ontheffing

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 7.2 ten behoeve van bouwwerken welke toegelaten zijn krachtens de andere toegelaten bestemming(en) dan 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' , mits het belang van de hoofdwatgang hierdoor niet wordt geschaad.

7.3.2 Advies

Alvorens ontheffing te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in van het waterschap, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan het ontheffingsbesluit, ter bescherming van genoemd belang.

Hoofdstuk 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 8 Antidubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 9 Algemene ontheffingsregels

9.1 Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen van de desbetreffende bepalingen dit bestemmingsplan

9.1.1 *Kleine bouwwerken*

voor de bouw van - niet voor bewoning bestemde - kleine bouwwerken van openbaar nut, zoals telefooncellen, wachthuisjes voor verkeersdiensten, transformatorgebouwtjes, verdeelkasten, gasdrukregel- en meetstations, gemaalgebouwtjes, met dien verstande, dat de inhoud van een bouwwerk, als hier bedoeld, niet meer mag bedragen dan 80 m³;

9.1.2 *Begrenzing wegprofiel, bouwblok, terrein*

indien op ondergeschikte punten een geringe afwijking in de begrenzing, het beloop of het profiel van een weg, de ligging of de vorm van een bouwblok of een terrein c.q. waterloop of de hoogte van een bouwwerk in het belang van het te verwachten verkeer, de volkshuisvesting en/of een behoorlijke bebouwing c.q. inrichting noodzakelijk is, dan wel de noodzaak daartoe bij uitzetting van het plan op het terrein blijkt, met dien verstande dat hierdoor de bestemmingsgrens niet wordt overschreden.

Artikel 10 Algemene procedureregels

10.1 Procedure ontheffing van bouw- en/of gebruiksregels

Een ontheffing van de bouw- en/of gebruiksregels wordt niet eerder verleend, dan nadat burgemeester en wethouders het verzoek daartoe gedurende 2 weken voor belanghebbenden ter inzage hebben gelegd, na voorafgaande publicatie.

Artikel 11 Overige regels

11.1 Aanvliegroute Rotterdam Airport; beperking bouwhoogte

Voor zover de gronden zijn gelegen in de aanvliegroute naar luchthaven Rotterdam Airport, mogen bouwwerken in verband met het bepaalde in de annex 14 van het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart (1944) de hoogtematen (ten opzichte van NAP) welke aangegeven zijn op de plankaart niet overschrijden.

Deze bijzondere bouwhoogte regel gaat voor de algemene bouwhoogte regels, elders in dit bestemmingsplan.

11.2 Toetsingszone communicatie-apparatuur Luchtverkeersleiding Nederland

11.2.1 Verbod

Onverminderd het bepaalde in lid 11.1 zijn ter plaatse van de aanduiding "toetsingszone communicatie-apparatuur Luchtverkeersleiding Nederland" geen bouwwerken toegestaan hoger dan - 4,7 meter NAP .

Deze bijzondere bouwhoogte regel gaat voor de algemene bouwhoogte regels, elders in dit bestemmingsplan.

11.2.2 Ontheffing

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bouwverbod in lid 11.2.1 na positief advies van de Luchtverkeersleiding Nederland (of diens rechtsopvolger).

11.3 Externe veiligheid

Binnen de 10 -6 risicocontour externe veiligheid Rotterdam Airport, zoals aangegeven op de plankaart, zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan.

Tussen de 10 -5 en 10 -6 risicocontour externe veiligheid Rotterdam Airport, zoals aangegeven op de plankaart, zijn alleen beperkt kwetsbare objecten toegestaan.

11.4 Geluidhinder

11.4.1 Maximum aantal rijstroken wegen

De Doenkade N 209 mag niet meer dan 2 rijstroken per richting tellen, terwijl de Ankie Verbeek-Ohrlaan niet meer dan een rijstrook per richting mag tellen (voorsorteerstroken en parkeerstroken niet meegeteld).

Hoofdstuk 4 **OVERGANGS- EN SLOTREGELS**

Artikel 12 Overgangsrecht

12.1 Overgangsrecht bouwwerken

12.1.1 Aanwezige bouwwerken

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

12.1.2 Ontheffing

Enmalig kan ontheffing worden verleend van lid 12.1.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 12.1.1 met maximaal 10 %.

12.1.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Lid 12.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

12.2 Overgangsrecht gebruik

12.2.1 Bestaand gebruik

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

12.2.2 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 12.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

12.2.3 Verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in het lid 12.2.1, na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

12.2.4 Uitzonderingen op het overgangsrecht gebruik

Lid 12.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

12.3 Hardheidsclausule

Voor zover van toepassing van het overgangsrecht bouwwerken of gebruik leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard jegens een of meer personen kunnen burgemeester en wethouders ten behoeve van die persoon of personen dat overgangsrecht buiten toepassing laten.

Artikel 13 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan "Doenkade-N209 I", gemeente Rotterdam.

Kaarten

Bestemmingsplankaart d.d. 21-7-2009



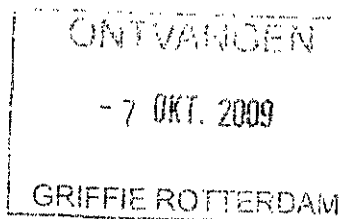
KENNISGEVING BESTEMMINGSPLAN "Doenkade-N209 I"

Burgemeester en wethouders van Rotterdam maken bekend dat tegen het besluit van de Gemeenteraad van Rotterdam tot vaststelling van het bestemmingsplan "Doenkade-N209 I" geen beroep c.q. een verzoek om voorlopige voorziening is ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, zodat dit bestemmingsplan met ingang van 29 januari 2010 onherroepelijk is geworden.

Rotterdam, 14 april 2010,
Burgemeester en wethouders voornoemd,
namens dezen:

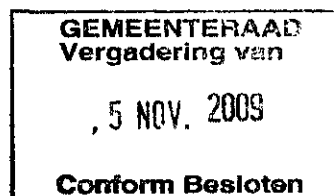
H.Goedhart,
algemeen directeur dS+V

8



09922929

Rotterdam, 6 oktober 2009.



Onderwerp:

Vaststelling bestemmingsplan "Doenkade -N209 I"

Aan de Gemeenteraad.

Inleiding

De provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam en de gemeenten Lansingerland en Rotterdam zijn voornemens de verkeersafwikkeling op het traject van de N209 (Doenkade) tussen de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan en de aansluiting Bergschenhoek (Boterdorpsweg/Bergweg-Zuid) te verbeteren middels een verbreding tot een profiel met twee rijstroken in beide richtingen. De verbreding is opgenomen in het Provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur 2003-2007 en bevindt zich in de planstudiefase. Het gebied valt binnen de bestemmingsplannen "Verlengde Molenlaan" en "Wildersekade I en II" in de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek. Voor een klein gedeelte geldt geen bestemmingsplan en is de Bouwverordening van toepassing. In het bestemmingsplan heeft de zone rond de Doenkade-N209 voornamelijk een verkeersfunctie gekregen.

Begrenzing van het gebied

Het plangebied is gelegen in de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek. De noordkant van het plangebied wordt begrensd door de bestaande Doenkade; de oostzijde is de gemeentegrens met de gemeente Lansingerland; in het zuiden de kruising met de Ankie Verbeek-Ohrlaan. De westkant wordt begrensd door de Doenkade komend vanaf de G.K. van Hogendorpweg.

De ter plaatse vigerende bestemmingsplannen "Verlengde Molenlaan" en "Wildersekade I en II" worden ten dele door middel van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan geactualiseerd.

M.e.r.-plicht wegverbreding

De verbreding van een weg, zoals de N209, is m.e.r.-plichtig volgens het Besluit milieueffectrapportage 1994, gewijzigd 1999, categorie 1.5. van de C-lijst. Daarom heeft de provincie Zuid-Holland, de wegbeheerder, besloten om een milieueffectrapport (MER) op te stellen. De MER procedure is afgerond. De gemeenteraad heeft het MER op 17 juli 2008 aanvaardbaar verklaard.

Exploitatieplan

Het bestemmingsplan "Doenkade I" is een plan dat geen bouwmogelijkheden in de zin van artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening schept, zodat er geen noodzaak is een exploitatieplan ex artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Zienswijzenrapportage

Het ontwerpbestemmingsplan "Doenkade - N209 I" heeft met ingang van 13 maart 2009 tot en met 23 april 2009 ter inzage gelegen. Samen met dit bestemmingsplan heeft een exemplaar van het bestemmingsplan "Verbreding tracé N209" van de gemeente Lansingerland ter inzage gelegen. Ook heeft het bestemmingsplan "Doenkade - N209 I" bij de gemeente Lansingerland ter inzage gelegen.

KOPIE



Gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan hebben de volgende stukken ter inzage gelegen.

1. Tracénota / Milieueffectrapportage (augustus 2007).
2. Tracénota / Milieueffectrapportage, bijlage 7: Achtergrondgegevens verkeer (augustus 2007).
3. Tracénota / Milieueffectrapportage, bijlage 8: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (augustus 2007).
4. Tracénota / Milieueffectrapportage, bijlage 9: Onderzoek luchtkwaliteit (augustus 2007).
5. N209 Onderzoek luchtkwaliteit en akoestisch onderzoek (7 januari 2008).

De terinzagelegging heeft niet geleid tot de indiening van zienswijzen.

Ambtshalve voorstellen tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan:

A 1 Bescherming hoofdwatgangen

De in het ontwerpbestemmingsplan aangegeven keurstrook van 5 meter breedte langs een hoofdwatgang wordt tegenwoordig met de dubbelbestemming "Waterstaat – Waterstaatkundige functie" aangegeven. Dit is nodig, teneinde te voorkomen dat in de bedoelde stroken gebouwd wordt, waardoor het onderhoud van hoofdwatgangen belemmerd zou worden. In verband hiermede is het nodig deze bestemming aan de regels en plankaart toe te voegen.

Dit betekent dat in de regels artikel 7 wordt opgenomen, luidende als volgt:

"Artikel 7 Waterstaat - Waterstaatkundige functie

"7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de instandhouding van een hoofdwatgang.

7.2 Bouwregels

Ter plaatse van de bestemming "Waterstaat - Waterstaatkundige functie", mag in afwijking van de bouwregeling voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) dan 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie', niet op bedoelde gronden worden gebouwd.

7.3 Ontheffing van de bouwregels

7.3.1 Ontheffing

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 7.2 ten behoeve van bouwwerken welke toegelaten zijn krachtens de andere toegelaten bestemming(en) dan 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie', mits het belang van de hoofdwatgang hierdoor niet wordt geschaad.

7.3.2 Advies

Alvorens ontheffing te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in van het waterschap, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan het ontheffingsbesluit ter bescherming van genoemd belang."



A 2 Aanvliegroute met maximale hoogte in meters

Op de plankaart van het ontwerpbestemmingsplan is de aanvliegroute van Rotterdam Airport aangegeven, met de bijbehorende beperking van de bouwhoogte. Verzuimd was in de regels van het ontwerpbestemmingsplan deze beperking op te nemen. In verband hiermede wordt voorgesteld dit te herstellen door toevoeging van artikel 11 lid 1, luidende:

"11.1 Aanvliegroute Rotterdam Airport; beperking bouwhoogte

"Voor zover de gronden zijn gelegen in de aanvliegroute naar luchthaven Rotterdam Airport, mogen bouwwerken in verband met het bepaalde in de annex 14 van het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart (1944), de hoogtematen (ten opzichte van NAP) welke aangegeven zijn op de plankaart niet overschrijden.

Deze bijzondere bouwhoogteregel gaat voor de algemene bouwhoogte regels, elders in dit bestemmingsplan."

A 3 Toetsingszone communicatie-apparatuur Luchtverkeersleiding Nederland

Ter voldoening aan een verzoek daartoe van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) dient in het bestemmingsplan geregeld te worden dat aan de LVNL advies gevraagd wordt over bouwplannen voor bouwwerken die hoger zijn dan – 4,7 meter NAP en zich zullen bevinden binnen de toetsingszone van 600 meter rond de communicatie-, navigatie- en surveillance-apparatuur welke opgesteld is noordwestelijk van de kruising N 209 / Wildersekade. Het plangebied valt geheel binnen deze toetsingszone. Tevens wordt verzocht het toetsingsvlak op te nemen op de plankaart.

In verband hiermede wordt voorgesteld artikel 9 "Toetsingszone communicatie-infrastructuur Luchtverkeersleiding Nederland" te herschrijven en te vernummeren tot artikel 11, lid 2 als volgt:

"11.2 Toetsingszone communicatie-apparatuur Luchtverkeersleiding Nederland

11.2.1 Verbod

Onverminderd het bepaalde in lid 11.1 zijn ter plaatse van de aanduiding "Toetsingszone communicatie-apparatuur Luchtverkeersleiding Nederland" geen bouwwerken toegestaan hoger dan -4,7 meter NAP.

Deze bijzondere bouwhoogteregel gaat voor de algemene bouwhoogteregels elders in dit bestemmingsplan.

11.2.2 Ontheffing

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bouwverbod in lid 11.2.1 na positief advies van de Luchtverkeersleiding Nederland (of diens rechtsopvolger)."

Tevens wordt voorgesteld op de plankaart bedoeld toetsingsvlak aan te geven en de begripsbepalingen (artikel 1) aan te vullen met het begrip "NAP Normaal Amsterdams Peil".



A 4 Externe veiligheid; 10⁻⁶ en 10⁻⁵ plaatsgebonden risicocontouren Rotterdam Airport

In het ontwerpbestemmingsplan zijn de genoemde risicocontouren op de plankaart aangegeven. Verzuimd was echter deze contouren in de regels op te nemen. Voorgesteld wordt dit te herstellen door in de regels artikel 11 lid 3 op te nemen, luidende als volgt:

"11.3 Externe veiligheid

Binnen de 10 -6 risicocontour externe veiligheid Rotterdam Airport, zoals aangegeven op de plankaart, zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan."

Tussen de 10 -5 en 10 -6 risico contour externe veiligheid Rotterdam Airport, zoals aangegeven op de plankaart, zijn alleen beperkt kwetsbare objecten toegestaan."

A 5 Geluidhinder

Ter voldoening aan het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.3.1) dient het bestemmingsplan de functie van de voornaamste wegen aan te geven, alsmede het dwarsprofiel of het aantal rijstroken daarvan. In verband hiermede wordt voorgesteld de regels aan te vullen met artikel 11, lid 4.1, luidende:

"11.4.1 Maximum aantal rijstroken wegen

De Doenkade N 209 mag niet meer dan 2 rijstroken per richting tellen, terwijl de Ankie Verbeek-Ohrlaan niet meer dan een rijstrook per richting mag tellen (voorsorteerstroken en parkeerstroken niet meegeteld).

A 6 Vernummering van artikelen en aanpassing renvooi plankaart.

Met het oog op de werkwijze onder de landelijke standaard voor bestemmingsplanregels, zijn de artikelen voor de diverse bestemmingen op alfabetische volgorde gerangschikt.

Dit betekent dat de bestemming "Groen" artikel 2 wordt, de bestemming "Verkeer – Verblijfsgebied" artikel 3, de bestemming "Verkeer – Wegverkeer" artikel 4, de bestemming "Water-1" artikel 5, de bestemming "Waarde – Archeologie" artikel 6.

In verband met het invoegen van de nieuwe bestemming "Waterstaat – Waterstaatkundige functie" (artikel 7), is het noodzakelijk het oude artikel 7

"Antidubbeltelregel" te vernummeren tot artikel 8 en het oude artikel 8 "Algemene ontheffing" te vernummeren tot artikel 9.

Het artikel inzake de toetsingszone communicatie-apparatuur Luchtverkeersleiding Nederland (artikel 9) wordt vernummerd tot artikel 11 lid 2.

Artikel 10 "Algemene procedureregels" blijft artikel 10, terwijl het artikel "Overgangsrecht" (artikel 11) wordt vernummerd tot artikel 12. De slotregel (artikel 12) wordt vernummerd tot artikel 13.

Tot slot wordt ingevoegd een artikel 11 "Overige regels", onderverdeeld als volgt :

11.1 Aanvliegroute Rotterdam Airport; beperking bouwhoogte.

11.2 Toetsingszone communicatie-apparatuur Luchtverkeersleiding Nederland.

11.3 Externe veiligheid.

11.4 Geluidhinder.

Het renvooi van de plankaart wordt met het bovenstaande in overeenstemming gebracht. De aanduiding "keurstrook" wordt verwijderd van het renvooi.



Voorstel:

Samenvattend stellen wij u voor:

- I. het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan aan te passen op de wijze zoals in dit voorstel aangegeven, om de daarbij genoemde redenen;
- II. het bestemmingsplan "Doenkade – N209 I" vast te stellen, met inachtneming van de onder punt I bedoelde aanpassingen;
- III. geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 eerste lid Wet ruimtelijke ordening vast te stellen, om redenen vermeld in dit voorstel.

Op grond van artikel 3 van de Referendumverordening melden wij dat dit te nemen raadsbesluit onderwerp van een referendum kan zijn.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

A.H.P. van Gils

De burgemeester,

A. Aboutaleb



Ontwerpbesluit

De Raad van de gemeente Rotterdam,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 6 oktober 2009;
(raadsvoorstel nr. 09/4688);

overwegende,

dat het ontwerpbestemmingsplan "Doenkade – N209 I" met ingang van 13 maart 2009 tot en met 23 april 2009 voor een ieder ter inzage heeft gelegen;

dat naar aanleiding hiervan geen zienswijzen zijn ingediend;

dat hij de door het college voorgestelde aanpassingen welke voortvloeien uit de ambtshalve voorstellen, inclusief de motivering daarvan, tot de zijne maakt;

dat hij de motivering van het college dat geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 eerste lid Wet ruimtelijke ordening vastgesteld behoeft te worden, tot de zijne maakt;

gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

Besluit:

- I. het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan aan te passen op de wijze zoals aangegeven in het voorstel van het college, om de daarbij genoemde redenen;
- II. het bestemmingsplan "Doenkade – N209 I" vast te stellen, met inachtneming van de onder punt I bedoelde aanpassingen, overeenkomstig de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte plankaart, regels en toelichting;
- III. geen exploitatieplan ex artikel 6.12 eerste lid Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van dd-mm-jjjj

De griffier,

De voorzitter,

J.G.A. Paans

A. Aboutaleb



De Raad van de gemeente Rotterdam,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 6 oktober 2009;
(raadsvoorstel nr. 09/4688);

overwegende,

dat het ontwerpbestemmingsplan "Doenkade – N209 I" met ingang van 13 maart 2009 tot en met 23 april 2009 voor een ieder ter inzage heeft gelegen;

dat naar aanleiding hiervan geen zienswijzen zijn ingediend;

dat hij de door het college voorgestelde aanpassingen welke voortvloeien uit de ambtshalve voorstellen, inclusief de motivering daarvan, tot de zijne maakt;

dat hij de motivering van het college dat geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 eerste lid Wet ruimtelijke ordening vastgesteld behoeft te worden, tot de zijne maakt;

gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

Besluit:

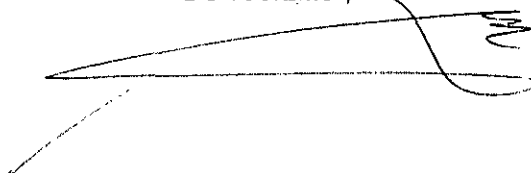
- I. het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan aan te passen op de wijze zoals aangegeven in het voorstel van het college, om de daarbij genoemde redenen;
- II. het bestemmingsplan "Doenkade – N209 I" vast te stellen, met inachtneming van de onder punt I bedoelde aanpassingen, overeenkomstig de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte plankaart, regels en toelichting;
- III. geen exploitatieplan ex artikel 6.12 eerste lid Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 5 november 2009.

De griffier,



De voorzitter,





provincie **HOLLAND**
ZUID



VERBREDING N209

Ankie Verbeek-Ohrlaan (Rotterdam)-
Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid (Bergschenhoek)

Tracénota / Milieueffectrapportage

DE PROVINCIE
TIMMERT AAN DE WEG

Colofon

Verbreiding N 209

Ankie Verbeek - Ohrlaan (Rotterdam) - Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid (Bergschenhoek)

Tracénota / Milieueffectrapportage

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 17 juli 2007

Uitgave: provincie Zuid-Holland

Productbegeleiding: bureau Vormgeving en Interactieve media

Tekst: provincie Zuid-Holland / ARCADIS bv

Fotografie: Theo Jager, ARCADIS bv, juni 2004

Ontwerp: Kuiper&Company | Advertising & Direct Marketing

Druk: PM

072267

VERBREDING N 209

Ankie Verbeek-Ohrlaan (Rotterdam) -
Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid (Bergschenhoek)

Tracénota / Milieueffectrapportage

Augustus 2007



INHOUD

	SAMENVATTING	6
	DEEL A	11
1	INLEIDING	12
1.1	Aanleiding	12
1.2	Procedure	13
1.3	Initiatiefnemers en bevoegd gezag	15
1.4	Leeswijzer	16
2	PROBLEEM- EN DOELSTELLING	17
2.1	Voorgeschiedenis en achtergronden	17
2.2	Probleemanalyse	18
2.3	Probleemstelling	19
2.4	Doelstelling	20
2.5	Uitgangspunten en randvoorwaarden	20
3	ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN	21
3.1	Voorgenomen activiteit	21
3.2	Alternatieven en varianten	21
3.3	Nulalternatief	22
3.3.1	1A: Nulplusalternatief met rotondes met bypass	22
3.3.2	1B: Nulplusalternatief met verkeerslichten	23
3.3.3	1C: Nulplusalternatief met tweestrooksrotondes	23
3.3.4	2A: Verbreding beide zijden + rotondes met bypass	24
3.3.5	2B: Verbreding beide zijden + verkeerslichten	24
3.3.6	2C: Verbreding beide zijden + tweestrooksrotondes	24
3.3.7	3A: Verbreding zuidoostzijde + rotondes met bypass	24
3.3.8	3B: Verbreding zuidoostzijde + verkeerslichten	24
3.3.9	3C: Verbreding zuidoostzijde + tweestrooksrotondes	24
3.3.10	4A: Verbreding noordwestzijde + rotondes met bypass	24
3.3.11	4B: Verbreding noordwestzijde + verkeerslichten	24
3.3.12	4C: Verbreding noordwestzijde + rotondes met bypass	25
3.3.13	5B: Verbreding N 209 met kwartklaverblad	25
4	VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN EN MMA	26
4.1	Vergelijking varianten en toetsing aan doelstelling en randvoorwaarden	26
4.2	MMA	28
4.3	Voorkeursalternatief	30
	DEEL B	33
5	PROCES VAN ALTERNATIEFONTWIKKELING	34
5.1	Ontwikkeling oplossingsrichtingen	34
5.2	Haalbaarheid oplossingsrichtingen	35

6	EFFECTBESCHRIJVING	39
6.1	Verkeer en vervoer	40
6.1.1	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	40
6.1.2	Toelichting beoordelingscriteria	43
6.1.3	Effectbeoordeling	43
6.1.4	Effectbeschrijving	43
6.2	Natuur	45
6.2.1	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	45
6.2.2	Toelichting beoordelingscriteria	50
6.2.3	Effectbeoordeling	50
6.2.4	Effectbeschrijving	51
6.3	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	52
6.3.1	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	52
6.3.2	Toelichting beoordelingscriteria	54
6.3.3	Effectbeoordeling	54
6.3.4	Effectbeschrijving	54
6.4	Bodem en water	55
6.4.1	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	55
6.4.2	Toelichting beoordelingscriteria	56
6.4.3	Effectbeoordeling	56
6.4.4	Effectbeschrijving	57
6.5	Woon- en leefomgeving: Geluid	58
6.5.1	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	58
6.5.2	Toelichting beoordelingscriteria	60
6.5.3	Effectbeoordeling	61
6.5.4	Effectbeschrijving	61
6.6	Woon- en leefomgeving: Lucht	63
6.6.1	Huidige situatie	63
6.6.2	Toelichting beoordelingscriteria	64
6.6.3	Effectbeoordeling	64
6.6.4	Effectbeschrijving	65
6.7	Woon- en leefomgeving: Externe veiligheid	66
6.7.1	Huidige situatie	66
6.7.2	Toelichting beoordelingscriteria	67
6.7.3	Effectbeoordeling	67
6.7.4	Effectbeschrijving	68
6.8	Woon- en leefomgeving: Wonen en Werken	68
6.8.1	Huidige situatie	68
6.8.2	Toelichting beoordelingscriteria	68
6.8.3	Effectbeoordeling	68
6.8.4	Effectbeschrijving	68
6.9	Omgevingseffecten	70
6.9.1	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	70
6.9.2	Toelichting beoordelingscriteria	70
6.9.3	Effectbeoordeling	70
6.9.4	Effectbeschrijving	70
6.10	Kosten en Uitvoering	71

7	BELEID	72
7.1	Beleidskader	72
7.1.1	Europees beleid	73
7.1.2	Rijksbeleid	73
7.1.3	Provinciaal beleid	75
7.1.4	Regionaal beleid	77
7.1.5	Gemeentelijk beleid	79
7.1.6	Beleid waterschappen	80
7.1.7	Watertoets	81
8	LEEMTEN IN KENNIS EN AANZET EVALUATIEPROGRAMMA	82
8.1	Leemten in kennis en informatie	82
8.2	Aanzet evaluatieprogramma	83
Bijlage 1	Begrippenlijst	85
Bijlage 2	Topografische kaart plangebied	89
Bijlage 3	Schetsontwerpen	90
Bijlage 4	Dwarsprofielen	92
Bijlage 5	Richtlijnen en MER	93
Bijlage 6	Literatuur	97
	APARTE BIJLAGEN	99
Bijlage 7	Achtergrondgegevens verkeer	
Bijlage 8	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï	
Bijlage 9	Onderzoek luchtkwaliteit	

SAMENVATTING

Aanleiding

De N 209 vormt een provinciale noord-zuid verbinding tussen de A13 en de A20 bij Rotterdam, de A12 ter hoogte van Zoetermeer en Bleiswijk en de N11 ter hoogte van Alphen aan de Rijn. De N 470 wordt gerealiseerd tussen de A13 (Kruithuisplein) en de A12 (Zoetermeer) en takt vanaf het Tolhekplein naar het zuiden af richting de N 471 en sluit ten zuidwesten van de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan aan op de N 209.

De provincie Zuid-Holland, stadsregio Rotterdam, de gemeente Lansingerland en de gemeente Rotterdam zijn voornemens de verkeersafwikkeling op het traject van de N 209 tussen de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan en de aansluiting Bergschenhoek (Boterderseweg (N 472) / Bergweg-Zuid) te verbeteren middels een verbreding. Het voornemen behelst ook de knooppunten aan de beide uiteinden van het tracé. De verbreding is opgenomen in het Meerjarenprogramma Investerings Provinciale Infrastructuur 2006-2010 in de planstudiefase. De verbreding wordt ruimtelijk vastgelegd in het bestemmingsplan.

Probleemanalyse

De N 209 vormt een provinciale noord-zuid verbinding tussen de A13 en de A20 bij Rotterdam, de A12 ter hoogte van Zoetermeer en Bleiswijk en de N11 ter hoogte van Alphen aan de Rijn. In 1996 is in het convenant tussen de gemeente Rotterdam en de gemeente Bergschenhoek over de VINEX-ontwikkeling in Bergschenhoek (Noordrand II) vastgelegd dat de capaciteit op de provinciale weg N 209 tussen de A12 en de A13 zou moeten worden vergroot. In artikel 29 van het convenant staat het volgende: "Het door de regioraad vastgestelde RVVP zal een uitvoeringsprogramma bevatten. Dit uitvoeringsprogramma bevat voor de locatie Noordrand II in ieder geval de volgende regionale projecten: ...capaciteitsuitbreiding S22 / N 209 in de periode vóór het jaar 2000." Andere belangrijke regionale ontwikkeling is de aanleg van de N 470, mede ter ontsluiting van de VINEX-locaties. De N 470 is voorzien in het verlengde van de N 471 ten westen van Berkel en Rodenrijs en sluit ten zuidwesten van de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan aan op de N 209. Door de grote verkeersdrukte tussen Zoetermeer en Rotterdam en door de grote ruimtelijke ontwikkelingen werd verondersteld dat, ondanks de aanleg van de N 470, de provinciale weg N 209 overbelast zou worden.

De toekomstige ontwikkelingen in het gebied leiden tot minder doorgaand verkeer (in absolute zin) op de N 209 op het gedeelte tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Boterderseweg. De vrijkomende capaciteit op de N 209 wordt opgevuld door meer lokaal verkeer tussen Rotterdam-Noord en Bergschenhoek. Dit verkeer maakt nu vooral gebruik van de Bergweg-Zuid en in mindere mate van de Rodenrijseweg.

Door de veranderende verkeersstromen op de kruispunten N 209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan en N 209 – Boterderseweg zal de vormgeving op deze aansluitpunten in de toekomst niet meer voldoen. Zonder maatregelen zal filevorming optreden en gaat verkeer andere routes kiezen. Er zal een evenwichtssituatie ontstaan waarbij de beschikbare capaciteit op de N 209 niet optimaal benut wordt.

Nut en noodzaak verbreding N 209

Verbreding van de N 209 Ankie Verbeek-Ohrlaan– Boterderseweg is nodig om de beleidsvoornemens te kunnen realiseren. Verbreding van de N 209 van 1 x 2 naar 2 x 2 is echter pas zinvol als de vormgeving van de kruispunten eveneens wordt aangepast aan de veranderende verkeersstromen. Bovendien mag op basis van een aanpassing van de vormgeving van de kruispunten worden verwacht dat de positieve trend in de verkeersveiligheid zich voortzet. Als de vormgeving van de kruispunten wordt aangepast aan de veranderende verkeersstromen zal de beschikbare capaciteit op de N 209 beter worden benut en zal meer verkeer op de relatie Rotterdam-Noord en Bergschenhoek worden overgeheveld van de Bergweg-Zuid naar de N 209.

Afbeelding A
ligging N 209 tussen
A12 en A13. De
deelprojecten van de
N 209 zijn aange-
geven. De rode
onderbroken lijn
geeft het mogelijk
tracé van de A13
/ A16 aan. De
zuidelijke tak van de
N 470 is inmiddels
omgenummerd tot
N 471.
De ontwikkelingen
bij Wilderszijde en
Polder Schieveen zijn
tevens aangegeven.



Alternatieven

Voor de invulling van de voorgenomen activiteit zijn drie alternatieven gedefinieerd. Binnen de alternatieven zijn varianten mogelijk die betrekking hebben op de inrichting van de kruispunten. Naast de drie alternatieven zijn een nul- en nulplusalternatief (alternatief 1: wel aanpassing kruispunten, geen verbreding) gedefinieerd en is een variant toegevoegd met een kwartklaverblad constructie (alternatief 5B) bij het oostelijk knooppunt van het tracé.

Nummer alternatief / variant	0	1A	1B	1C	2A	2B	2C	3A	3B	3C	4A	4B	4C	5B
Alternatieven														
• Nulalternatief														
• Nulplusalternatief														
• Verbreding beide zijden														
• Verbreding zuidoostzijde														
• Verbreding noordwestzijde														
Varianten														
• Rotondes met bypass														
• Verkeerslichten														
• Tweestrooksrotonde														
• Kwartklaverblad														

Vergelijking van effecten

Hieronder worden de alternatieven per aspect met elkaar vergeleken. Een uitgebreide beschrijving van de effecten is per aspect terug te vinden in hoofdstuk 7. Op veel criteria heeft alternatief 1 (geen verbreding, wel aanpassing kruispunten) geen effecten. Dit wordt niet telkens vermeld. Alternatief 1 is meegenomen in de beoordeling om de effecten van de verbreding onafhankelijk van de kruispunten te kunnen beoordelen. Alternatief 1 leidt niet tot een oplossing van de verkeersproblematiek en wordt daarom niet als een realistisch alternatief beschouwd.

In onderstaande tabel zijn de effectscores samengevat. Criteria waarop voor alle alternatieven 'o' (neutraal, geen effect) gescoord wordt zijn voor de overzichtelijkheid niet vermeld. Dit geldt voor de volgende criteria:

- ruimtebeslag op wettelijk / planologisch beschermde gebieden (EHS, verbindingzones) (aspect natuur)
- cultuurhistorische waarden (cultuurhistorie)
- grondwaterstanden, grondwaterkwaliteit, waterberging en waterkwantiteit, oppervlaktewaterkwaliteit, bodemkwaliteit / bodemsanering (bodem en water)
- jaargemiddelde concentratie NO₂, aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM₁₀ (lucht)
- verandering plaatsgebonden en groepsrisico (externe veiligheid).

Criterium	0	1A	1B	1C	2A	2B	2C	3A	3B	3C	4A	4B	4C	5B
Verkeer														
Intensiteit en bereikbaarheid (beïnvloeding bereikbaarheid en congestie op hoofd- en zijrichtingen) vrachtverkeer	0	0	0	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Idem landbouwverkeer	0	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0
Idem (brom-)-fietsverkeer	0	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0
Idem openbaar vervoer	0	0	0	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Verkeersslachtoffers en risicocijfers, subjectieve verkeersveiligheid	0	0	0	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Leefbaarheid (barrièrewerking van de weg)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Natuur														
Invloed op beschermde gebieden	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	--	--	--	--
Effecten op beschermde planten- en diersoorten	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verlies habitats / groeiplaatsen van planten- en diersoorten van de Rode Lijsten	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	--	--	--	--
Landschap en cultuurhistorie														
Aantasting waardevolle landschapsstructuren, patronen en elementen	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	-	-	-	-
Landschapsbeleving (aantasting openheid, doorsnijding, effecten van geluidsschermen)	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	-	-	-	-
Archeologisch bodemarchief	0	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0	0	0	-	-	-	-
Bodem en water														
Kwel	0	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Geluid														
Oppervlakte geluidsbelast gebied	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aantal geluidsgehinderde woningen	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Woon- en leefomgeving														
Ruimtebeslag voor woon- en werkgebieden	0	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	--
Omgevingseffecten														
Invloed op werkgelegenheid	0	0	0	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

Verkeer

Voor vrachtverkeer en openbaar vervoer geldt dat een oplossing waarin alleen sprake is van aanpassing van de kruispunten bij de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid (alle varianten van alternatief 1) geen oplossing biedt voor de geschetste verkeersproblematiek. Een verbreding van de N 209 in combinatie met een aanpassing van de kruispunten zorgt ervoor dat de verkeersafhandeling wel verbetert. Voor landbouw en fietsverkeer wijzigt de situatie niet, behalve voor de c-varianten. Deze hebben daarop een negatief effect. Alle verbredingsalternatieven hebben een positieve invloed op de verkeersveiligheid. Van barrièrewerking is bij geen van de alternatieven sprake.

Natuur

De invloed op beschermde gebieden is het sterkst negatief bij alternatieven 4 en 5. Alternatieven 2 en 3 hebben ook een negatief effect, maar minder sterk. Zonder verbreding en alleen met aanpassing van de kruispunten treedt er geen effect op.

De effecten op soorten flora en fauna zijn voor alle alternatieven met verbreding vergelijkbaar (negatief). Geen verbreding en alleen aanpassing van de kruispunten heeft geen effecten.

De richting van de verbreding van de N 209 speelt voor het aspect natuur een belangrijke rol. Alternatief 4 en 5 (verbreding richting noordwesten) leiden tot aantasting van de iepenhoutwal en populieren langs het tracé. Bij de andere alternatieven is dit niet (alternatief 2) of minder het geval (alternatief 3). Alternatief 4 en 5 scoren dan ook het sterkst negatief op het criterium verlies aan habitats.

Landschap en cultuurhistorie

De alternatieven 2, 4 en 5 leiden tot aantasting van landschapsstructuren en negatieve effecten op de landschapsbeleving door het verdwijnen van de begroeiing aan de noordwestzijde van het tracé. Alternatieven 4 en 5 leiden tot negatieve effecten op het archeologisch bodemarchief, alternatief 2 heeft hierop een beperkt negatief effect.

Bodem en water

Alle alternatieven waar sprake is van verbreding leiden tot een verplaatsing van kwel. Voor al deze alternatieven is dit een beperkt negatief effect.

Geluid

De oppervlakte geluidsbelast gebied neemt voor alle alternatieven toe. Ook het aantal geluidsgehindereerde woningen neemt in alle alternatieven toe.

Woon- en leefomgeving

Het ruimtebeslag is het sterkst bij de varianten a en c. Alternatief 5B scoort hier ook negatief vanwege het ruimtebeslag door het nieuwe kwartklaverblad.

Omgevingseffecten

De effecten op de werkgelegenheid worden voor alle verbredingsalternatieven als positief beoordeeld.

Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Alternatief 3B is het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. De aspecten overziend, blijkt dat een verbreding aan de zuidoostzijde van het bestaande tracé tot de minste negatieve effecten leidt. De kruispuntvarianten verschillen onderling slechts in beperkte mate: op de criteria ruimtebeslag, landbouwverkeer en (brom-) fietsverkeer. In het meest milieuvriendelijke alternatief worden bij de aansluiting Boterdorpsweg/Bergweg-Zuid kruispunten toegepast.

Aanvullende maatregelen om het MMA beter te laten scoren zijn het toepassen van stil asfalt, en het plaatsen van geluidschermen langs de noordwestzijde van de N209.

Kosten

Naast de milieueffecten is ook een kostenraming uitgevoerd voor de verschillende alternatieven. Alternatief 5B vraagt daarbij de grootste investering. Voor de andere alternatieven waar verbreding van de N 209 plaats vindt, geldt dat de verschillen tussen de alternatieven onderling beperkt zijn. Ook de varianten A en C verschillen onderling weinig, terwijl variant B voor alle alternatieven het duurst uitvalt.

Alternatief Omschrijving	Directe kosten (€)	Investeringskosten (€) incl. BTW
1A Nulplusalternatief Rotondes met Bypass	4.370.000	5.630.000
1B Nulplusalternatief Verkeerslichten	4.760.000	6.880.000
1C Nulplusalternatief met Tweestrooksrotondes	4.400.000	5.720.000
2A Verbreding beide zijden + Rotondes met Bypass	9.540.000	14.280.000
2B Verbreding beide zijden + Verkeerslichten	9.640.000	15.150.000
2C Verbreding beide zijden + Tweestrooksrotondes	9.560.000	14.380.000
3A Verbreding Zuidoostzijde + Rotondes met Bypass	9.380.000	13.890.000
3B Verbreding Zuidoostzijde + Verkeerslichten	9.780.000	15.140.000
3C Verbreding Zuidoostzijde + Tweestrooksrotondes	9.410.000	13.990.000
4A Verbreding Noordwestzijde + Rotondes met Bypass	9.430.000	14.130.000
4B Verbreding Noordwestzijde + Verkeerslichten	9.820.000	15.380.000
4C Verbreding Noordwestzijde + Tweestrooksrotondes	9.450.000	14.230.000
5B Verbreding N 209 met Kwartklaverblad	10.390.000	16.790.000
De bandbreedte bedraagt - / - 10% en + / + 25%.		

Voorkeursalternatief (VKA)

Voor het voorkeursalternatief is gekeken naar de drie elementen waaruit het initiatief is opgebouwd: aanpassing kruising N 209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan, verbreding van de weg en aanpassing van de kruispunten met de Boterdorpseweg en de Bergweg-Zuid. Hierbij zijn milieueffecten en kosten in overweging genomen. Alternatief 3C is de basis voor het VKA.

Kruising N 209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan

De aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan blijft een kruispunt met verkeerslichten. De vormgeving van het kruispunt (opstelstroken) wordt ten behoeve van een betere verkeersafwikkeling geoptimaliseerd. Een extra strook voor rechtsafslaand verkeer van de Ankie Verbeek-Ohrlaan naar de N 209 richting Bleiswijk wordt aangelegd. Er worden aanpassingen worden gedaan aan de lengte van de opstelstroken. Daarnaast wordt een extra opstelstrook voor linksafslaand verkeer van de N 209 naar de Ankie Verbeek-Ohrlaan gerealiseerd. De aanleg van een extra rijstrook leidt tot een grotere oversteek voor langzaam verkeer. Ten behoeve van het langzaam verkeer dat hier oversteekt kan verbreding eventueel plaatsvinden na dat aanleg van een fietstunnel heeft plaatsgevonden.

Verbreding

De voorkeur gaat uit naar verbreding van de weg aan de zuidoostzijde. Hier wordt de keuze voor alternatief 3 in het MMA gevolgd en gekozen voor het alternatief met de minste effecten. Er is in deze situatie geen noodzaak de bestaande ventweg te verplaatsen.

Kruispunten met de Boterdorpseweg en de Bergweg-Zuid

Een kwartklaverblad wordt vanwege kosten niet een reële optie geacht. Een oplossing met kruispunten zou betekenen dat de huidige situatie met rotondes volledig gewijzigd zou moeten worden. In het voorkeursalternatief is gekozen voor turborotondes bij de kruispunten met de Boterdorpseweg en de Bergweg-Zuid. Tevens wordt de invoegstrook richting Bleiswijk verlengd.

Ecopassage

Ten behoeve van de droge ecologische verbinding en haar doelsoorten (kleine marterachtigen e.d.) komt er een brede, ruime (juist gedimensioneerde) onderdoorgang onder de N 209 ter hoogte van de Duiker, zodat de gebieden ten noordwesten en zuidoosten van de N 209 met elkaar verbonden zijn.

Langzaam verkeer

Ten behoeve van het fietsverkeer wordt een tunnel tussen noord- en zuidzijde van de N 209 tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Boterdorpseweg gerealiseerd. De fietsverbinding vormt een onderdeel van de voorziene, recreatieve fietspadenstructuur waarmee barrièrewerking van de N 209 wordt verminderd en de leefbaarheid in de omgeving verbeterd. Onderzocht wordt in hoeverre de genoemde ecopassage te combineren is met een fietstunnel. De realisatie van de fietstunnel is afhankelijk van de ontwikkelingen in het kader van de A13 / 16.

DEEL A

Naast de samenvatting is het MER opgedeeld in een deel A en B. Deel A bevat de inleiding, probleem- en doelstelling en de beschrijving van alternatieven en varianten. Daarnaast wordt in deel A de effectvergelijking van de verschillende alternatieven, het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) en het Voorkeursalternatief (VKA) gepresenteerd. Deel B bevat hoofdstukken 5 tot met 8. Deze bevatten respectievelijk Proces van Alternatiefontwikkeling, Effectvergelijking, Beleid, Leemten in kennis en aanzet tot evaluatieprogramma.

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

De N 209 vormt een provinciale noord-zuid verbinding tussen de A13 en de A20 bij Rotterdam, de A12 ter hoogte van Zoetermeer en Bleiswijk en de N11 ter hoogte van Alphen aan de Rijn.

De N 470 wordt gerealiseerd tussen de A13 (Kruithuisplein) en de A12 (Zoetermeer) en takt vanaf het Tolhekplein naar het zuiden af richting de N 471 en sluit ten zuidwesten van de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan aan op de N 209.

Dit deel is in augustus 2006 opengesteld en is omgenummerd naar N 471. Door de grote verkeersdrukte tussen Zoetermeer en Rotterdam en door de grote ruimtelijke ontwikkelingen werd verondersteld dat, ondanks de aanleg van de N 470, de provinciale weg N 209 overbelast zou worden.



Afbeelding 1.1
de N 209 traject
Ankie Verbeek-
Ohrlaan - Bergweg-
Zuid en omgeving.

De provincie Zuid-Holland, stadsregio Rotterdam, de gemeente Lansingerland en de gemeente Rotterdam zijn voornemens de verkeersafwikkeling op het traject van de N 209 tussen de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan en de aansluiting Bergschenhoek (Boterdorpsweg (N472) / Bergweg-Zuid) te verbeteren middels een verbreding. Het voornemen behelst ook de knooppunten aan de beide uiteinden van het tracé. De verbreding is opgenomen in het Meerjarenprogramma Investerings Provinciale Infrastructuur 2006-2010 in de planstudiefase¹. De verbreding wordt ruimtelijk vastgelegd in het bestemmingsplan.

De projectgrenzen van het te onderzoeken tracédeel zijn in het noorden de oprit Boterdorpsweg / Bergweg-Zuid richting noord en de afrit Boterdorpsweg / Bergweg-Zuid richting zuid en in het zuiden de kruising met de Ankie Verbeek-Ohrlaan. Voorts aan weerskanten van de bestaande weg 100 m (inclusief westelijk gelegen parallelweg).

De capaciteitsuitbreiding van de N 209 zou volgens het VINEX-convenant uit 1996 tussen de gemeente Rotterdam en de gemeente Bergschenhoek vóór het jaar 2000 moeten worden gerealiseerd. Dat is niet meer mogelijk, echter het voornemen is zo spoedig mogelijk de verbreding gerealiseerd te hebben.

¹ De gemeente Lansingerland is op 1 januari 2007 ontstaan door het samengaan van de gemeenten Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk en Bergschenhoek.

Rijksweg 13 / 16

Rijkswaterstaat voert momenteel een planstudie uit naar rijksweg 13 / 16, een wegverbinding tussen het Terbregseplein en de A13 nabij Rotterdam Airport. Deze weg zal voor een belangrijk deel langs de N 209 komen te liggen, globaal vanaf de Ankie Verbeek-Ohrlaan tot aan de Vliegvelddweg. Rijksweg 13 / 16 is met name gericht op het verwerken van verkeer dat nu voor een belangrijk deel over de A13 en de A20 rijdt, en vervult daarmee een andere rol dan de N 209. De N 209 zal daarom een belangrijke functie blijven houden voor het verkeer tussen Lansingerland en Rotterdam. De verbreding zoals die nu voor dit deel van de N 209 wordt voorbereid, zal daarom ook na de eventuele komst van rijksweg 13 / 16 noodzakelijk zijn.

1.2 PROCEDURE

Procedure in het kader van het Meerjarenprogramma Investerings Provinciale Infrastructuur (MPI)

Deze verbreding van de N 209 valt binnen het Meerjarenprogramma investeringen Provinciale Infrastructuur (MPI) en bevindt zich in de planstudiefase [1].

In de verkennende fase van het MPI zijn vier besluiten genomen:

- het intakebesluit.
- het vaststellen van de informatienota.
- het besluit om door te gaan naar de planfase.
- vaststelling van de startnotitie.

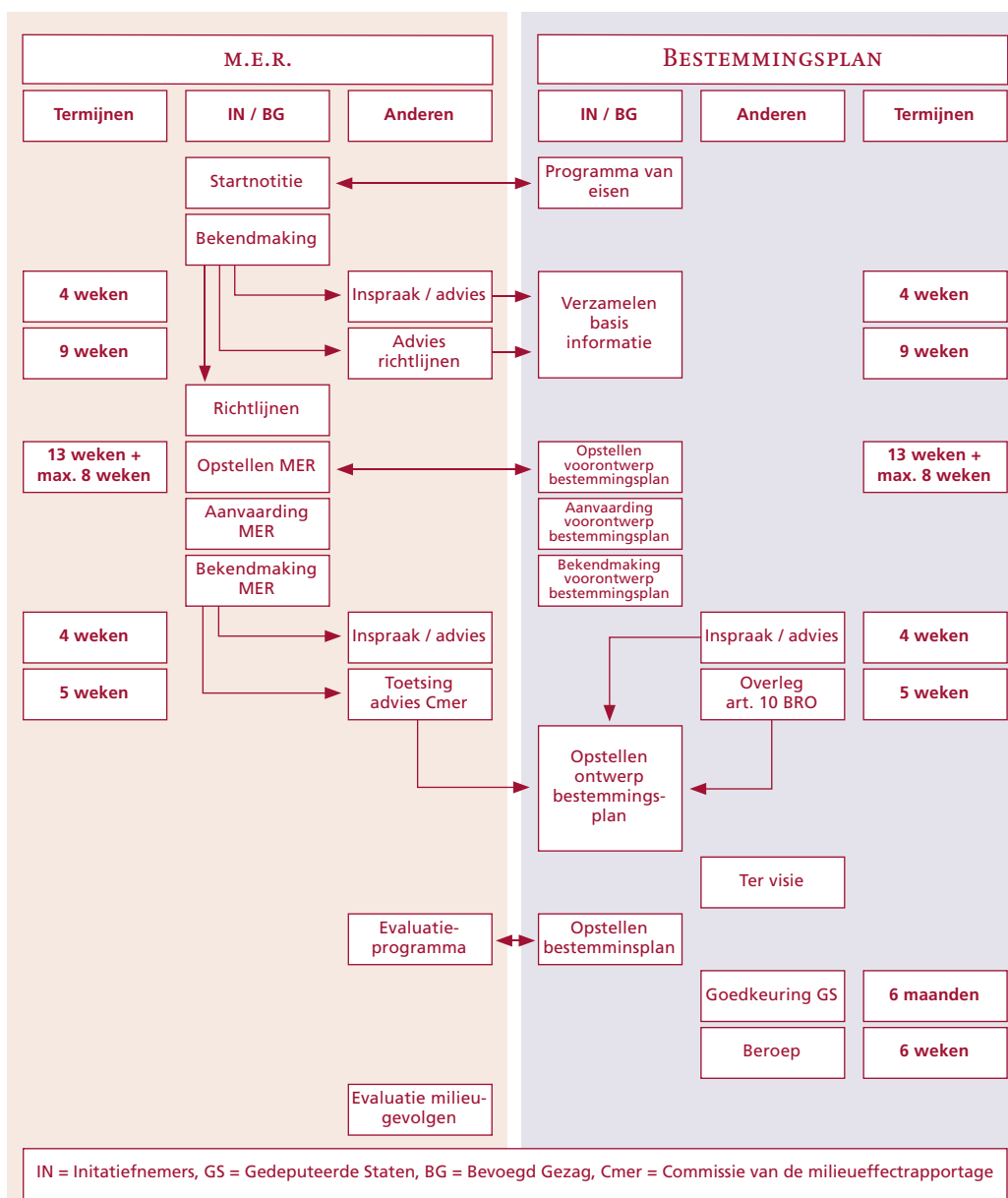
Voor deze fase van het project, de planstudiefase, zijn de volgende besluiten van belang:

- het projectbesluit op basis van de m.e.r.-studie: de keuze voor een voorkeursalternatief.
- het besluit om over te gaan tot realisatie van het plan.

Waarom een m.e.r.-procedure²?

De beoogde verbreding van de N 209 valt binnen een totaal programma dat m.e.r.-plichtig is, conform onderdeel C van het Ontwerpbesluit wijziging Besluit milieu-effectrapportage 1994 [3]. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de wijziging van bestemmingsplannen. In afbeelding 1.2 is weergegeven hoe de m.e.r.-procedure en de bestemmingsplanprocedure aan elkaar gekoppeld zijn.

² Waar in dit rapport gesproken wordt over m.e.r. of MER, wordt besluit-m.e.r. of besluit-MER bedoeld.



Afbeelding 1.2
overzichtsschema
van de koppeling
tussen het MER en
het bestemmingsplan

De m.e.r.-procedure is formeel gestart met het publiceren van de startnotitie. Na publicatie van de startnotitie heeft inspraak plaats gevonden. Op basis van de inspraak en na advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r.) en de wettelijke adviseurs heeft het bevoegd gezag de richtlijnen voor de inhoud van het MER vastgesteld. Dit MER is mede op basis van de richtlijnen van de Commissie m.e.r. opgesteld.

Aan de hand van het MER is door de initiatiefnemers op basis van een gemotiveerde keuze uit de bestudeerde alternatieven een voorkeursalternatief geformuleerd. Dit voorkeursalternatief wordt uitgewerkt in een voorontwerpbestemmingsplan dat ook zal dienen als de basis voor de bestemmingsplanwijzigingen. Na het opstellen van het MER vindt aanvaarding daarvan plaats door het bevoegd gezag (zie paragraaf 1.3).

Na bekendmaking en publicatie van dit MER en het voorontwerp bestemmingsplan vindt inspraak plaats en wordt advies gevraagd aan de Commissie m.e.r. en de wettelijke adviseurs. Door de Commissie m.e.r. wordt bekeken of het MER voldoet aan de wettelijke eisen, tegemoet komt aan de gestelde richtlijnen en geen onjuistheden bevat.

Aan de hand van het MER, het voorontwerp bestemmingsplan, de inspraakreacties en het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. wordt door het bevoegd gezag het bestemmingsplan vastgesteld. Na goedkeuring van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland kan door degenen die hun zienswijze bij het ontwerp bestemmingsplan hebben ingediend beroep worden aangetekend bij de Raad van State.

Bestemmingsplannen

Deze m.e.r.-studie vormt mede de onderbouwing voor het ruimtelijk besluit: het herzien van de betreffende bestemmingsplannen. Het te verbreden traject van de N 209 ligt in de gemeente Lansingerland en de gemeente Rotterdam. Voor de verbreding van de N 209 tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid dienen mogelijk drie bestemmingsplannen gewijzigd te worden, te weten:

- Bestemmingsplan “Buitengebied” binnen de gemeente Lansingerland [30].
- Bestemmingsplan “Weg en land” binnen de gemeente Lansingerland [29].
- Bestemmingsplannen “Wilderskade II” binnen de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek [31].

Realisatie

Nadat het bestemmingsplan definitief is vastgesteld kan het bestek voor de reconstructie van de N 209 worden voorbereid, kunnen de benodigde gronden worden verworven en kan met de realisatie van de reconstructie worden gestart. Realisatie van deze verbreding van de N 209 is voorzien na 2007.

1.3 INITIATIEFNEMERS EN BEVOEGD GEZAG

Initiatiefnemers

Als initiatiefnemer voor de m.e.r. reconstructie N 209 treedt op de provincie Zuid-Holland.

Verantwoordelijk voor het opstellen van de bestemmingsplannen zijn:

- Gemeente Rotterdam, Deelgemeente Hillegersberg / Schiebroek
- Gemeente Lansingerland.

Contactgegevens initiatiefnemer:

Provincie Zuid-Holland
Contactpersoon dhr. H.K. de Haes
Directie Ruimte en Mobiliteit
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

Bevoegd Gezag MER en Bestemmingsplanherziening

Het MER dient ter onderbouwing van de te nemen besluiten inzake de benodigde bestemmingsplanherzieningen. Het bevoegd gezag voor de m.e.r. is de instantie hierover de besluiten neemt. Deze besluiten worden genomen door:

Gemeente Rotterdam en Gemeente Lansingerland

DCMR Milieudienst Rijnmond treedt op als coördinerend bevoegd gezag

Contactpersoon dhr. E. Koopmanschap
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

1.4 LEESWIJZER

Het MER is ingedeeld in een A-deel en een B-deel. Deel A bevat informatie die voor bestuurders relevant is; zoals de probleemstelling, de voorgenomen activiteit, alternatieven, vergelijking van effecten en leemten in kennis en aanzet voor een evaluatieprogramma.

In deel B bevat meer specialistische informatie. Hier wordt alle onderbouwende basisinformatie beschreven zoals het proces van alternatiefontwikkeling, de referentiesituatie en effect-beschrijving en het beleidskader.

Achtergronddocumenten zijn als bijlagenrapport opgenomen. In de tekst van het MER zal naar deze deelonderzoeken worden verwezen.

In dit MER komen in deel A de volgende onderwerpen ter sprake:

- In hoofdstuk 2: Probleem- en doelstelling de voorgeschiedenis en achtergronden van de voorgenomen aanpassing van de N 209 geschetst, een probleemanalyse gegeven en worden de doelstellingen en randvoorwaarden beschreven.
- In hoofdstuk 3: Alternatieven en varianten worden de voorgenomen activiteit en de alternatieven behandeld, evenals de varianten die binnen de alternatieven mogelijk zijn.
- In hoofdstuk 4: Vergelijking van alternatieven worden de milieueffecten van de alternatieven vergeleken ten opzicht van de referentiesituatie. Op basis van deze vergelijking wordt een meest milieuvriendelijke alternatief uitgewerkt en een voorkeursalternatief bepaald.

In dit MER komen in deel B de volgende onderwerpen ter sprake:

- In hoofdstuk 5: Proces van alternatiefontwikkeling wordt nader ingegaan op de wijze waarop de verschillende alternatieven tot stand zijn gekomen.
- In hoofdstuk 6: Effectbeschrijving worden de relevante milieueffecten van de alternatieven voor de aanpassing van de N 209 gepresenteerd. De referentiesituatie (huidige situatie + autonome ontwikkeling) dient als referentie voor de beoordeling van de te verwachten milieueffecten.
- In hoofdstuk 7: Beleid geeft een uiteenzetting van de relevante beleidskaders op Europees, nationaal, provinciaal, regionaal, waterschaps- en gemeentelijk niveau.
- In hoofdstuk 8: Leemten in kennis en aanzet evaluatieprogramma worden de leemten beschreven die tijdens het opstellen van het MER naar voren zijn gekomen. Aan de hand hiervan kan een indruk worden verkregen van de volledigheid van de informatie voor de besluitvorming. Daarnaast wordt een aanzet gegeven voor het evaluatieprogramma.

Rijksweg 13 / 16

Rijkswaterstaat voert momenteel een planstudie uit naar rijksweg 13 / 16, een wegverbinding tussen het Terbregseplein en de A13 nabij Rotterdam Airport. Deze weg zal voor een belangrijk deel langs de N 209 komen te liggen, globaal vanaf de Ankie Verbeek-Ohrlaan tot aan de Vliegveldweg. Rijksweg 13 / 16 is met name gericht op het verwerken van verkeer dat nu voor een belangrijk deel over de A13 en de A20 rijdt, en vervult daarmee een andere rol dan de N 209. De N 209 zal daarom een belangrijke functie blijven houden voor het verkeer tussen Lansingerland en Rotterdam. De verbreding zoals die nu voor dit deel van de N 209 wordt voorbereid, zal daarom ook na de eventuele komst van rijksweg 13 / 16 noodzakelijk zijn.

2 PROBLEEM- EN DOELSTELLING

2.1 VOORGESCHIEDENIS EN ACHTERGRONDEN

De N 209 vormt een provinciale noord-zuid verbinding tussen de A13 en de A20 bij Rotterdam, de A12 ter hoogte van Zoetermeer en Bleiswijk en de N11 ter hoogte van Alphen aan de Rijn. In 1996 is in het convenant tussen de gemeente Rotterdam en de gemeente Bergschenhoek over de VINEX-ontwikkeling in Bergschenhoek (Noordrand II) vastgelegd dat de capaciteit op de provinciale weg N 209 tussen de A12 en de A13 zou moeten worden vergroot. In artikel 29 van het convenant staat het volgende: “Het door de regioraad vastgestelde RVVP zal een uitvoeringsprogramma bevatten. Dit uitvoeringsprogramma bevat voor de locatie Noordrand II in ieder geval de volgende regionale projecten: ...capaciteitsuitbreiding S22 / N 209 in de periode vóór het jaar 2000.” Andere belangrijke regionale ontwikkeling is de aanleg van de N 470, mede ter ontsluiting van de VINEX-locaties. De N 470 is voorzien in het verlengde van de N 471 ten westen van Berkel en Rodenrijs en sluit ten zuidwesten van de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan aan op de N 209. Door de grote verkeersdruk tussen Zoetermeer en Rotterdam en door de grote ruimtelijke ontwikkelingen werd verondersteld dat, ondanks de aanleg van de N 470, de provinciale weg N 209 overbelast zou worden.

In opdracht van de provincie is er een verkennende studie uitgevoerd door het adviesbureau Witteveen en Bos, die op 1 mei 2000 gereed was [3].

De verkenning betreft het traject tussen de aansluiting met de Verlengde Molenlaan (de Ankie Verbeek-Ohrlaan) en de aansluiting van de veiling in Bleiswijk. Voor reconstructie van het traject Veilingen (Bleiswijk) – A12 – Verlengde Australiëweg (Zoetermeer) is reeds een m.e.r.-procedure doorlopen en de uitvoering daarvan is al gestart. Uit de verkenning blijkt dat de situatie op het traject reeds problematisch is en in de toekomst een steeds groter knelpunt zal vormen, met name door de voortgaande ruimtelijke ontwikkelingen. Geconcludeerd wordt dat geen van de onderzochte oplossingsrichtingen afzonderlijk de problematiek afdoende kan oplossen.

Afbeelding 2.3
ligging N 209 tussen
A12 en A13. De
deelprojecten van de
N 209 zijn aange-
geven. De rode
onderbroken lijn
geeft het mogelijk
tracé van de A13 /
A16 aan. De zuide-
lijke tak van de
N 470 is inmiddels
omgenummerd
tot N 471. De
ontwikkelingen
bij Wilderszijde en
Polder Schieveen zijn
tevens aangegeven.



Op 9 februari 2001 is de verkennende studie door het bestuur van de stadsregio Rotterdam en van de provincie Zuid-Holland aan de minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden met het verzoek dit project van de verkenningfase naar de planstudiefase van het landelijk Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) te laten promoveren. Dit verzoek is afgewezen. Op 20 juli 2001 heeft de minister het bestuur van de stadsregio Rotterdam bericht, dat de studie een verdiepingsslag behoeft, omdat geen van de oplossingsrichtingen (afzonderlijk) de problematiek afdoende lijkt op te lossen. Met het oog op de voorziene decentralisatie van de MIT-gelden per 1 januari 2003 meldde de minister dat dit project niet meer voor het MIT in aanmerking zou komen.

Aanpak N 209 in deeltrajecten

Naar aanleiding van de verkenning en het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat is vervolgens gezocht naar een pragmatische aanpak. In deze aanpak is gefocust op verbeteringsmogelijkheden die naar verwachting kunnen rekenen op een financieel én bestuurlijk draagvlak. Deze aanpak heeft geleid tot een voorstel van Gedeputeerde Staten dat op 19 juni 2002 is geaccordeerd door de provinciale statencommissie Rijnmond. De aanpak houdt in dat de N 209 wordt opgedeeld in deeltrajecten. Deze aanpak is voorbereid door de stadsregio Rotterdam in overleg met de provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten Rotterdam, Bleiswijk en Bergschenhoek. De indeling is als volgt:

- de provincie en de stadsregio Rotterdam starten een studie om te komen tot verbreding (van 1 x 2 naar 2 x 2 rijstroken) van het wegvak tussen de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan en de aansluiting Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid (deelproject I: trekker provincie Zuid-Holland).
- de provincie en de stadsregio Rotterdam starten een planstudie naar 'eenvoudige' op redelijk korte termijn te treffen maatregelen om de doorstroming op het gedeelte van de N 209 tussen de aansluiting Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid en de aansluiting veiling Bleiswijk te verbeteren (deelproject II: trekker stadsregio Rotterdam).
- voor het gedeelte van de N 209 tussen de A13 en de N 471 wordt momenteel een m.e.r.-procedure doorlopen voor verbreding en reconstructie van de aansluiting met de A13. Het doel daarvan is een oplossing te bieden voor het groeiend verkeersaanbod door ontwikkeling van bedrijven-terrein Schieveen, de aansluiting van de N 471 en de ontwikkeling van Vinex locaties in de omgeving.
- op het gedeelte van de N 209 tussen de aansluiting N 470 en aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan wordt geen actie ondernomen, omdat dit gedeelte reeds vierstrooks is.

Het voorliggende MER is resultaat van deelstudie I: MER N 209 traject Ankie Verbeek-Ohrlaan - Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid.

2.2 PROBLEEMANALYSE

Bereikbaarheid

De N 209 is een belangrijke verbinding in het provinciale en regionale wegennet en heeft voor verschillende verkeerstromen een functie. Op de aansluiting Boterdorpseweg – Bergweg-Zuid zijn met name in de avondspits afwikkelingsproblemen. Het verkeer op het kruispunt N 209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan kan in beide spitsperioden makkelijk worden verwerkt. Met de toekomstige ontwikkeling van woningbouw en bedrijvigheid worden mogelijk de problemen groter en is het beleid van de provincie erop gericht de weg op te waarderen naar een volledig op het toekomstige verkeersaanbod afgestemde gebiedsontsluitingsweg.

Verkeersveiligheid

Op de aansluiting Boterdorpseweg – Bergweg-Zuid komen veel fietsers bij elkaar. Het betreft vooral de schoolgaande jeugd richting Rotterdam en het recreatief fietsverkeer richting het Lage Bergse Bos. Mede door de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Wilderszijde zal meer (fiets) verkeer gebruik maken van de Wildersekade en via het kruispunt N 209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan de N 209 oversteken. Ten noorden van de Wildersekade wordt een fietsoversteek voorzien. Ongevallen vinden vooral plaats op en bij de rotondes en de VRI-kruising.

Ecologische en recreatieve verbinding

In het Streekplan is een bos- en moerasverbinding tussen de Akerdijkse Plassen en de Rottemeren voorzien. Deze toekomstige ecologische verbindingszone, heeft als doel “het inrichten van 6 kilometer polderland met stroken of vlakken hoogopgaand bos en stapstenen moeras zodanig, dat kritische diersoorten tussen de Akerdijkse Plassen met de Rottemeren kunnen migreren.” Deze verbinding kruist de N 209 ten noorden van de Ankie Verbeek-Ohrlaan.

Beleidsvoornemens

In verschillende beleidsstukken van de provincie en de regio worden beleidsvoornemens verwoord die van toepassing zijn voor de N 209 op dit traject:

- de intentie bestaat de functie van de N 209 van stroomweg te wijzigen tot gebiedsontsluitingsweg [21].
- verbreding van 1 x 2 naar 2 x 2 rijstroken [35, 25, 27]
- het streven is dat het (doorgaande) verkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van gebiedsontsluitingswegen en zo min mogelijk van lagere orde wegen (sluipverkeer) [25].
- als de N 209 onder de gewenste kwaliteit zakt, moet deze worden uitgebreid, rekening houdend met gesignaleerde problemen voor geluidsoverlast en onveilig oversteken van langzaam verkeer [27].

2.3 PROBLEEMSTELLING

De toekomstige ontwikkelingen in het gebied leiden tot minder doorgaand verkeer (in absolute zin) op de N 209 op het gedeelte tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Boterdorpsweg. De vrijkomende capaciteit op de N 209 wordt opgevuld door meer lokaal verkeer tussen Rotterdam-Noord en Bergschenhoek. Dit verkeer maakt nu vooral gebruik van de Bergweg-Zuid en in mindere mate van de Rodenrijseweg.

Door de veranderende verkeersstromen op de kruispunten N 209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan en N 209 – Boterdorpsweg zal de vormgeving op deze aansluitpunten in de toekomst niet meer voldoen. Zonder maatregelen zal filevorming optreden en gaat verkeer andere routes kiezen. Er zal een evenwichtssituatie ontstaan waarbij de beschikbare capaciteit op de N 209 niet optimaal benut wordt.

In de huidige situatie is de aansluiting op de N 209 komende vanaf de Boterdorpsweg reeds overbelast (en heeft dus geen reservecapaciteit meer). Op drukke momenten kan de wachtrij op deze tak zelfs de andere rotonde blokkeren.

Nut en noodzaak aanpassing aansluitpunten

Als de vormgeving van de kruispunten wordt aangepast aan de veranderende verkeersstromen zal de beschikbare capaciteit op de N 209 beter worden benut en zal meer verkeer op de relatie Rotterdam-Noord - Bergschenhoek worden overgeheveld van de Bergweg-Zuid naar de N 209.

Nut en noodzaak verbreding N 209

Verbreding van de N 209 Ankie Verbeek-Ohrlaan–Boterdorpsweg is nodig om de beleidsvoornemens te kunnen realiseren. Verbreding van de N 209 van 1 x 2 naar 2 x 2 is echter pas zinvol als de vormgeving van de kruispunten eveneens wordt aangepast aan de veranderende verkeersstromen. Bovendien mag op basis van een aanpassing van de vormgeving van de kruispunten worden verwacht dat de positieve trend in de verkeersveiligheid zich voortzet. Als de vormgeving van de kruispunten niet wordt aangepast, dan zal als gevolg van de verbreding nog meer verkeer op de relatie Rotterdam-Noord en Bergschenhoek worden overgeheveld van de Bergweg-Zuid naar de N 209.

2.4 DOELSTELLING

De doelstelling van de voorgenomen activiteit luidt:

Verbetering van de doorstroming op de N 209 tussen Ankie Verbeek-Ohrlaan en Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid, zodanig dat de gesignaleerde afwikkelingsproblemen duurzaam worden opgelost en het huidige verkeersveiligheidsniveau wordt gehandhaafd. Hierbij zullen bestaande waarden en functies in het gebied zoveel mogelijk worden ontzien en waar mogelijk worden versterkt. Waar mogelijk zal aansluiting worden gezocht bij bestaande plannen en toekomstige ontwikkelingen.

Met verbetering van de doorstroming wordt in dit kader bedoeld:

- vergroting van de capaciteit van de N 209 zelf door verbreding naar 2 x 2 rijstroken met bijbehorende opstelstroken en eventueel doelgroepstroken en / of parallelwegen.
- reconstructie van de beide bestaande aansluitpunten (Ankie Verbeek-Ohrlaan – Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid): aanpassing aan de verbreding en indien nodig capaciteitsvergrotenende maatregelen.

Met duurzaam wordt in dit kader bedoeld:

- een oplossing waarbij zoveel mogelijk invulling wordt gegeven aan het duurzaam veilig principe.
- een oplossing waarbij de gesignaleerde knelpunten daadwerkelijk worden opgelost en niet simpelweg verplaatst.
- een oplossing voor de lange termijn met mogelijkheden voor verdere uitbouw (grote toekomstwaarde).

2.5 UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN

Bij de ontwikkeling van de alternatieven zijn een aantal randvoorwaarden en uitgangspunten gehanteerd [4]. De belangrijkste zijn hier opgenomen:

Randvoorwaarden

1. de projectgrenzen van het te onderzoeken tracédeel zijn in het noorden de oprit Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid richting noord en de afrit Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid richting zuid en in het zuiden de kruising met de Ankie Verbeek-Ohrlaan. Voorts aan weerskanten van de bestaande weg 100 m (inclusief westelijk gelegen parallelweg).
2. verkeerskundig gezien dient het ontwerp te voldoen aan de eisen van het concept “Duurzaam Veilig”.
3. het wegontwerp dient sober en doelmatig te zijn.
4. voor het horizontale en verticale alignement voor de N 209 dient te worden uitgegaan van RONA (Richtlijnen Ontwerp Niet-Autosnelwegen), categorie V, met een ontwerpsnelheid van 80 km / u en het Handboek Wegontwerp. Daarbij dient uit te worden gegaan van minimale boogstralen. Gestreefd dient te worden naar aansluiting van het verticale alignement bij de huidige situatie.
5. in het ontwerp dient rekening te worden gehouden met handhaving van bestaande korte vluchstroken.

Uitgangspunten

1. het ontwerp dient zo min mogelijk extra ruimtebeslag te hebben.
2. voor wat betreft de beoogde wegcapaciteit worden als uitgangspunt de verwachte verkeersintensiteiten in het referentiejaar 2020 genomen. De intensiteiten zijn afkomstig uit het door de Stadsregio Rotterdam beheerde verkeersmodel voor de avondspits van 2020. In paragraaf 6.1 wordt hier nader op ingegaan.

3 ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

3.1 VOORGENOMEN ACTIVITEIT

De voorgenomen activiteit in het verkeersmodel

Op basis van de verbreding (de voorgenomen activiteit) zijn verkeersmodelberekeningen gedaan met behulp van de door de Stadsregio Rotterdam beheerde Regionale Verkeers- en Milieu Kaart (RVMK). Uit modelanalyse blijkt dat de extra capaciteit geen extra doorgaand verkeer aantrekt, maar wordt opgevuld met lokaal / regionaal verkeer. Dit verkeer wordt voornamelijk 'overgeheveld' van de Bergweg-Zuid. Daarnaast maakt de verbreding van de N 209 voor een klein deel van het verkeer vanuit Berkel en Rodenrijs de route via de N 209 aantrekkelijker dan het alternatief (b.v. via de N 470 en de Rodenrijseweg). De hoeveelheid verkeer neemt dus af als gevolg van de verbreding.

Gevolgen van de voorgenomen activiteit bij aansluitingen N 209

Op het kruispunt N 209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan wordt door de verbreding van het wegvak ten noordoosten hiervan nog duidelijker zichtbaar dan in de situatie zonder verbreding (autonome ontwikkeling) dat de vormgeving van het kruispunt niet meer past bij de verkeersstromen. In de ochtendspits kan het verkeer verwerkt worden (cyclustijd 92 seconden), maar in de avondspits is de cyclustijd met ruim 190 seconden veel te hoog³. In praktijk zal dat betekenen dat lokaal verkeer toch weer sluiproutes gaat kiezen.

Bij de aansluiting op de N472 ontstaan problemen op de zuidelijke rotonde. De cyclustijd zonder aanpassingen aan de aansluiting is hier 490 seconden.

3.2 ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

Voor de invulling van de voorgenomen activiteit zijn drie alternatieven ontwikkeld zoals in hoofdstuk 6 uiteen gezet wordt. Binnen de alternatieven zijn varianten mogelijk die betrekking hebben op de inrichting van de kruispunten. Naast de drie alternatieven zijn een nul- en nulplusalternatief gedefinieerd en is een variant toegevoegd met een kwartklaverblad constructie bij het oostelijk knooppunt van het tracé.

De alternatieven staan hieronder kort opgesomd. In de daarop volgende paragrafen (3.3.1 - 3.3.13) wordt ieder alternatief kort besproken en zijn afbeeldingen van de varianten opgenomen. Daarnaast zijn in bijlage 3 schetsontwerpen opgenomen.

- Nulalternatief, geen aanpassingen. Het nulalternatief dient als referentie situatie.
- Nulplusalternatief, wel verbeteren aansluitingen (alternatief 1, onderverdeeld variant A, B en C)
- Verbreding van de N 209:
 - aan beide zijden van de bestaande weg (alternatief 2, onderverdeeld in variant A, B en C)
 - aan zuidoostzijde van de bestaande weg (alternatief 3, onderverdeeld in variant A, B en C)
 - aan noordwestzijde van de bestaande weg (alternatief 4, onderverdeeld in variant A, B en C).
- Verbreding N 209 met toepassing kwartklaverblad, verbreding aan noordwestzijde van de bestaande weg, variant 5B.
- Meest Milieuvriendelijk Alternatief.

Met varianten worden bedoeld:

- Variant A: de bestaande rotondes krijgen een bypass.
- Variant B: de bestaande rotondes worden vervangen door kruispunten met verkeerslichten (VRI).
- Variant C: de bestaande rotondes worden vervangen door tweestrooksrotondes.

³ De belastingsgraad en cyclustijden zijn parameters waarmee het functioneren van een verkeersregelinstantie wordt beoordeeld.

De cyclustijd is de tijd die nodig is om alle richtingen op het kruispunt groen te geven. Hoe hoger de cyclustijd, hoe langer de wachttijd wordt voor minder drukke richtingen zoals fietsoversteken. Een cyclustijd tot 120 seconden wordt door verkeersdeelnemers als acceptabel beoordeeld.

In de tabel 3.1 hieronder is een overzicht opgenomen van de gebruikte nummercode van de te onderzoeken alternatieven en varianten.

Nummer alternatief / variant	0	1A	1B	1C	2A	2B	2C	3A	3B	3C	4A	4B	4C	5B
Alternatieven														
Nulalternatief														
Nulplusalternatief														
Verbreding beide zijden														
Verbreding zuidoostzijde														
Verbreding noordwestzijde														
Varianten														
Rotondes met bypass														
Verkeerslichten														
Tweestrooksrotonde														
Kwartklaverblad														

Tabel 3.1
overzicht alterna-
tieven en varianten.

In bijlage 3 zijn van de alternatieven 1A, 1B, 2A en 2B schetsontwerpen opgenomen, om inzicht te geven in de ruimtelijke consequenties van de alternatieven en varianten. In deze tekeningen zijn voor kruisingen principe-oplossingen weergegeven. Bij verkeerslichten is bijvoorbeeld gehanteerd dat elke richting een aparte opstelstrook krijgt. De C-varianten (met tweestrooksrotondes) zijn niet in de schetsontwerpen van de tekeningen opgenomen. Uitgangspunt is dat de bestaande rotondes worden aangepast (extra rijstrook, eventueel verbrede toeritten).

Daarnaast zijn in bijlage 4 voor de oriëntatie van de verbreding dwarsprofielen opgenomen waarin het verschil duidelijk naar voren komt tussen de alternatieven 2, 3 en 4.

3.3 NULALTERNATIEF

Een nulalternatief is een zogenaamd wettelijk verplicht alternatief waarbij als uitgangspunt de huidige situatie geldt. Hiervoor wordt 2004 als basisjaar gebruikt. De huidige situatie wordt aangevuld met de autonome ontwikkelingen tot 2020 (ook wel referentiesituatie genoemd). Er worden geen andere aanpassingen gedaan in het studiegebied dan reeds op dit moment gepland zijn. De N 209 is in dit alternatief in 2020 qua ligging en vormgeving dus identiek aan de huidige situatie.

In het MER worden de onderzochte alternatieven vergeleken met dit alternatief om te bepalen welke effecten de alternatieven hebben op de omgeving. In het nulalternatief blijven de in de probleemanalyse benoemde problemen bestaan. Dit heeft tot gevolg dat er met name verkeers-afwikkelingsproblemen bestaan op de aansluitingen Ankie Verbeek-Ohrlaan en Boterdersweg.

3.3.1 1A: Nulplusalternatief met rotondes met bypass

- De oplossingsrichting zonder verbreden (1 x 2), maar wel met aanpassing van de aansluitingen, is niet conform de beleidsvoornemens en de doelstelling. Dit nulplusalternatief wordt onderzocht om helderheid te krijgen in het nut van de verbreding.
- In deze variant wordt de N 209 niet verbreed en blijft het huidige wegprofiel (1 x 2) van de N 209 tussen de aansluitingen Boterdersweg en Ankie Verbeek-Ohrlaan gehandhaafd.
- De aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan blijft een kruispunt met verkeerslichten. De vormgeving van het kruispunt (opstelstroken) wordt ten behoeve van een betere verkeersafwikkeling geoptimaliseerd⁴. Aangezien niet wordt verbreed, is het in ieder geval noodzakelijk om een extra linksafslaande strook te maken richting de Ankie Verbeek-Ohrlaan.

⁴ In dit document betreft het aantal opstelstroken principe-oplossingen. Deze voldoen in ieder geval voor de geschetste situaties. In een later stadium kan worden bekeken of enkele stroken gecombineerd kunnen worden.

Hiervoor kan een van de rechtdoorgaande stroken worden opgeofferd. Op de Ankie Verbeek-Ohrlaan moeten dan over enige lengte twee rijstroken beschikbaar zijn (zie bijlage 4). Er moeten aanpassingen worden gedaan aan de lengte van de opstelstroken.

- De aansluiting Boterdorpseweg wordt aangepast. Beide rotondes worden uitgebreid met een bypass. Dit gaat om een bypass van de Boterdorpseweg naar de Bergweg-Zuid en een bypass van de Boterdorpseweg naar de Bergweg-Noord (beide voor rechtsafslaand verkeer).

3.3.2 1B: Nulplusalternatief met verkeerslichten

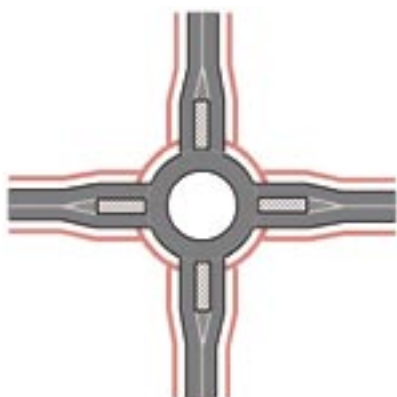
Als 1A, echter:

- Op de aansluiting Boterdorpseweg worden beide kruispunten geregeld met een verkeersregelininstallatie.

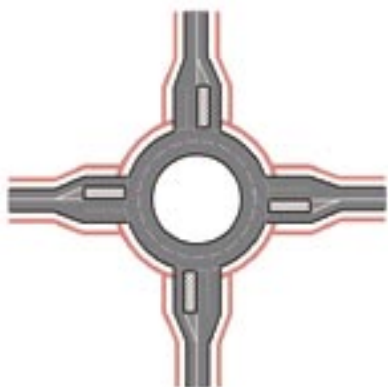
3.3.3 1C: Nulplusalternatief met tweestrooksrotondes

Als 1A, echter:

- De aansluiting Boterdorpseweg wordt aangepast. Beide rotondes worden uitgebreid tot tweestrooksrotondes (zie afbeelding).



Enkelstrookrotonde



Tweestrookrotonde



Ronde met bypass

Afbeelding 3.4
types rotonde.

3.3.4 2A: Verbreding beide zijden + rotondes met bypass

- In deze variant wordt de N 209 verbreed: de huidige N 209 tussen de aansluitingen Boterdorpseweg en Ankie Verbeek-Ohrlaan wordt een 2 x 2-wegprofiel. Bij de verbreding wordt het extra ruimtebeslag aan beide zijden van de bestaande N 209 gevonden. Hierdoor zal de bestaande parallelweg (Schiebroekseweg) moeten worden verschoven.
- De aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan blijft een kruispunt met verkeerslichten. De vormgeving van het kruispunt (opstelstroken) wordt ten behoeve van een betere verkeersafwikkeling geoptimaliseerd. Door de verbreding wordt het kruispunt drukker. Een extra strook voor rechtsafslaand verkeer van de Ankie Verbeek-Ohrlaan naar de N 209 richting Bleiswijk is noodzakelijk. Er moeten aanpassingen worden gedaan aan de lengte van de opstelstroken.
- De aansluiting Boterdorpseweg wordt aangepast. Beide rotondes worden uitgebreid met een bypass (zie afbeelding 3.4). Dit gaat om een bypass van de Boterdorpseweg naar de Bergweg-Zuid en een bypass van de Boterdorpseweg naar de Bergweg-Noord (beiden voor rechtsafslaand verkeer).
- De toerit vanaf de rotonde in Bergweg-Zuid naar de N 209 in noordelijke richting zal hierbij verlengd worden om te voldoen aan de ontwerp richtlijnen om daarmee afwikkelingsproblemen te voorkomen / op te lossen.

3.3.5 2B: Verbreding beide zijden + verkeerslichten

Als 2A, echter:

- Op de aansluiting Boterdorpseweg worden beide kruispunten geregeld met een verkeersregelinstallatie.

3.3.6 2C: Verbreding beide zijden + tweestrooksrotondes

Als 2A, echter:

- De aansluiting Boterdorpseweg wordt aangepast. Beide rotondes worden uitgebreid tot tweestrooksrotondes.

3.3.7 3A: Verbreding zuidoostzijde + rotondes met bypass

Als 2A, echter:

- Bij de verbreding wordt het extra ruimtebeslag aan zuidoostzijde van de bestaande N 209 gevonden. Hierdoor hoeft de bestaande parallelweg niet te worden aangepast.

3.3.8 3B: Verbreding zuidoostzijde + verkeerslichten

Als 2B, echter:

- Bij de verbreding wordt het extra ruimtebeslag aan zuidoostzijde van de bestaande N 209 gevonden. Hierdoor hoeft de bestaande parallelweg niet te worden aangepast.

3.3.9 3C: Verbreding zuidoostzijde + tweestrooksrotondes

Als 2C, echter:

- Bij de verbreding wordt het extra ruimtebeslag aan zuidoostzijde van de bestaande N 209 gevonden. Hierdoor hoeft de bestaande parallelweg niet te worden aangepast.

3.3.10 4A: Verbreding noordwestzijde + rotondes met bypass

Als 2A, echter:

- Bij de verbreding wordt het extra ruimtebeslag aan de noordwestzijde van de bestaande N 209 gevonden. Hierdoor zal de bestaande parallelweg moeten worden verschoven.

3.3.11 4B: Verbreding noordwestzijde + verkeerslichten

Als 2B, echter:

- Bij de verbreding wordt het extra ruimtebeslag aan de noordwestzijde van de bestaande N 209 gevonden. Hierdoor zal de bestaande parallelweg moeten worden verschoven.

3.3.12 4C: Verbreding noordwestzijde + rotondes met bypass

Als 2C, echter:

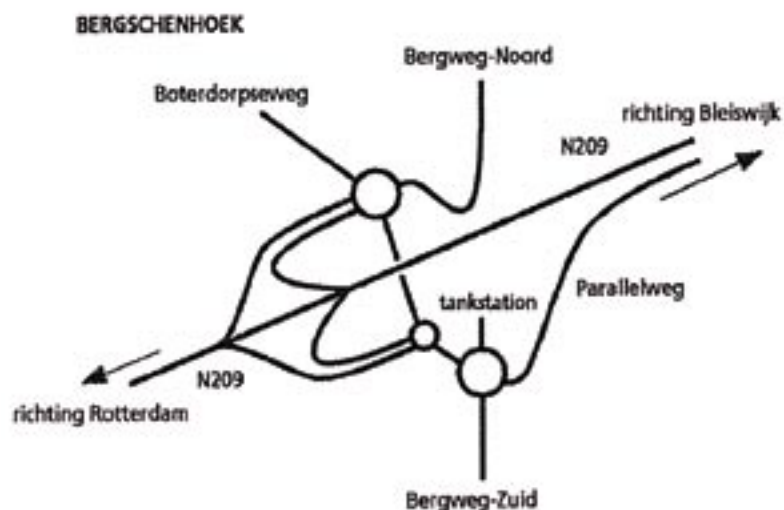
- Bij de verbreding wordt het extra ruimtebeslag aan de noordwestzijde van de bestaande N 209 gevonden. Hierdoor zal de bestaande parallelweg moeten worden verschoven.

3.3.13 5B: Verbreding N 209 met kwartklaverblad

- In deze variant wordt de N 209 verbreed: de huidige N 209 tussen de aansluitingen Boterdorpsweg en Ankie Verbeek-Ohrlaan wordt een 2 x 2-wegprofiel. Bij de verbreding wordt het extra ruimtebeslag aan de noordwestzijde van de bestaande N 209 gevonden. Hierdoor zal de bestaande parallelweg moeten worden verschoven.
- De aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan blijft een kruispunt met verkeerslichten. De vormgeving van het kruispunt (opstelstroken) wordt ten behoeve van een betere verkeersafwikkeling geoptimaliseerd. Door de verbreding wordt het kruispunt drukker. Een extra strook voor rechtsafslaand verkeer van de Ankie Verbeek-Ohrlaan naar de N 209 richting Bleiswijk is noodzakelijk. Er moeten aanpassingen worden gedaan aan de lengte van de opstelstroken.
- Bij de aansluiting Boterdorpsweg wordt de bestaande aansluiting aan de noordwestzijde gehandhaafd zoals in de huidige situatie het geval is. De rotonde met de Boterdorpsweg-Bergweg Noord wordt vervangen door een kruispunt geregeld met een verkeersregelininstallatie. Hierbij is uitgegaan van een conflictvrije regeling en een basisvormgeving met voor alle autorichtingen een aparte opstelstrook. Over alle takken van het kruispunt ligt een fietsoversteek. Dit levert een flexibele regeling op en de meeste ruimte voor het langzaam verkeer. De basisvormgeving is voldoende om het verkeer te verwerken.

De aansluiting aan de zuidoostzijde wordt vervangen door een kwartklaverbladconstructie. Hierdoor kan de toerit zodanig gedimensioneerd worden dat deze voldoet aan de ontwerprichtlijnen. In feite wordt dan een situatie gecreëerd zoals deze aan de noordwestzijde van de N 209 reeds bestaat.

De kruising met de Bergweg-Zuid en de parallelweg wordt geregeld met VRI's.



Afbeelding
schematische
weergave
aansluitingen
Bergschenhoek
bij toepassing
kwartklaverblad.

4 VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN EN MMA

In dit hoofdstuk worden de verschillende alternatieven op basis van de uitgevoerde onderzoeken vergeleken. De gepresenteerde effectscores verwijzen naar de effectbeschrijvingen in hoofdstuk 7. Op basis van de effectvergelijking is een voorkeursalternatief geformuleerd. Daarnaast is tevens een Meest Milieuvriendelijk Alternatief bepaald. Onderzocht is welke compenserende en mitigerende maatregelen kunnen worden ingezet voor een MMA. Het MMA en de compenserende en mitigerende maatregelen worden in paragraaf 4.2 beschreven.

4.1 VERGELIJKING VARIANTEN EN TOETSING AAN DOELSTELLING EN RANDVOORWAARDEN

De nummering van de alternatieven zoals weergegeven in onderstaande tabel komt overeen met de nummering zoals gebruikt bij de alternatievenbeschrijving in paragraaf 3.3.

Voor een groot aantal aspecten geldt dat alle alternatieven neutraal (geen significant effect) scoren. Voor de overzichtelijkheid zijn hier alleen de criteria weergegeven waarop een significant positief of negatief effect bestaat. In hoofdstuk 7 zijn voor de verschillende aspecten wel alle criteria weergegeven. De criteria die niet in deze tabel zijn opgenomen zijn:

- ruimtebeslag op wettelijk / planologisch beschermd gebied (EHS, verbindingzones) (aspect natuur)
- cultuurhistorische waarden (cultuurhistorie)
- grondwaterstanden, grondwaterkwaliteit, waterberging en waterkwantiteit, oppervlaktewaterkwaliteit, bodemkwaliteit / bodemsanering (bodem en water)
- jaargemiddelde concentratie NO₂, aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM₁₀ (lucht)
- verandering plaatsgebonden en groepsrisico (externe veiligheid).

De criteria zijn verder toegelicht bij de effectbeschrijvingen in hoofdstuk 6.

Criterium	0	1A	1B	1C	2A	2B	2C	3A	3B	3C	4A	4B	4C	5B
Verkeer														
Intensiteit en bereikbaarheid (beïnvloeding bereikbaarheid en congestie op hoofd- en zijrichtingen) vrachtverkeer	0	0	0	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Idem landbouwverkeer	0	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0
Idem (brom-)-fietsverkeer	0	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0
Idem openbaar vervoer	0	0	0	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Verkeersslachtoffers en risicocijfers, subjectieve verkeersveiligheid	0	0	0	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Leefbaarheid (barrièrewerking van de weg)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Natuur														
Invloed op beschermde gebieden	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	--	--	--	--
Effecten op beschermde planten- en diersoorten	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verlies habitats / groeiplaatsen van planten- en diersoorten van de Rode Lijsten	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	--	--	--	--
Landschap en cultuurhistorie														
Aantasting waardevolle landschapsstructuren, patronen en elementen	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	-	-	-	-
Landschapsbeleving (aantasting openheid, doorsnijding, effecten van geluidsschermen)	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	-	-	-	-
Archeologisch bodemarchief	0	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0	0	0	-	-	-	-
Bodem en water														
Kwel	0	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Geluid														
Oppervlakte geluidsbelast gebied	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aantal geluidsgehinderde woningen	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Woon- en leefomgeving														
Ruimtebeslag voor woon- en werkgebieden	0	0/-	0	0/-	-	0/-	-	-	0/-	-	-	0	-	-
Omgevingseffecten														
Invloed op werkgelegenheid	0	0	0	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

Tabel 4.2
totaal overzicht
effectscores.

Tabel 4.3
scoring.

Score	Effect
++	Sterk positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
+	Positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0/+	Beperkt positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0	Verwaarloosbaar effect ten opzichte van de referentiesituatie
0/-	Beperkt negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
-	Negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
--	Sterk negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie

Hierin worden de alternatieven per aspect met elkaar vergeleken. Een uitgebreide beschrijving van de effecten is per aspect terug te vinden in hoofdstuk 7. Op veel criteria heeft alternatief 1 (geen verbreding, wel aanpassing kruispunten) geen effecten. Dit wordt niet telkens vermeld. Alternatief 1 is meegenomen in de beoordeling om de effecten van de verbreding onafhankelijk van de kruispunten te kunnen beoordelen. Alternatief 1 leidt niet tot een oplossing van de verkeersproblematiek en wordt daarom niet als een realistisch alternatief beschouwd.

Verkeer

Voor vrachtverkeer en openbaar vervoer geldt dat een oplossing waarin alleen sprake is van aanpassing van de kruispunten bij de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid (alle varianten van alternatief 1) geen oplossing biedt voor de geschetste verkeersproblematiek. Een verbreding van de N 209 in combinatie met een aanpassing van de kruispunten zorgt ervoor dat de verkeersafhandeling wel verbetert. Voor landbouw en fietsverkeer wijzigt de situatie niet, behalve voor de c-varianten, die hebben daarop een negatief effect. Alle verbredingsalternatieven hebben een positieve invloed op de verkeersveiligheid. Van barrièrewerking is bij geen van de alternatieven sprake.

Natuur

De invloed op beschermde gebieden is het sterkst negatief bij alternatieven 4 en 5. Alternatieven 2 en 3 hebben ook een negatief effect, maar minder sterk. Zonder verbreding en alleen met aanpassing van de kruispunten treedt er geen effect op.

De effecten op soorten flora en fauna zijn voor alle alternatieven met verbreding vergelijkbaar (negatief). Geen verbreding en alleen aanpassing van de kruispunten heeft geen effecten.

De richting van de verbreding van de N 209 speelt voor het aspect natuur een belangrijke rol. Alternatief 4 en 5 (verbreding richting noordwesten) leiden tot aantasting van de iepenhoutwal en populieren langs het tracé. Bij de andere alternatieven is dit niet (alternatief 2) of minder het geval (alternatief 3). Alternatief 4 en 5 scoren dan ook het sterkst negatief op het criterium verlies aan habitats.

Landschap en cultuurhistorie

De alternatieven 2, 4 en 5 leiden tot aantasting van landschapsstructuren en negatieve effecten op de landschapsbeleving door het verdwijnen van de begroeiing aan de noordwestzijde van het tracé. Alternatieven 4 en 5 leiden tot negatieve effecten op het archeologisch bodemarchief, alternatief 2 heeft hierop een beperkt negatief effect.

Bodem en water

Alle alternatieven waar sprake is van verbreding leiden tot een verplaatsing van kwel. Voor al deze alternatieven is dit een beperkt negatief effect.

Geluid

De oppervlakte geluidsbelast gebied neemt voor alle alternatieven toe. Ook het aantal geluidsgehinderde woningen neemt in alle alternatieven toe.

Woon- en leefomgeving

Het ruimtebeslag is het sterkst bij de varianten a en c. Alternatief 5B scoort hier ook negatief vanwege het ruimtebeslag door het nieuwe kwartklaverblad.

Omgevingseffecten

De effecten op de werkgelegenheid worden voor alle verbredingsalternatieven als positief beoordeeld.

De aspecten overziend, blijkt dat een verbreding aan de zuidoostzijde van het bestaande tracé tot de minste effecten leidt. De kruispuntvarianten verschillen onderling slechts in beperkte mate: op de criteria ruimtebeslag, landbouwverkeer en (brom-) fietsverkeer.

4.2 MEEST MILIEUVRIENDELIJKE ALTERNATIEF (MMA)

Op basis van de effectbeschrijving en -vergelijking wordt uit de onderzochte alternatieven en varianten het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) samengesteld. Het MMA is het alternatief dat bestaat uit een alternatief en varianten die uit milieuoogpunt het beste scoren. Bij het MMA wordt tevens gekeken welke aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen zinvol zijn om eventuele nog resterende negatieve milieugevolgen te compenseren. Voorwaarde is dat het MMA, enerzijds de meest milieuvriendelijke oplossing is, maar anderzijds wel een technisch en financieel realistische oplossing vormt.

Voor de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) is bekeken welk alternatief en welke variant op de milieuaspecten het beste scoort, zonder al te grote negatieve effecten te hebben op andere milieuaspecten. Er is dus gezocht naar het meest optimale alternatief. Voor een flink aantal aspecten geldt dat alle alternatieven en varianten neutraal scoren. Hier is dus geen onderscheid ten opzichte van de autonome situatie zonder verbreding. Dit geldt voor (onderdelen van) de aspecten:

- Natuur
- Landschap en cultuurhistorie
- Bodem en water
- Lucht
- Externe veiligheid
- Omgevingseffecten

Allereerst is gekeken naar het alternatief dat de minste effecten heeft op de aspecten natuur, landschap en cultuurhistorie. Alternatief 3 blijkt op deze aspecten (zie ook bovenstaande effectvergelijking en hoofdstuk 6) de minste effecten te hebben.

Vervolgens is gekeken naar de effecten op de overige aspecten. Tussen de varianten a, b en c van alternatief 3 zitten enkele verschillen. Het ruimtebeslag is bij varianten a en c groter dan bij b. Zij scoren daarop dan ook negatief. De effecten voor (brom-)fietsverkeer en landbouwverkeer zijn voor variant c negatief, terwijl varianten a en c hier neutraal scoren. Alternatief 3B komt daarmee als alternatief met de minste effecten naar voren.

Alternatief 3B is gekozen als uitgangspunt voor het MMA. Het alternatief voldoet aan de hoofddoelstelling zoals geformuleerd in paragraaf 2.4 om de gesignaleerde afwikkelingsproblemen duurzaam op te lossen. Dit alternatief scoort daarnaast over het geheel genomen het beste op de aspecten waar er relevante en onderscheidende effecten zijn.

Mitigerende en compenserende maatregelen

Hieronder wordt aangegeven welke maatregelen mogelijk zijn om dit alternatief voor wat betreft zijn milieueffecten te verbeteren.

Verkeer

Als nevendoelelstelling bij de verbetering van de doorstroming op de N 209 is genoemd dat ‘...bestaande waarden en functies in het gebied zoveel mogelijk worden ontzien en waar mogelijk worden versterkt.’ In het Regionaal Groenblauw Structuurplan 2 (RGSP2) [5] is reeds vermeld dat een fietsverbinding tussen noord- en zuidzijde van de N 209 tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Boterdorpseweg gerealiseerd dient te worden. De fietsverbinding vormt een onderdeel van de voorziene, recreatieve fietspadenstructuur waarmee barrièrewerking van de N 209 wordt verminderd en de leefbaarheid in de omgeving verbeterd.

Natuur

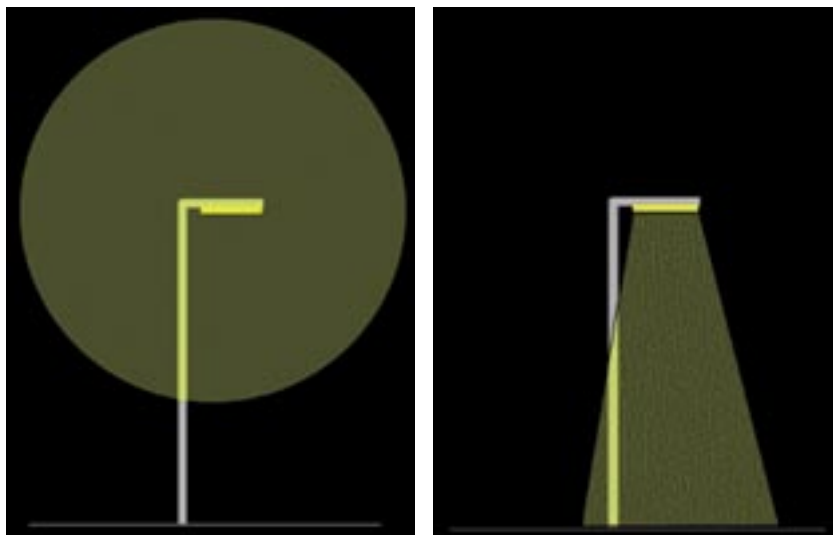
Om schadelijke effecten op natuur (zowel soorten als gebieden) te beperken of, indien nodig, te compenseren kan o.a. de realisatie van de geplande provinciale ecologische verbindingszone in het project opgenomen worden.

Ter hoogte van de Wildersekade is een passage van de ecologische verbindingszone (nr. 32 van de Provincie) met de N 209 gepland.

Ten behoeve van de droge verbinding en haar doelsoorten (kleine marterachtigen e.d.) komt er een brede, ruime (juist gedimensioneerde) onderdoorgang onder de N 209 als verbinding tussen de noordwest-zijde en de zuidoostzijde van de N 209 ter hoogte van de Duiker.

Ten behoeve van de droge verbinding worden er tevens twee stapstenen aangelegd: twee stroken (moeras)bos, één net ten noorden van de Schiebroekseweg, en één net ten zuiden van de N 209, langs de oostzijde van de Wildersekade. De stapstenen bosstroken komen te liggen langs de zuidzijde van de N 209, en langs de Duiker in de zuidelijke Boterdorpse polder.

De kunstmatige wegverlichting langs de N 209 en bij het kruispunt met de Ankie Verbeek-Ohrlaan blijft zo minimaal mogelijk langs de N 209 en bebouwing door het beperken van het aantal lantaarnpalen en door gebruik van aangepaste armaturen (zie afbeelding);



Afbeelding 4.5
straatverlichting met
uitstraling naar de
omgeving (links) en
zonder uitstraling
naar de omgeving
(rechts).

Om migratie van vleermuizen (eveneens behorende tot de doelsoorten) over de N 209 te garanderen, blijven zo veel mogelijk hoge populieren en wilgen van de Wildersekade en de Schiebroekseweg gespaard. Waar deze door de voorgenomen verkeersmaatregelen sneuvelen, worden ze vervangen door (al of niet tijdelijke) kunstmatige schermen of wallen, waarop nieuwe snelgroeende bomen worden geplant. Deze schermen of wallen dwingen de migrerende vleermuizen tot het “maken van hoogte” waarmee aanvaringen met vrachtwagens voorkomen worden.

Geluid

Het toepassen van een stiller wegdektype heeft een positief effect op het geluidbelast gebied. Met SMA 0/6 wordt een beperkte reductie bereikt van maximaal 1 dB(A). Het toepassen van dunne deklagen levert naar verwachting 4 dB(A) ten opzichte van referentieasfalt (DAB). In het kader van de realisatie van Wilderszijde is reeds voorzien in geluidswerende voorzieningen (schermen) langs de N 209.

Tevens zullen langs de noordwestzijde van de N209 geluidschermen worden geplaatst, in verband met de ontwikkeling van nieuwbouwwijk Wilderszijde.

Sociale aspecten

Door in het MMA lichtarmaturen niet of beperkt toe te passen in het opengebied is de weg in het donker minder zichtbaar aanwezig.

Stiller asfalt draagt er toe bij dat de weg akoestisch minder aanwezig zal zijn in het landschap. Ook hierdoor is de sociale beleving van de weg op enige afstand minder groot dan bij alternatief 3B.

4.3 VOORKEURSALETERNATIEF (VKA)

Naast de milieueffecten is ook een kostenraming uitgevoerd voor de verschillende alternatieven. Alternatief 5B vraagt daarbij de grootste investering. Voor de andere alternatieven waar verbredening van de N 209 plaats vindt, geldt dat de verschillen tussen de alternatieven onderling beperkt zijn. Ook de varianten A en C verschillen onderling weinig, terwijl variant B voor alle alternatieven het duurst uitvalt.

Alternatief Omschrijving	Directe kosten (€)	Investeringskosten (€) incl. BTW
1A Nulplusalternatief Rotondes met Bypass	4.370.000	5.630.000
1B Nulplusalternatief Verkeerslichten	4.760.000	6.880.000
1C Nulplusalternatief met Tweestrooksrotondes	4.400.000	5.720.000
2A Verbreding beide zijden + Rotondes met Bypass	9.540.000	14.280.000
2B Verbreding beide zijden + Verkeerslichten	9.640.000	15.150.000
2C Verbreding beide zijden + Tweestrooksrotondes	9.560.000	14.380.000
3A Verbreding Zuidoostzijde + Rotondes met Bypass	9.380.000	13.890.000
3B Verbreding Zuidoostzijde + Verkeerslichten	9.780.000	15.140.000
3C Verbreding Zuidoostzijde + Tweestrooksrotondes	9.410.000	13.990.000
4A Verbreding Noordwestzijde + Rotondes met Bypass	9.430.000	14.130.000
4B Verbreding Noordwestzijde + Verkeerslichten	9.820.000	15.380.000
4C Verbreding Noordwestzijde + Tweestrooksrotondes	9.450.000	14.230.000
5B Verbreding N 209 met Kwartklaverblad	10.390.000	16.790.000
De bandbreedte bedraagt - / - 10% en + / + 25%. Het prijspeil van de vermelde bedragen is juli 2006.		

Tabel 4.4
kostenraming
alternatieven.

Voorkeursalternatief (VKA)

Voor het voorkeursalternatief is gekeken naar de drie elementen waaruit het initiatief is opgebouwd: aanpassing kruising N 209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan, verbreding van de weg en aanpassing van de kruispunten met de Boterdorpsweg en de Bergweg-Zuid. Hierbij zijn milieueffecten en kosten in overweging genomen. Alternatief 3C is de basis voor het VKA.

Kruising N 209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan

De aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan blijft een kruispunt met verkeerslichten. De vormgeving van het kruispunt (opstelstroken) wordt ten behoeve van een betere verkeersafwikkeling geoptimaliseerd. Een extra strook voor rechtsafslaand verkeer van de Ankie Verbeek-Ohrlaan naar de N 209 richting Bleiswijk wordt aangelegd. Er worden aanpassingen gedaan aan de lengte van de opstelstroken. Daarnaast wordt een extra opstelstrook voor linksafslaand verkeer van de N 209 naar de Ankie

Verbeek-Ohrlaan gerealiseerd. De aanleg van een extra opstelstrook leidt tot een grotere oversteek voor langzaam verkeer. Ten behoeve van het langzaam verkeer dat hier oversteekt kan verbreding eventueel plaatsvinden na dat aanleg van een fietstunnel heeft plaatsgevonden.

Verbreding

De voorkeur gaat uit naar verbreding van de weg aan de zuidoostzijde. Hier wordt de keuze voor alternatief 3 in het MMA gevolgd en gekozen voor het alternatief met de minste effecten. Er is in deze situatie geen noodzaak de bestaande ventweg te verplaatsen.

Kruispunten met de Boterdorpseweg en de Bergweg-Zuid

Een kwartklaverblad wordt vanwege kosten niet een reële optie geacht. Een oplossing met kruispunten zou betekenen dat de huidige situatie met rotondes volledig gewijzigd zou moeten worden.

De voorkeur gaat uit naar de rotondes gegeven de huidige inrichting van de kruispunten. De eerste voorkeur gaat daarbij uit naar het handhaven van bestaande (enkelstrooks) rotondes. Indien dit onvoldoende verkeersprobleemoplossend vermogen heeft dan gaat de voorkeur uit naar turbo-rotondes en als ook dat onvoldoende oplossing biedt rotondes met bypasses.

Uit dit rapport blijkt dat handhaven van de bestaande rotondes leidt tot verkeersafwikkelingsproblemen. Tweestrookrotondes bieden voldoende oplossend vermogen. Het verkeersprobleemoplossend vermogen van turbotrondes is, bij juiste inrichting, vergelijkbaar of beter dan tweestrooksrotondes. Deze hebben bij benadering het zelfde ruimtebeslag als turbotrondes.

In het voorkeursalternatief is daarom gekozen voor turbotrondes bij de kruispunten met de Boterdorpseweg en de Bergweg-Zuid. Tevens zal de invoegstrook richting Bleiswijk worden verlengd.

Ecopassage

Ten behoeve van de droge ecologische verbinding en haar doelsoorten (kleine marterachtigen e.d.) komt er een brede, ruime (juist gedimensioneerde) onderdoorgang onder de N 209 ter hoogte van de Duiker, zodat de gebieden ten noordwesten en zuidoosten van de N 209 met elkaar verbonden zijn.

Langzaam verkeer

Ten behoeve van het fietsverkeer wordt een tunnel tussen noord- en zuidzijde van de N 209 tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Boterdorpseweg gerealiseerd. De fietsverbinding vormt een onderdeel van de voorziene, recreatieve fietspadenstructuur waarmee barrièrewerking van de N 209 wordt verminderd en de leefbaarheid in de omgeving verbeterd. Onderzocht wordt in hoeverre de genoemde ecopassage te combineren is met een fietstunnel. De realisatie van de fietstunnel is afhankelijk van de ontwikkelingen in het kader van de A13 / 16.

DEEL B

Deel B geeft weer hoe het proces van alternatiefontwikkeling heeft plaatsgevonden. Het biedt daarnaast inzicht in de meer specialistische informatie die ten grondslag ligt aan de effectvergelijking in deel A. Tot slot wordt een overzicht gegeven van het voor dit MER relevante beleid.

5 PROCES EN ALTERNATIEFONTWIKKELING

5.1 ONTWIKKELING EN OPLOSSINGSRICHTINGEN

In hoofdstuk 2 ‘Probleemanalyse’ is toegelicht welke verkeersproblemen op het traject N 209 Boterdorpsweg-Ankie Verbeek-Ohrlaan aan de orde zijn. Hierin kwam naar voren dat de voornaamste doelstelling het verbeteren van de doorstroming is. Het verbreden van de N 209 tot een 2 x 2-profiel is hierbij een van de mogelijkheden, maar in de probleemanalyse is ook geconstateerd dat de verkeersafwikkeling op de aansluitingen Boterdorpsweg en Ankie Verbeek-Ohrlaan een probleem vormen.

Bij de ontwikkeling van oplossingsrichtingen zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten gehanteerd zoals benoemd in hoofdstuk 3.

Grofweg zijn er twee type oplossingsrichtingen:

1. Handhaven van de huidige situatie (1 x 2) op het wegvak N 209 Boterdorpsweg-Ankie Verbeek-Ohrlaan, maar wel het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de aansluitingen Boterdorpsweg en Ankie Verbeek-Ohrlaan.
2. Verbreden van het wegvak N 209 Boterdorpsweg-Ankie Verbeek-Ohrlaan tot een 2 x 2-profiel. Hiervoor zijn meerdere oriëntaties mogelijk. Daarnaast het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de aansluitingen Boterdorpsweg en Ankie Verbeek-Ohrlaan.

De oplossingsrichting zonder verbreden (1 x 2), maar wel met aanpassing van de aansluitingen, is niet conform de beleidsvoornemens en de doelstelling. Deze oplossingsrichting wordt onderzocht om in beeld te brengen hoe de verbreding bijdraagt aan verbetering van de verkeerssituatie.

Behalve het huidige 1 x 2 profiel of verbreding tot een 2 x 2-profiel is ook een 2 x 1-profiel een mogelijkheid, waarin de rijbanen van elkaar worden gescheiden, maar geen extra rijstroken worden aangelegd. Aangezien deze mogelijkheid wel zorgt voor een substantiële aanpassing van de huidige situatie, maar niet bijdraagt aan de doelstelling, waarin het verbeteren van de doorstroming centraal staat, wordt deze mogelijkheid verder niet uitgewerkt.

Voor wat betreft de oplossingsrichting ‘verbeteren aansluitingen’ zijn er meerdere mogelijkheden:

- Bestaande enkelstrooksrotondes uitrusten met bypass(es).
- Bestaande enkelstrooksrotondes opwaarderen tot tweestrooksrotonde (eventueel speciale vormen als een turborotonde of knierotonde).
- Het plaatsen van een verkeersregelininstallatie in plaats van de bestaande enkelstrooksrotonde.
- De vormgeving op het met verkeerslichten geregelde kruispunt ten behoeve van de verkeersregelininstallatie optimaliseren.
- Vervangen van de op- en afritten door een ander type aansluiting (kwartklaverblad).

Werkwijze ontwikkeling alternatieven

Om uit bovenstaande mogelijkheden een aantal realistische alternatieven in het MER te selecteren is de volgende werkwijze gehanteerd:

- De mogelijkheden voor verbreding van het beschouwde traject en de verbetering van de verkeersafwikkeling op de aansluitingen zijn allereerst getoetst op verkeerskundige haalbaarheid.
- Vervolgens zijn de haalbare oplossingen uitgewerkt en samengesteld tot alternatieven, die in het MER worden onderzocht op hun milieueffecten.

5.2 HAALBAARHEID OPLOSSINGSRICHTINGEN

Verbreiding wegvak Boterdorpsweg – Ankie Verbeek-Ohrlaan

De verbreding genereert extra capaciteit op de N 209, maar heeft ook invloed op de verkeersstromen in de omgeving. De verbreding zal ervoor zorgen dat de verkeersdruk op de Bergweg-Zuid afneemt, wat een gewenste ontwikkeling is (conform beleidsvoornemens). Dit verkeer maakt in een toekomstige situatie met verbreding namelijk meer gebruik van de N 209.

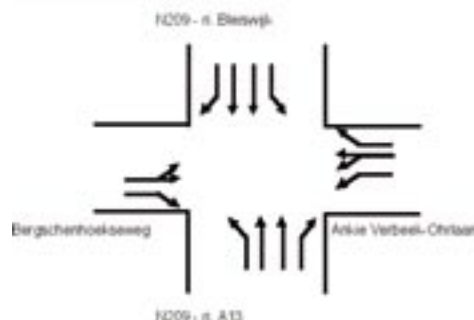
Om de verbreding van de N 209 mogelijk te maken en de toeritten voldoende capaciteit te geven wordt het viaduct van de N 209 over de Bergweg-Zuid aangepast.

Niet verbreden N 209; wel oplossen knelpunten bij aansluitingen

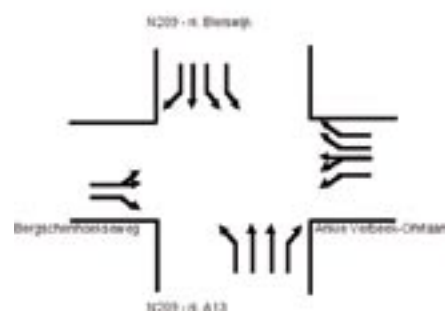
Door het oplossen van de knelpunten bij aansluitingen neemt de verkeersafwikkeling op het traject enigszins toe. De oplossing van de verkeersproblemen is bij deze oplossingsrichting echter onvoldoende. Deze oplossingsrichting is wel nuttig om helderheid te krijgen in het nut van de verbreding op zich.

Aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan

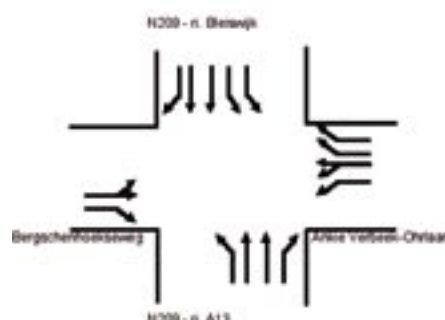
Dit kruispunt is in de huidige situatie geregeld met een verkeersregelininstallatie (VRI). Voor de verbetering van de verkeersafwikkeling op de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan is, gezien de hoge intensiteiten, ook in de toekomst alleen een kruispunt met verkeerslichten reëel. De vormgeving van het kruispunt (opstelstroken) moet ten behoeve van een betere verkeersafwikkeling geoptimaliseerd worden.



Bestaande vormgeving



Toekomstige vormgeving met verbreding



Toekomstige vormgeving met verbreding

Voor een goede doorstroming is het noodzakelijk een extra linksafslaande strook te maken op de N 209 vanuit Bleiswijk richting de Ankie Verbeek-Ohrlaan. Indien niet wordt verbreed kan hiervoor een van de rechtdoorgaande stroken (naar de A13 / Rotterdam) worden opgeofferd. Bij verbreding adviseren wij, gelet op een logisch wegbeeld voor de weggebruiker, twee rechtdoorgaande stroken te handhaven en dus een extra linksafstrook toe te voegen. Op de Ankie Verbeek-Ohrlaan moet in beide gevallen over enige lengte twee afvoerende rijstroken beschikbaar zijn.

Verder adviseren wij een extra strook aan te brengen voor verkeer rechtsaf vanaf de Ankie Verbeek-Ohrlaan naar de N 209 richting Bleiswijk, omdat de lengte van de rechtsafstrook op de Ankie Verbeek-Ohrlaan anders erg lang moet worden. Met deze vormgeving kan het verkeer goed verwerkt worden, zie de berekeningen in bijlage 7.

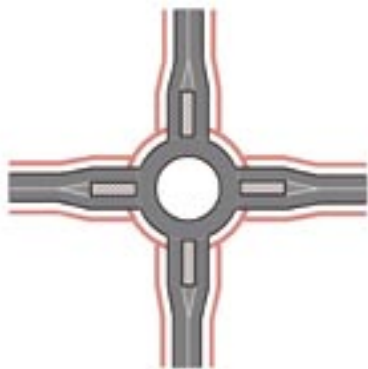
Aansluitingen Boterdorpseweg

Deze kruispunten zijn in de huidige situatie uitgevoerd als een enkelstrooksrotonde. Om de doorstroming te vergroten kunnen de rotondes worden geoptimaliseerd of kunnen de rotondes worden vervangen door verkeersregelininstallaties.

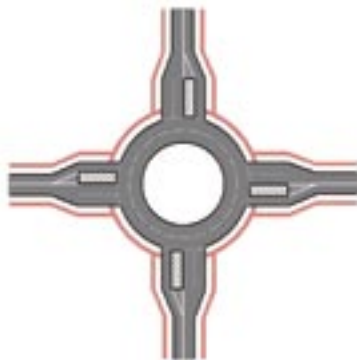
Voor de verbetering van de verkeersafwikkeling op de aansluiting Boterdorpseweg zijn de volgende mogelijkheden:

- Enkelstrooksrotondes. Het handhaven van de huidige situatie (enkelstrooksrotondes) zorgt door de hoge intensiteit voor overbelasting van de kruispunten en is dus geen geschikte oplossing.
- Enkelstrooksrotondes met bypass op richtingen met grootste verkeersstromen. Het uitrusten van de rotondes met bypasses levert extra capaciteit op voor druk bereden richtingen en vormt een haalbare oplossing. Het ruimtebeslag is enigszins groter dan in de huidige situatie. Er moet met name aandacht zijn voor een verkeersveilige vormgeving van de oversteken van het langzaam verkeer (met name fietsers).
- Tweestrooksrotondes. Tweestrooksrotondes (incl. bijzondere vormen zoals turborotondes en knierotondes) hebben voldoende capaciteit, maar scoren op het gebied van verkeersveiligheid en ruimtebeslag iets minder goed. Aangezien er fietsverkeer aanwezig is, hebben tweestrooksrotondes het risico van afdekongevallen op de tweestrooks toerit naar de rotonde. Deze worden veroorzaakt doordat fietsers naderende voertuigen niet kunnen zien (en omgekeerd), omdat hun zicht wordt belemmerd door de voertuigen die rijden op de tussengelegen rijstrook. Daarnaast zorgen tweestrooksrotondes voor een groot ruimtebeslag, wat vraagt om grootschalige aanpassingen aan de huidige situatie. Optimaal vormgegeven tweestrooksrotondes worden gezien als passende oplossingen voor het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de aansluiting Boterdorpseweg.
- Verkeerslichten. Tot slot is het plaatsen van verkeerslichten ter vervanging van de bestaande rotondes op deze kruispunten een mogelijkheid. De verkeersafwikkelingscapaciteit van een verkeersregelininstallatie is groot en de regeling zorgt ervoor dat de verkeersstromen worden gescheiden in tijd, waardoor de weggebruikers geen conflicten met elkaar hebben. Een kruispunt met verkeerslichten kan leiden tot een beperkt extra ruimtegebruik indien het aantal opstelstroken moet worden uitgebreid. VRI-kruispunten hebben echter als nadeel dat dit type kruispunten geen intrinsieke veiligheid kennen, zoals rotondes, waarbij weggebruikers door de vormgeving van de weg gedwongen worden langzaam te rijden.
- Als basisvormgeving van de VRI-kruispunten is voor alle autorichtingen een aparte opstelstrook gedacht. Tevens ligt over alle takken van het kruispunt een fietsoversteek. Dit levert een flexibele regeling op en de meeste ruimte voor het langzaam verkeer. In sommige gevallen kan met minder opstelstroken het verkeer ook verwerkt worden. Het combineren van opstelstroken voor bijvoorbeeld rechtdoorgaand en rechtsafslaand verkeer heeft echter altijd gevolgen, bijvoorbeeld:
 - Langere wachttijden en wachtrijen voor alle / deel van het verkeer en / of.
 - Toestaan van deelconflicten.

De keuze die gemaakt wordt, is bepalend voor de mogelijkheden tot combineren van opstelstroken. Dit zal zonodig in een nader planstadium verder uitgewerkt worden.



Enkelstrookrotonde



Tweestrookrotonde



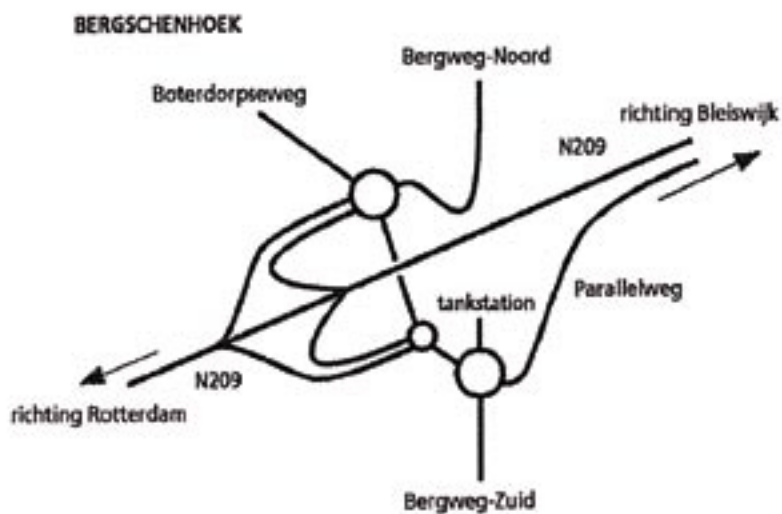
Rotonde met bypass

Op-afrit N 209-Boterdorpseweg-zuidoost vervangen door Kwartklaverblad

Wanneer de geldende ontwerprichtlijnen worden toegepast op de oprit Bergweg-Zuid-N 209 richting Bleiswijk dan zou de bestaande oprit moeten worden verlengd. Hiervoor zou het viaduct verbreed moeten worden. Bij de oplossingsrichtingen die uitgaan van verbreding van de N 209 wordt dit viaduct aangepast.

Aangezien het aanpassen van het viaduct forse kosten met zich meebrengt is onderzocht of het mogelijk is (en voordelen biedt) de oprit te verplaatsen, en daarmee de gehele aansluiting te vervangen door een kwartklaverblad-constructie. In feite wordt dan een situatie gecreëerd zoals deze aan de noordwestzijde van de N 209 reeds bestaat.

Afbeelding
schematische
weergave aansluitingen
Bergschenhoek bij
toepassing Klaverblad.



Er zijn dan echter een paar lastige punten. Het aanleggen van een rotonde op de kruising met de Boterdorpseweg is verkeerstechnisch geen optimale constructie, aangezien dan grote verkeersstromen de rotonde driekwart moeten nemen. Dit zou wellicht kunnen worden opgelost door bypasses en / of een tweestrooksrotonde aan te leggen, maar dit heeft verkeerskundig geen voorkeur.

Een andere mogelijkheid is om de kruising met de Boterdorpseweg uit te voeren als kruising met VRI's. Aangetekend zij dat op deze kruising ook de parallelweg moet worden aangesloten, omdat anders de kruisingen erg dicht op elkaar komen.

De haalbare oplossingsrichtingen vormen de basis van de alternatieven besproken in hoofdstuk 3.

6 EFFECTBESCHRIJVING

Per milieuaspect is een aantal concrete criteria geformuleerd op basis waarvan de effecten van de alternatieven en varianten zijn beschreven en beoordeeld, aan de hand van gangbare normen. Het beoordelingskader uit de Startnotitie heeft daarbij als basis gediend, aangevuld met criteria die uit de inspraak naar voren zijn gekomen. De effecten zijn beschreven aan de hand van het onderstaande beoordelingskader.

Aspect	Effectcriteria
Verkeer	Intensiteit en bereikbaarheid (beïnvloeding bereikbaarheid en congestie op hoofd- en zijrichtingen) vrachtverkeer
	Idem landbouwverkeer
	Idem (brom-)fietsverkeer
	Idem openbaar vervoer
	Verkeersslachtoffers en risicocijfers, subjectieve verkeersveiligheid
	Leefbaarheid (barrièrewerking van de weg)
Natuur	Invloed op beschermde gebieden
	Effecten op beschermde planten- en diersoorten
	Verlies habitats / groeiplaatsen van planten- en diersoorten van de Rode Lijsten
	Ruimtebeslag wettelijk / planologisch beschermde gebieden (EHS, verbindingzones)
Landschap	Aantasting waardevolle landschapsstructuren, patronen en elementen
	Landschapsbeleving (aantasting openheid, doorsnijding, effecten van geluidsschermen)
Cultuurhistorie	Cultuurhistorische waarden (kwalitatief)
Archeologie	Archeologisch bodemarchief
Bodem en water	Grondwaterstanden
	Kwel
	Infiltratie
	Grondwaterkwaliteit
	Waterberging en waterkwantiteit
	Oppervlaktewaterkwaliteit (run-off en verwaaiing)
	Bodemkwaliteit
Geluid	Bodemsanering
	Geluidsbelaste woningen (aantallen op basis van Lden op 5 meter hoogte)
	Geluidsbelast oppervlak (in ha op basis van Lden op 5 meter hoogte)
Lucht	Jaargemiddelde grenswaarde NO ₂
	Aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM ₁₀ (µg / m ³)
Externe veiligheid	Verandering PR
	Verandering GR
Wonen en werken	Ruimtebeslag voor woon- en werkgebieden
Omgevingseffecten	Invloed op vestigingsklimaat
	Invloed op werkgelegenheid

Tabel 6.5
beoordelingskader.

Bij het bepalen van het onderscheid tussen relevante en matig relevante effecten spelen met name de volgende karakteristieken een rol:

- de omvang en ernst van het effect;
- duur van het effect: hierbij wordt onderscheid gemaakt in tijdelijk of permanent;
- omkeerbaarheid: hierbij wordt onderscheid gemaakt in omkeerbare effecten en onomkeerbare effecten.

De effecten zijn uitgedrukt in een kwalitatieve score aan de hand van de volgende puntenschaal:

Score	Effect
++	Sterk positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
+	Positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0/+	Beperkt positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0	Verwaarloosbaar effect ten opzichte van de referentiesituatie
0/-	Beperkt negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
-	Negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
--	Sterk negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie

Tabel 6.6
scoring.

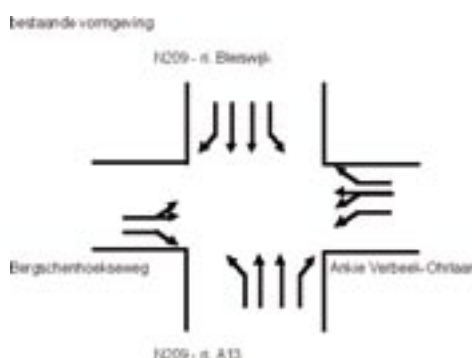
De effecten zijn afgezet tegen de situatie in 2020, ervan uitgaande dat de wegverbreding niet gerealiseerd is, maar waarbij wel autonome ontwikkelingen hebben plaatsgevonden. In de diverse tabellen met effectscores is de referentiesituatie op 0 gezet.

6.1 VERKEER EN VERVOER

6.1.1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

De verkeersafwikkeling in de huidige situatie is geanalyseerd op basis van visuele verkeersstellingen die zijn uitgevoerd op de aansluitpunten N 209 – Boterdorpsweg - Bergweg-Zuid en N 209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan in opdracht van de Provincie Zuid-Holland op 4 en 14 maart 2003. De afwikkeling op kruispuntniveau is doorgerekend met het rekenmodel Cocon voor geregelde kruispunten en met het rekenmodel Omni-X voor rotondes. Met betrekking tot de verkeersveiligheid zijn de ongevalcijfers voor de periode 1998-2002 geanalyseerd met het rekenmodel d'Ongeval.

In de bestaande situatie wordt de N 209 veel gebruikt door doorgaand verkeer, dat geen herkomst of bestemming heeft in het studiegebied. Het studiegebied wordt hierbij begrensd door de N 209 en de aansluitingen N 209 – N472 - Bergweg-Zuid en N 209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan. Dit in tegenstelling tot extern verkeer (met herkomst in het studiegebied en bestemming buiten het studiegebied of andersom) en lokaal verkeer (met herkomst en bestemming binnen het studiegebied).



Bestaande vormgeving

Het kruispunt N 209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan is gelijkvloers en met verkeerslichten geregeld. Naast de N 209 richting A13, de N 209 richting Bleiswijk en de Ankie Verbeek-Ohrlaan sluit ook de Bergschenhoekseweg op het kruispunt aan. De Bergschenhoekseweg, die de parallelweg vormt van de N 209, is veel minder druk dan de andere wegen. Het recht doorgaande verkeer op de N 209 heeft twee opstelstroken, de meeste andere richtingen één (zie schematisering hiernaast). De vormgeving is dus ook gericht op het faciliteren van het doorgaande verkeer. Uit de berekeningen blijkt dat het verkeer in beide spitsperiodes makkelijk kan worden verwerkt. Zoals afgelezen kan worden in de fasendiagrammen in bijlage 7 liggen de cyclustijden duidelijk onder de 60 seconden, waar 120 seconden acceptabel is. De belastingsgraad ligt met 0,48 (ochtend) en 0,55 (avond) ook ver onder de grens van 0,80.

Belastingsgraad en cyclustijden

De belastingsgraad en cyclustijden zijn parameters waarmee het functioneren van een verkeers-regelinstallatie wordt beoordeeld. De cyclustijd is de tijd die nodig is om alle richtingen op het kruispunt groen te geven. Hoe hoger de cyclustijd, hoe langer de wachttijd wordt voor minder drukke richtingen zoals fietsoversteken. Een cyclustijd tot 120 seconden wordt door verkeersdeelnemers als acceptabel beoordeeld.

De belastingsgraad is een maat voor de resterende (of ontbrekende) capaciteit van het kruispunt bij de bestaande inrichting. Ervaring leert dat het omslagpunt van de belastingsgraad voor een vierarmig kruispunt rond 0,80 ligt. Een kruispunt met een belastingsgraad boven 0,80 is overbelast. Een belastingsgraad onder 0,80 geeft aan dat het kruispunt bij de bestaande vormgeving voldoende capaciteit biedt om de verwachte intensiteiten te verwerken.

Het aansluitpunt N 209 – N472 – Bergweg-Zuid is ongelijkvloers vormgegeven met toe- en afritten. Onder aan de toe- en afritten van de N 209 zijn de kruispunten met de N472 en Bergweg-Zuid vormgegeven door middel van twee rotondes. De berekeningen geven aan dat in de avondspits op de zuidelijke afrit van de N 209 afwikkelingsproblemen optreden. De tak komende vanaf de N472 is overbelast. Op drukke momenten kan de wachtrij op deze tak zelfs de andere rotonde blokkeren.

Bij deze aansluiting komen veel fietsers bij elkaar. Het betreft vooral de schoolgaande jeugd uit met name Bergschenhoek en Wilderszijde richting Rotterdam en het recreatief fietsverkeer van Wildersekade richting het Lage Bergse Bos. Dit betreft ongeveer 800 fietsers in het drukste uur, zowel in de ochtend- als de avondspits. Omdat de fietsers voorrang moeten verlenen aan het drukke autoverkeer op de rotondes (de rotondes liggen buiten de bebouwde kom) kan de verliestijd voor de fietsers oplopen.

Verkeersaantrekkende ontwikkelingen

In het gebied zijn enkele belangrijke verkeersaantrekkende ontwikkelingen voorzien die van invloed zullen zijn op de N 209.

Zo zijn er plannen voor de Polder Schieveen (460 ha). Uit het bestemmingsplan Schieveen [9] van 2005 blijkt dat in de Polder Schieveen onder andere een omvangrijk bedrijventerrein ontwikkeld gaat worden. In dit gebied moet een combinatie van natuur en bedrijven worden gevestigd, waardoor een hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijven wordt gecreëerd. Het gaat hierbij om maximaal 75 ha netto uitgeefbaar voor bedrijven en minstens 200 ha goed toegankelijk natuurterrein. Deze nieuwe ontwikkelingen zijn gepland in de periode tot 2010 en zullen zorgen voor extra verkeersbewegingen in de omgeving. Daarnaast is er woningbouw gepland bij Wilderszijde. Ook deze ontwikkeling zal extra verkeersbewegingen genereren.

In de polder Zestienhoven, die op 2-3 km afstand van het plangebied ligt, is de gemeente Rotterdam voornemens om het gebied herin te richten. Dit stadsproject van ca. 200 ha zal in de periode tot 2015 ca. 1800 woningen, bedrijven, groen, water en recreatieve en wijkgerichte voorzieningen realiseren.

Deze nieuwe ontwikkelingen zullen zorgen voor extra verkeersbewegingen in de omgeving.

Even ten zuiden van Bleiswijk en ten noorden van Rotterdam worden een tweetal VINEX-locaties (Noordrand II en III) ter grootte van circa 550 ha met 13.600 woningequivalenten, circa 80 hectare bedrijventerrein met circa 50.000 m² kantoorvloeroppervlak gerealiseerd. Het overgrote deel van deze ontwikkelingen moet in 2010 voltooid zijn. De ontsluiting van deze locaties zal via de deels nog aan te leggen N 470 en de N 209 plaatsvinden.

In de omgeving zijn daarnaast nog drie bedrijventerreinen voorzien of in realisatie [7]:

- Ontwikkeling van 15 ha bedrijventerrein tussen Bergweg-Zuid en de Hoeksekade.
- Ontwikkeling van bedrijventerrein Oudeland bij Berkel en Rodenrijs (75 ha, realisatie tot 2010).
- Realisatie bedrijventerrein Hoefweg-Noord en Hoefweg-Zuid (uitgifte percelen reeds gestart)

Afhankelijk van de inrichting van de Boterdorpse Polder (zie 2.3.2) vindt er eventueel extra woningbouw plaats, wat eveneens een verkeersaantrekkende werking op de N 209 tot gevolg heeft.

Verkeersonttrekkende ontwikkelingen

Belangrijke verkeersonttrekkende ontwikkeling is de aanleg van de N 470, mede ter ontsluiting van de hierboven omschreven VINEX-locaties. De N 470 is voorzien in het verlengde van de N 471 ten westen van Berkel en Rodenrijs en sluit ten zuidwesten van de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan aan op de N 209. Het doorgaande verkeer vanuit Rotterdam naar Berkel en Rodenrijs of verder kiest dan de kortere route via de N 470. Deze nieuwe verbinding creëert een kortere route van Berkel en Rodenrijs / Pijnacker naar Rotterdam en vice versa. Daardoor zal minder doorgaand verkeer gebruik maken van de N 209 tussen de aansluitpunten met de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Boterdorpseweg.

Verkeersmodel 2020

De verkeersafwikkeling in de toekomstige situatie (2020) is geanalyseerd op basis van door de Provincie Zuid-Holland aangeleverde intensiteiten afkomstig uit het door de Stadsregio Rotterdam beheerde verkeersmodel voor de avondspits van 2020.

Het doorrekenen van de afwikkeling op kruispuntniveau en de analyse van de ongevalcijfers voor de periode 1998-2002 zijn uitgevoerd zoals in paragraaf 2.2.1 is beschreven.

Autonome ontwikkelingen in het verkeersmodel

In het verkeersmodel is de reeds voorziene aanleg van de N 470 meegenomen. Hierdoor neemt het doorgaande verkeer op de N 209 en de Boterdorpseweg af. De totale hoeveelheid verkeer op de N 209 neemt echter toe ten opzichte van 2003. Het blijkt dat de vrijgekomen ruimte wordt benut door ander, meer plaatselijk verkeer. Vanaf de Ankie Verbeek-Ohrlaan komt meer verkeer op de N 209 met bestemming Bergschenhoek en omgekeerd: meer verkeer met herkomst Bergschenhoek rijdt via de N 209 naar de Ankie Verbeek-Ohrlaan. Uit een vergelijking tussen de huidige intensiteiten (tellingen) en de modelintensiteiten voor 2020 blijkt dat dit verkeer vermoedelijk wordt 'overgeheveld' van de Bergweg-Zuid. De toename op het betreffende traject op de N 209 resulteert namelijk in een afname van vergelijkbare orde op de Bergweg-Zuid. Opvallend is dat de zeer duidelijke spitsrichting in 2003 (de avondspits is in noordelijke richting veel drukker dan in zuidelijke richting) in de toekomst verandert. In 2020 is het verschil veel kleiner en is bovendien het verkeer in zuidelijke richting iets drukker. De spitsrichting is dus gedraaid.

Gevolgen van de autonome ontwikkelingen bij aansluitingen N 209

Op het kruispunt N 209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan blijkt bij handhaving van de huidige vormgeving het verkeer in 2020 goed te kunnen worden afgewikkeld. In de ochtendspits geldt een cyclustijd van 62 seconden, in de avondspits 84 seconden.

Rond de aansluiting N 209 – N472 blijven afwikkelingsproblemen bestaan. In de ochtendspits zullen er vooral problemen ontstaan op de noordelijke rotonde, in de avondspits vooral op de zuidelijke rotonde. Theoretisch gezien kan het verkeer worden afgewikkeld gezien de verhouding tussen de intensiteit en capaciteit op de takken van maximaal 0,9. In de praktijk blijkt echter dat (relatief kleine) fluctuaties in het verkeersaanbod oorzaak zijn van filevorming. Kleine aanpassingen aan de vormgeving van de rotondes bieden onvoldoende oplossing voor de capaciteitsproblemen. Bij kleine aanpassingen moet worden gedacht aan een verbreding van de middenberm tussen de afvoerende en aanvoerende tak of ruimere bochten.

Het invoegen van het verkeer op de N 209 richting de Ankie Verbeek-Ohrlaan levert geen verkeers-afwikkelingsproblemen. Er is voldoende ruimte voor het invoegend verkeer. Het relatief kleine aandeel vrachtverkeer maakt het invoegen makkelijker.

In de praktijk zal vermoedelijk een deel van het verkeer toch weer gaan rijden via de Bergweg-Zuid. Dit betekent dat de slechte afwikkeling op de kruispunten er voor zorgt dat de vrijkomende capaciteit op de N 209 niet optimaal benut zal worden. Door de vormgeving van de kruispunten aan te passen kan dit negatieve effect worden voorkomen.

De grotere verkeersdrukten ten opzichte van de huidige situatie bij vooral het kruispunt N 209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan zal zorgen voor een afname van de verkeersveiligheid. Op het kruispunt zelf zal het verkeer meer risico's gaan nemen (roodlichtnegatie). Op de aanvoerende wegvakken neemt de kans op kopstaart-ongevallen toe. Tenslotte is de N 209 bedoeld voor het gemotoriseerd verkeer en rijdt er geen langzaam verkeer. Dit maakt deze route altijd veiliger dan wanneer automobilisten een andere route gaan kiezen waar meer langzaam verkeer is.

6.1.2 Toelichting beoordelingscriteria

Aspect	Criterium	Toelichting
Verkeersafwikkeling	Intensiteit en bereikbaarheid (beïnvloeding bereikbaarheid en congestie op hoofd- en zijrichtingen) vrachtverkeer	Intensiteiten en I / C-verhoudingen op de N 209; kruispuntafwikkeling op de aansluitingen
	Idem landbouwverkeer	Kwalitatief. Doorstroming op aansluitingen
	Idem (brom-)fietsverkeer	Kwalitatief. Doorstroming op aansluitingen
	Idem openbaar vervoer	Kwalitatief. Doorstroming op aansluitingen
Verkeersveiligheid	Verkeersslachtoffers en risicocijfers, subjectieve verkeersveiligheid	Kwalitatief. Verandering situatie op aansluiting
Verkeersleefbaarheid	Leefbaarheid (barrièrewerking van de weg)	Kwalitatief, barrièrewerking van de weg.

6.1.3 Effectbeoordeling

Criterium	0	1A	1B	1C	2A	2B	2C	3A	3B	3C	4A	4B	4C	5B
Intensiteit en bereikbaarheid (beïnvloeding bereikbaarheid en congestie op hoofd- en zijrichtingen) vrachtverkeer	0	0	0	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Idem landbouwverkeer	0	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0
Idem (brom-)fietsverkeer	0	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0
Idem openbaar vervoer		0	0	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Verkeersslachtoffers en risicocijfers, subjectieve verkeersveiligheid	0	0	0	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Leefbaarheid (barrièrewerking van de weg)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

6.1.4 Effectbeschrijving

Alternatieven en varianten

Verkeerskundig gezien zijn er twee situaties: de situatie zonder (alternatieven 0, en 0+) en met verbreding (de overige alternatieven). In bijlage 7 zijn de intensiteiten- en I / C-plots van beide alternatieven te zien. De uitkomsten voor wat betreft de bereikbaarheid voor autoverkeer zijn hieronder beschreven. De effecten zijn afgezet tegen de referentiesituatie (2020). Voor wat betreft de overige criteria zijn de hoofdalternatieven niet onderscheidend.

1 x 2

Het blijkt dat in het 1 x 2-alternatief een aantal wegvakken van de N 209 het verkeer niet afdoende kan verwerken: tussen de aansluitingen Ankie Verbeek-Ohrlaan en de aansluiting met de N472 ontstaan problemen in de verkeersafwikkeling. Met name in de avondspits ontstaan te hoge I / C-verhoudingen (1,09 in zuidelijke en 1,18 in noordelijke richting).

2 x 2

In de 2 x 2-variant is de verkeersafwikkeling beter. Door het aanbieden van extra capaciteit op de N 209 stijgt de intensiteit weliswaar, maar de I / C-verhouding blijft onder de 1,0. Het verkeer zal echter niet ongehinderd doorstromen: de I / C-verhoudingen zijn nog altijd boven de 0,9.

Hieronder worden de verkeerskundige aspecten voor alle varianten behandeld. De uitkomsten van de genoemde rotonde- en VRI-berekeningen zijn opgenomen in bijlage 7.

1A: Nulplus met rotondes met bypass

In deze variant blijft de huidige vormgeving van de kruising met de Ankie Verbeek-Ohrlaan bestaan. Uit berekeningen op basis van het verkeersmodel blijkt dat de VRI het verkeersaanbod kan verwerken. Op de kruising N 209-N472 zouden de enkelstrooksrotondes worden uitgebreid met bypasses. Het blijkt dat de noordelijke rotonde zelfs dan het verkeer niet afdoende kan verwerken.

1B: Nulplusalternatief met verkeerslichten

In deze variant worden de rotondes op de N472 vervangen door VRI's. Uit berekeningen blijkt dat het verkeer op de zuidelijke aansluiting het verkeer niet kan verwerken. Verdubbeling van de rijstroken is hier noodzakelijk, bij voorkeur op de richting Bergweg-Zuid->Boterdorpseweg.

1C: Nulplusalternatief met tweestrooksrotondes

In deze variant blijft de huidige vormgeving van de kruising met de Ankie Verbeek-Ohrlaan bestaan. Uit berekeningen op basis van het verkeersmodel blijkt dat de VRI het verkeersaanbod kan verwerken. De rotondes op de aansluiting N 209-N472 worden tweestrooks. Deze kunnen de verkeersstroom goed verwerken. Tweestrooksrotondes zijn minder veilig dan VRI's. Hierdoor scoren de alternatieven met tweestrooksrotondes lager op dit aspect.

2 / 3 / 4 A: Verbreding+rotondes met bypass

Omdat het verkeerskundig gezien niet onderscheidend is aan welke kant van de weg de verbreding plaatsvindt, worden de alternatieven 2, 3 en 4 samen behandeld.

De VRI op de aansluiting met de Ankie Verbeek-Ohrlaan kan in de huidige vormgeving het verkeer na verbreding van de N 209 niet goed verwerken. Na aanpassing van de indeling van de rijstroken echter wel.

Op de aansluiting van de N 209 met de N472 komen in deze variant rotondes met bypasses. Uit berekeningen blijkt dat de zuidelijke rotonde met bypasses het verkeer goed kan verwerken. De noordelijke rotonde biedt onvoldoende capaciteit.

2 / 3 / 4 B: Verbreding+VRI's

Uit berekeningen blijkt dat bij realisatie van VRI's op de aansluitingen met de N472 op de zuidelijke aansluiting verdubbeling van de rijstroken noodzakelijk is, bij voorkeur op de richting Bergweg-Zuid->Boterdorpseweg.

2 / 3 / 4 C: Verbreding+tweestrooksrotondes

De VRI op de aansluiting met de Ankie Verbeek-Ohrlaan kan in de huidige vormgeving het verkeer na verbreding van de N 209 niet goed verwerken. Na aanpassing van de indeling van de rijstroken echter wel.

De tweestrooksrotondes op de aansluiting N 209-N472 kunnen op zowel de noordelijke als de zuidelijke aansluiting het verkeer goed verwerken.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn tweestrooksrotondes niet aan te bevelen: de oversteekbaarheid van de rotonde voor langzaam verkeer is slechter en bovendien onveiliger dan bij een VRI of een enkelstrooksrotonde.

5B: Verbreding met een aansluiting dmv een half klaverblad

De VRI op de aansluiting met de Ankie Verbeek-Ohrlaan kan in de huidige vormgeving het verkeer niet goed verwerken. Na aanpassing van de indeling van de rijstroken echter wel.

In deze variant wordt de aansluiting met de N472 vormgegeven als een kwart klaverblad met VRI's. Uit berekeningen blijkt dat bij realisatie van VRI's op de aansluitingen met de N472 op de zuidelijke aansluiting verdubbeling van de rijstroken noodzakelijk is, bij voorkeur op de richting Bergweg-Zuid->Boterdorpseweg.

6.2 NATUUR

6.2.1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Polders en peilen

De Boterdorpse polder heeft een eigen, laag waterpeil, significant lager dan het peil in de naastgelegen Schiebroekse Polder (zie afbeelding 6.6). Enkele boeren langs de N 209 bemalen extra onder: deze landerijen hebben een zeer laag peil. Op enkele plaatsen komt ijzerhoudende kwel aan de oppervlakte (zie oranje stippen in afbeelding 6.6).



Afbeelding 6.6
grondwaterpeil

● = ijzerhoudende
kwel

Actuele soorten en functies

Uit gegevens van de Provincie⁵, het natuurloket⁶ en waarnemingen tijdens twee veldbezoeken en een kort veldbezoek blijkt dat de huidige natuurwaarden van de elementen in de directe omgeving (binnen de 100 meter) van de N 209 zijn:

Broedvogels van houtsingels, populieren, knotwilgen, oevers van sloten, weilanden: Buizerd, Houtduif, Ekster, Zwarte kraai, Vink, Fitis, Wilde eend, Meerkooit, Nijlgans, Krakeend, Kuifeend, Waterhoen, Scholekster en Kievit (waarschijnlijk niet: Grutto en Tureluur). Extra van belang zijn de soorten met vaste broedplaatsen: Buizerd, Ekster, Zwarte kraai.

Vissen van voedselrijke ondiepe veen- en kleislotten: Tiendoornige stekelbaars, Blankvoorn, Baars en mogelijk hier en daar Brasem, Karper, Aal en Kleine modderkruiper.

Amfibieën van voedselrijke veenpolders: Bruine kikker, Meerkikker, Bastaardkikker, Kleine watersalamander, Gewone pad en mogelijk Rugstreeppad (o.a. bij opspuittereintje langs N 209, bij buizen).

Grondgebonden zoogdieren van polders en houtsingels: Egel, Mol, Huisspitsmuis, Haas, Veldmuis, Bruine rat, Woelrat (Bosmuis).

Vleermuizen van lintvormige landschapselementen, open polderland en brede weteringen: Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Laatzvlieger, Watervleermuis en Meervleermuis (bij watergang Duiker).

Vaatplanten van bermen en oevers: Zwanenbloem.

Trekvogels en wintergasten: Grauwe gans, Soepgans, Nijlgans, Smient, Meerkooit, Wilde eend, Boereneend.

Een aantal van de genoemde soorten zijn zwaarder beschermd. Dit betreft

- de mogelijk aanwezige Rugstreeppad
- de mogelijk aanwezige Kleine modderkruiper
- de broedende vogels in de iepensingel aan de noordzijde langs de N 209, de populierenrijen, knotwilgen langs de Wildersekade en meidoornbosjes aan de zuidzijde van de N 209
- de vaste broedplaatsen (lees: nesten) van Zwarte kraai, Ekster en Buizerd in hoge populieren
- de lijnvormige populierenrij langs de Wildersekade met daarlangs jagende en / of migrerende vleermuizen
- de Duiker, met daarboven mogelijk jagende Watervleermuizen en misschien Meervleermuizen.

Autonome ontwikkelingen

De ontwikkeling van de woonwijk Wilderszijde in de Boterdrorpse polder zal de daar aanwezige natuurwaarden vernietigen. Daarentegen worden de Schiebroekse Polder en de Polder Schieveen juist aangewezen voor de ontwikkeling van (meer) natuurwaarden. En zal een ecologische verbindingzone worden ontwikkeld.

Potentiële verbindingzone

Er is een bos- en moerasverbinding tussen de Akerdijkse Plassen en de Rottemeren voorzien. Deze toekomstige ecologische verbindingzone, vastgelegd in het Streekplan, heeft als doel “het inrichten van 6 kilometer polderland met stroken of vlakken hoogopgaand bos en stapstenen moeras zodanig, dat kritische diersoorten tussen de Akerdijkse Plassen met de Rottemeren kunnen migreren.”

⁵ Beschermde soorten; 2003; Provincie Zuid-Holland, bureau Natuur.

⁶ Zie www.natuurloket.nl

Afbeelding 6.7
ecologische
verbindingszone en
groene en blauwe
invulling van de
Blauwgroene slinger.

○ = bos- en
moeras-verbinding
tussen de Akerdijkse
Plassen en de
Rottemeren.



Afbeelding 6.8
wonen, groen,
bedrijventerrein en
intermediaire zone

■ wonen
■ groen
■ bedrijventerrein
↔ intermediaire
zone



Elementen van deze inrichting zijn:

- vlakken en stroken hoogopgaand bos met een onderlinge afstand van 250 tot 500 meter, bij voorkeur langs waterlopen;
- geleidelijke overgangen van het bos naar het aangrenzende cultuurland (mantel- en zoomvegetaties, met Grote brandnetel);
- natte verbindingszone, met natte ruigten (Koninginnekruid, Harig wilgenroosje, Moerasspirea) en rietland.

Belangrijke doelsoorten zijn voor deze verbindingszone zijn:

- Grootoorvleermuis
- Watervleermuis
- Bunzing
- Hermelijn
- Wezel
- Gehakkelde aurelia
- Landkaartje

Mee profiterende soorten zijn:

- Egel
- Struiksprinkhaan
- Grote groene sabelsprinkhaan

Op basis van het bovenstaande worden de volgende randvoorwaarden voor de inrichting van de ecologische verbindingszone geformuleerd:

- aanplant van de bosstroken langs wegen om de invloed op weidevogels te minimaliseren.
- aanleg van de plas-dras-bermen o.a. door verlaging van het maaiveld ter plekke.

Het probleem bij de inrichting van de plas-dras-elementen is het feit dat over korte afstand drie waterpeilverschillen overwonnen moeten worden. Deze waterpeilen worden nu gescheiden door stuwtjes en wegen.



Afbeelding 6.9
alternatief voor
de inrichting van de
ecologische
verbindingszone.

Gezien de randvoorwaarden (bosstroken langs waterpartijen, sloten en concentreren langs de bestaande wegen), zijn de meest logische tracés op afbeelding 6.9 aangegeven:

- langs de N 209, onder de N 209 door (voor vogels en vleermuizen: over de N 209 heen) bij de Wildersekade, en direct verder langs de N 209 en de Duiker.
- aan de noordzijde van de N 209, en overstekend met de Duiker (gedeeltelijk onder, gedeeltelijk over de N 209).

Om de N 209 effectief te passeren kunnen voor de ecologische verbindingszone nr. 32 de volgende eisen relevant zijn.

- een lijnvormige verbinding voor vogels en vleermuizen in de vorm van een doorgaande populieren- of bomenrij. Nu staan er populieren aan één zijde van de Wildersekade, met wat knotwilgen er onder en jonge eiken aan de andere zijde. Op dit moment vormt de aanwezige iepenbeplanting aan de noordzijde van de N 209, en de bosjes van meidoorns aan de zuidzijde een goed werkende “hop-over”: passerende vogels en vleermuizen worden door de iepjes en meidoorns gedwongen hoog over de N 209 te vliegen, waardoor ze niet doodgereden worden door auto's (vrachtwagens).

- een lijnvormige verbinding van water met plas-drasoever. Op dit moment is de Duiker een waterverbinding onder de N 209 door. De oevers van de Duiker zijn echter natuuronvriendelijk. Voor een effectieve werking moeten de oevers van de Duiker natuurvriendelijk ingericht worden. De nieuwe onderdoorgang van de Duiker (nu geschiedt dit door een duiker) moet ruim en breed gerealiseerd worden. Bij de plannen voor de verbredingswerkzaamheden moet hiermee al rekening worden gehouden: een ruime onderdoorgang, met loopruimte voor de kleine marterachtigen en Egels, en onderdoorvliegmogelijkheden voor Watervleermuis (en Meervleermuis).

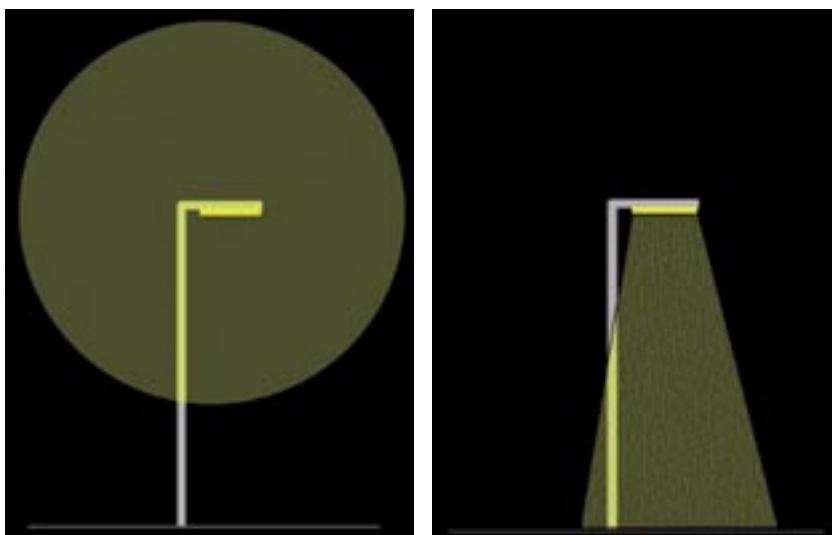


Afbeelding 6.10
voorbeeld van
passage van de
Duiker, geschikt als
onderdoorgang voor
vleermuizen.

- aanplant, inrichting van stroken hoogopgaand bos (met mantel- en zoomvegetaties), bij voorkeur direct langs wegen en watergangen. Dit is te realiseren door deze stroken in te richten langs de Wildersekade, de N 209 en de Duiker. Gezien het feit dat het zuidelijke deel van de Boterdorpse polder niet meer van belang is als weidevogelgebied, heeft het in helder groen aangegeven tracé de voorkeur.

Aanvullende eisen die van belang zijn voor een effectieve werking van de ecologische verbindingszone nr. 32 zijn:

- het beperken van kunstmatige verlichting (langs N 209 en bebouwing) door het minimaliseren van lantaarnpalen (nu al slechts aan de noordzijde van N 209) en door gebruik van aangepaste armaturen (zie afbeelding 6.11);



Afbeelding 6.11
straatverlichting met
uitstraling naar de
omgeving (links) en
zonder uitstraling
naar de omgeving
(rechts).

- het (waar mogelijk) sparen van oude populieren, of
- het (in afwachting van de groei van de stroken bos) aanbrengen van kunstmatige hopovers voor vleermuizen. Dit kan o.a. door het aanbrengen van een drie meter hoog scherm of grondwallen (waarop bomen en struiken geplant kunnen worden) aan beide zijden van de N 209, op de plaats van de mogelijke migratieroutes van de Watervleermuis, Meervleermuis, Gewone grootoorvleermuis en dwergvleermuizen (zie afbeelding 6.12).



Afbeelding 6.12
plaats grondwallen of
schermen aan beide
zijden N 209
Rode dikke lijntjes =
schermen of grond-
wallen.

● = te sparen
populieren

6.2.2 Toelichting beoordelingscriteria

Aspect	Criterium	Toelichting
Natuur	Invloed op beschermde gebieden	Mate waarin de ingreep beschermde gebieden beïnvloedt
	Effecten op beschermde planten- en diersoorten	Mate waarin de ingreep van invloed is op beschermde planten- en diersoorten
	Verlies habitats / groeiplaatsen van planten- en diersoorten van de Rode Lijsten	Mate waarin aantasting plaatsvindt van habitats en groeiplaatsen
	Ruimtebeslag wettelijk / planologisch beschermde gebieden (EHS, verbindingzones)	Hoeveelheid ruimtebeslag door de ingreep op wettelijke / planologisch beschermde gebieden

De effecten van de toekomstige ingreep analyseren wij op twee verschillende manieren:

- effecten op actuele functies en aanwezige (beschermde) soorten
- effecten op potentiële functies en soorten

6.2.3 Effectbeoordeling

Criterium	0	1A	1B	1C	2A	2B	2C	3A	3B	3C	4A	4B	4C	5B
Invloed op beschermde gebieden	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	--	--	--	-
Effecten op beschermde planten- en diersoorten	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verlies habitats / groeiplaatsen van planten- en diersoorten van de Rode Lijsten	-	0	0	0	-	-	-	0	0	0	--	--	--	-
Ruimtebeslag wettelijk / planologisch beschermde gebieden (EHS, verbindingzones)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

6.2.4 Effectbeschrijving

Actuele waarden

De trends in West-Europa bij broedvogels van (jong) loofbos en houtwallen is positief: door het ouder worden van het loofbos, nemen soorten van bos en loofbomen sterk toe. Ook op de klei- en veengebieden in West-Nederland is dit het geval. Dit geldt zowel voor roofvogels zoals de Buizerd, als voor zangvogels zoals Tjiftjaf, Zwartkop, Heggenmus, als voor kraaiachtigen. Iedere ingreep die ten koste gaat van bos / loofbomen, houtwallen is negatief voor deze soorten.

Het gaat slecht met weidevogels, in heel noordwest Europa. De trend is (sterk) negatief bij kritische soorten zoals Grutto, en er is sprake van een geringe, maar gestage afname bij Scholekster, Tureluur en Kievit, welke mogelijk aan beide zijden van de N 209 nog in lage dichtheden voorkomen. De noordwest zijde is voor weidevogels nog het meest kansrijk, in de gedeeltelijke beslotenheid van de zuidoost zijde ligt geen toekomst voor weidevogels. Echter ten noordwesten van de N 209 wordt de woonwijk Wilderszijde gerealiseerd, waardoor de weidevogels ook hier verdwijnen. Voor weidevogels maakt de richting van de verbreding van de N 209 op de lange termijn dan ook geen wezenlijk verschil.

Smienten, Nijlganzen, Grauwe ganzen en Knobbelzwanen overwinteren in steeds grotere aantallen op de veenweiden van West-Nederland. Zij blijven uit de buurt van bomen (hier: populieren aan de noordwest kant). Bij kap van de rijen populieren (ondanks verbreding van de N 209) zullen Smienten, ganzen en Knobbelzwanen meer oppervlakte van de weidegebieden aan de noordwest zijde gaan gebruiken, ondanks de versturende invloed van het verkeer. Dit kan in de noordelijke Boterdorps polder totdat de woonwijk Wilderszijde gerealiseerd gaat worden; in de polder ten zuidwesten van de Wildersekade, welke mogelijk ontwikkeld wordt tot veenweide binnen de PEHS, speelt dit niet.

Water- en Meervleermuizen nemen in Nederland niet af, mogelijk zelfs gering toe. Deze specialistische soorten jagen en migreren laag boven brede wateren, zoals mogelijk de Duiker. Zij steken de N 209 hoog over, daartoe gedwongen door de iepenhoutwal aan de noordwest kant, tussen de parallelweg en de N 209 in. Wordt deze houtwal (in alternatieven 2, 4 en 5) gekapt, dan is aanrijding door verkeer zeker niet uit te sluiten.

Bij verbreding van de N 209 aan de noordwest zijde sneuvelen behalve de iepenhoutwal ook de populieren langs de parallelweg en een deel van de laanbomen en knotwilgen langs de Wildersekade. Om deze reden scoort het noordwest-alternatief 4 negatiever dan de alternatieven in zuidwestelijke richting (3) en die met een tweezijdige verbreding (2).

Potentiële waarden

Nederland heeft een grote internationale betekenis (en verantwoording) voor moerasvogels in noordwest Europa. Het gaat slecht met de populatieontwikkeling van de verschillende soorten kritische moerasvogels, vooral met de bewoners van oud riet. De verbreding van de N 209 heeft geen invloed op de moerasvogelstand, omdat deze (nog) niet voorkomen aan beide zijden van de N 209. Bij realisatie van de ecologische verbindingzone kunnen zich aan de noordwest zijde van de N 209 wel broedvogels van het moeras vestigen. De intensivering, verbreding van de N 209 zal daar een negatieve invloed op hebben.

In Nederland gaat het ronduit slecht met de dagvlinders en andere kritische insectensoorten. Van de aanwezigheid van de populieren (parallelweg en Wildersekade), eiken (Wildersekade) en iepenhoutwal kunnen insecten profiteren, vooral als de struiken / bomen ouder zijn.

Door de verbreding van de N 209, en de kap van de houtwal en populieren zullen de insecten en hun predators minder leefgebied, jachtgebied hebben. Dit geldt eveneens voor kleine zoogdieren, zoals kleine marterachtigen en Egels en voor de vleermuizen die langs dergelijke lijnvormige landschapselementen jagen of migreren.

6.3 LANDSCHAP, CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

6.3.1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Landschap

De N 209 is een weg die licht verhoogd (net boven maaiveld) gelegen is in een gebied dat te kenmerken is als een open weidegebied. Rond de N 209 zijn veel weilanden en sloten gelegen. Langs de noordwestzijde van de weg bevindt zich aaneengesloten beplanting in de berm. Dit zorgt voor een goede visuele afscherming tussen de N 209 en het omliggende weidegebied. Langs de Schiebroekseweg en de Wildersekade is laanbeplanting van populieren aanwezig (zie foto 6.1).



Foto 6.1
uitzicht vanaf de Wildersekade op de laanbeplanting langs de Schiebroekseweg en de beplantingsstrook in de noordelijke berm van de N 209.

Ten noordwesten van het traject is een nieuwbouwwijk Wilderszijde voorzien. Welke geluidswerende of geluidsbeperkende maatregelen ten behoeve van Wilderszijde getroffen worden is nog niet duidelijk. Voor dit MER is uitgegaan van geluidsschermen van ca. 4 meter hoog. In afbeelding 6.13 zijn de locatie van geluidswal en -scherm indicatief aangeduid. Er is verder sprake van een nieuwe verbinding tussen de A13 en A16 met mogelijke gevolgen voor het gebied.



Afbeelding 6.13
geluidswerende voorzieningen
groen = geluidsscherm.

Cultuurhistorie

Bleiswijk en Bergschenhoek zijn beiden dorpen die gegroeid zijn langs polderlinten. Het lint Bleiswijk – Bergschenhoek wordt in hoofdzaak gedomineerd door de doorgaande provinciale weg (N 209). De N 209 is om de woonkernen heen gelegd. De oude provinciale weg heeft in de kernen geen doorgaande functie meer. Hierdoor is de herkenbaarheid van het oorspronkelijke lint zwaar vertroebeld. Op de N 209 is het doorgaande verkeer sterk overheersend geworden ten opzichte van het lokale verkeer.

Archeologie

In de omgeving van het te bestuderen traject van de N 209 liggen enkele terreinen met een hoge archeologische waarde [8]. De kans op archeologische waarden in de rest van het gebied rond de N 209 is zeer laag. Bovenstaande is weergegeven in afbeelding 6.14. Een overzicht van archeologische kenmerken is gepresenteerd in afbeelding 6.15.

Uit de kaarten blijkt dat de Bergweg Noord en Zuid al vanaf de Middeleeuwen gebruikt worden en er bebouwing langs plaatsvindt. Hierlangs is dan ook kans op archeologische sporen. Dwars op de N 209 ligt een stroomgordel die vermoedelijk bewoond wordt sinds de prehistorie.

Afbeelding 6.14
overzicht archeologische waarden en trefkans.



Afbeelding 6.15
overzicht archeologische kenmerken.



6.3.2 Toelichting beoordelingscriteria

Aspect	Criterium	Toelichting
Landschap	Aantasting waardevolle landschapsstructuren, patronen en elementen	In welke mate leidt de ingreep tot aantasting van waardevolle landschapsstructuren, patronen en elementen
	Landschapsbeleving (aantasting openheid, doorsnijding, effecten van geluidsschermen)	In hoeverre wordt door de ingreep de landschapsbeleving beïnvloed
Cultuurhistorie	Cultuurhistorische waarden (kwalitatief)	In welke mate worden cultuurhistorische waarden aangetast
Archeologie	Archeologisch bodemarchief	Vindt er aantasting plaats van het archeologisch bodemarchief

6.3.3 Effectbeoordeling

Criterium	0	1A	1B	1C	2A	2B	2C	3A	3B	3C	4A	4B	4C	5B
Aantasting waardevolle landschapsstructuren, patronen en elementen	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	-	-	-	-
Landschapsbeleving (aantasting openheid, doorsnijding, effecten van geluidsschermen)	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	-	-	-	-
Cultuurhistorische waarden (kwalitatief)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Archeologisch bodemarchief.	0	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0	0	0	-	-	-	-

6.3.4 Effectbeschrijving

Landschap

Aan de noordwestzijde van de N 209 staat een rij populieren en groeit een brede houtwal in de berm. Dit is een belangrijk landschappelijk kenmerk geworden. In alternatief 2, 4 en 5 zal de begroeiing over de volledige lengte (ca 750 meter) verdwijnen. Dit wordt als een sterk negatief effect gekwalificeerd zowel in de vorm van aantasting van landschapsstructuren als van de landschapsbeleving. De bestaande berm zal in beide alternatieven (vrijwel) volledig verdwijnen.

De voorziene geluidsschermen (4 m hoog) zijn onderdeel van de autonome ontwikkeling voor dit MER. Eventuele negatieve effecten daarvan op het landschap worden in het kader daarvan hier dan ook niet meegenomen. Het is op dit moment niet duidelijk of de geluidsschermen de bomenrij aantasten.

Cultuurhistorie

Het voornemen betreft een verbreding van een bestaand tracé. Het zal geen wijziging brengen in de reeds vertroebelde herkenbaarheid van de oude provinciale weg. Ook in de nieuwe situatie zal op de N 209 het doorgaande verkeer sterk overheersend zijn ten opzichte van het lokale verkeer. Het effect wordt dan ook als nihil gekwalificeerd. De alternatieven zijn niet onderscheidend op dit aspect.

Archeologie

Voor het nulalternatief, alternatief 1 en 3 worden geen effecten verwacht. Bekende gebieden met een hoge trefkans of terreinen met hoge archeologische waarden worden niet aangetast. Het archeologisch waardevolle gebied ten noorden van de N 209 ten zuidwesten van de toerit in zuidelijke richting vanaf de Boterdorpseweg wordt aangetast in alternatief 2, 4 en 5. Bij alternatief 2 wordt ca. 3 meter in noordwestelijke richting opgeschoven, in alternatief 4 en 5 ca 10 meter. Het gebied grenst in de huidige situatie direct aan de parallelweg waardoor de verschuiving in het archeologisch waardevolle gebied plaatsvindt. De aantasting bij alternatief 4 en 5 is sterker dan bij alternatief 2. De varianten A, B en C zijn niet onderscheidend, want ter plaatse van de aansluitingen worden geen archeologische waarden verwacht.

6.4 BODEM EN WATER

6.4.1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

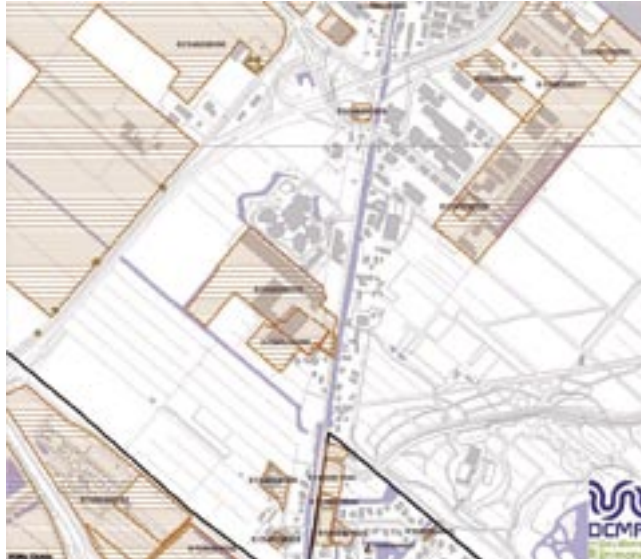
Het studiegebied ligt in de Boterdorpse Polder als onderdeel van de Polder Bleiswijk.

De bodem in de omgeving van het te beschouwen traject bestaat voornamelijk uit veengronden met in de omgeving moerige gronden met kattenklei (lokaal aanwezig).

In de huidige situatie is sprake van mogelijke bodemverontreiniging in de directe nabijheid van de N 209. Afbeelding 6.16 geeft een overzicht van de mogelijke locaties van bodemverontreiniging. Ten westen van de N 209 grenst de locatie DCo49200100 (Boterdorpseweg ongenummerd) aan de huidige weg. Op deze locatie is een verontreiniging vastgesteld die diverse oorzaken kent, onder andere door bedekte teelt en meerdere dempingen. De bovengrond (tot 0,50 m-mv) op de locatie is over een oppervlakte van 1600 m² sterk verontreinigd (gehalte(n) > interventiewaarde(n)). Voor de locatie is bij het bevoegd gezag een besluit inzake 'ernst, spoedeisendheid en saneringsplan' aangevraagd. Deze procedure is nog niet afgerond.

Binnen de invloedssfeer van de noordelijke gelegen op- en afritten is nog een tweetal andere Wbb-locaties gelegen. Het betreft de locaties DCo49200023 (Boterdorpseweg 12) en DCo49200090 (Bergweg-Noord 36), voor beide locaties hebben het bevoegd gezag met het saneringsplan ingestemd.

Ook het tankstation aan de zuidzijde van de N 209, nabij de aansluiting Boterdorpseweg, is een aandachtspunt. Er is niet bekend of hier sprake is van bodemverontreiniging. En komt er een aantal gedempte sloten voor binnen de projectgrenzen.



Afbeelding 6.16
mogelijke locaties
van bodemverontreiniging (in rood) rond
het beoogde traject
voor verbreding van
de N 209.

In de nabijheid van de N 209 tussen Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Boterdorpseweg bevindt zich een aantal hoofdwatgangen, bestemd voor aan- en afvoer van oppervlaktewater. Tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Wildersekade kruist een hoofdwatgang (aanvoer) met een peil van NAP - 6,10m de N 209 (rood in Afbeelding 6.17). Ongeveer 400 meter naar het noorden kruist een hoofdwatgang (afvoer) met een zomer- respectievelijk winterpeil van NAP-6,60 en -6,80m de N 209 (lichtblauw in Afbeelding 6.17). Vanaf dit punt naar het noorden loopt parallel aan de Schiebroekseweg (westzijde) een hoofdwatgang op hetzelfde peil. Dit peil geldt ook voor de overige (berm)sloten. Er bevinden zich direct ten westen van de Schiebroekseweg ook enkele gebieden met een afwijkend, lager waterpeil. Dit zijn zogenaamde onderbemalingen.

Ten oosten van de aansluiting met de Boterdorpseweg ligt de Bergweg-Zuid op een waterkering (groen in afbeelding 6.17). Het waterpeil langs de Bergweg-Zuid is NAP -2,12m.

Afbeelding 6.17 geeft een overzicht van de beschreven watergangen en waterkeringen.



Afbeelding 6.17
watergangen en
waterkering in het
gebied rondom het
beoogde traject voor
verbreding van de
N 209.

6.4.2 Toelichting beoordelingscriteria

Aspect	Criterium	Toelichting
Grondwater	Grondwaterstanden (zone max. 500 m langs het tracé)	Mate waarin grondwaterstanden als gevolg van de ingreep veranderen
	Kwel en infiltratie (zone max. 500 m langs het tracé)	Mate waarin kwel- en infiltratiepatronen als gevolg van de ingreep veranderen
	Grondwaterkwaliteit	Mate waarin run-off en verwaaiing van invloed zijn op de grondwaterkwaliteit
Oppervlaktewater	Waterberging en waterkwantiteit	Mate waarin de toename van de afvoer als gevolg van de ingreep wordt gecompenseerd door extra waterbergingscapaciteit
	Oppervlaktewaterkwaliteit (run-off en verwaaiing)	Mate waarin run-off en verwaaiing van invloed zijn op de oppervlakte-waterkwaliteit
Bodem	Bodemkwaliteit / bodemsanering	Mate waarin de ingreep invloed heeft op de bodemkwaliteit

6.4.3 Effectbeoordeling

Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de effecten die het MER beschrijft, gevolgd door een toelichting. Het gaat om een waardering in vergelijking met de huidige situatie.

Criterium	0	1A	1B	1C	2A	2B	2C	3A	3B	3C	4A	4B	4C	5B
Grondwaterstanden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kwel	0	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Infiltratie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grondwaterkwaliteit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Waterberging en waterkwantiteit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oppervlaktewaterkwaliteit (run-off en verwaaiing)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bodemkwaliteit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bodemsanering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

6.4.4 Effectbeschrijving

Grondwater

Voor de aspecten 'grondwaterstanden' en 'infiltratie' zijn er geen relevante verschillen tussen de alternatieven geconstateerd. De verbreding van N 209 heeft een verwaarloosbaar effect op beide aspecten. Een toename in het verharde oppervlak heeft wel als resultaat een afname van infiltratie, maar het effect op de grondwaterstand is zeer beperkt en wordt grotendeels gecompenseerd door een iets grotere infiltratie in het talud.

De verbreding van de weg heeft een licht negatief effect op kwel omdat de sloot naast de weg dieper en breder wordt. De afstand vanaf het eerste watervoerende pakket tot aan het freatische peil wordt hierdoor kleiner en de weerstand van de deklaag wordt minder. Het effect bestaat grotendeels uit een verplaatsing van de kwel. Ter plaatse van de bredere sloot komt iets meer kwel omhoog, elders zal het kweldebiet daardoor iets afnemen. Tussen de alternatieven 2 t / m 5B is geen onderscheid aan te geven.

Alle alternatieven hebben geen effect op de grondwaterkwaliteit, mits aan de voorwaarde van het hoogheemraadschap wordt voldaan om een voorziening te treffen voor het zuiveren van run-off en verwaaiing van regenwater van het wegdek (zie 7.1.7).

Oppervlaktewater

Alle alternatieven hebben geen effect op het aspect 'waterberging en waterkwantiteit', mits aan de voorwaarde wordt voldaan dat de toename van het verhard oppervlak wordt gecompenseerd met waterberging in het gebied (zie 7.1.7). Compensatie kan bestaan uit het toestaan van een (kort durende) grotere peilstijging of door het graven van extra open water.

Compenserende waterberging is noodzakelijk, omdat een toename in verhard oppervlak resulteert in een afname van infiltrerend regenwater en een toename van oppervlakkige afvoer naar het oppervlaktewater.

NB: Alleen in alternatief 0 en 1 b neemt het verhard oppervlak niet toe. In alle andere alternatieven wel. Verbreding aan één zijde heeft overigens een iets lagere toename van het verharde oppervlak tot gevolg dan verbreding aan beide zijden.

Bodem

De verbreding van N 209 heeft geen effect op de bodemkwaliteit voor alle alternatieven, mits aan de voorwaarde van het hoogheemraadschap wordt voldaan om een voorziening te treffen voor het zuiveren van run-off en verwaaiing van het wegdek (zie 7.1.7). Toename van de verkeersintensiteit zal namelijk tot een toename in de hoeveelheid verontreinigingen leiden. Deze stoffen kunnen samen met afstromend of verwaaiend water in de bodem terechtkomen.

In het gebied is geen sprake van ernstige bodemverontreiniging en heeft dus geen effect op het aspect bodemsanering. Alleen het tankstation ten zuiden van de N 209, nabij de aansluiting met de Boterdorpseweg is een aandachtspunt bij de aanleg van de tweestrooksrotondes van alternatief 2C en 3C.

6.5 WOON- EN LEEFOMGEVING: GELUID

Door de verbreding van de N 209 neemt de wegcapaciteit toe. Daarnaast verandert tevens de aansluiting op het onderliggende wegennet fysiek. Beide ontwikkelingen zullen invloed hebben op de geluidsuitstraling naar de omgeving. Daarnaast heeft dit invloed op de verkeersafwikkeling op de bestaande infrastructuur.

Het verschil tussen subvariant A en subvariant C is dermate gering dat dit géén duidelijk onderscheidend effect zal hebben binnen de nauwkeurigheid van het geluidsonderzoek. Een aparte beschouwing van subvariant C is dan ook buiten beschouwing gelaten.

In bijlage 8 is het volledige geluidsrapport opgenomen.

6.5.1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Het onderzoeksgebied is beperkt tot het te wijzigen deel van de N 209 en de direct aansluitende wegen. Het onderzoeksgebied bestaat uit een zone aan weerszijden van de N 209 van 1000 m breed. Deze zone is voorbij het begin en eindpunt waar de N 209 gewijzigd wordt over een afstand van circa 1000 m doorgetrokken.

In onderstaande afbeelding is een overzicht van het onderzoeksgebied en de te beschouwen wegen opgenomen.



Afbeelding 6.18
onderzoeksgebied.

Aan de noordzijde van de N209 is een nieuwe woonwijk genaamd Wilderszijde gepland. Vanwege de ligging van deze wijk binnen de wettelijke geluidszone van de N209 heeft het Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam reeds een akoestisch onderzoek opgesteld voor het bestemmingsplan ("Akoestisch onderzoek, maatregelen N209-Wilderszijde" d.d. 04-01-2006). In dit onderzoek van het Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam zijn een aantal geluidsreducerende maatregelen onderzocht. In dit MER is (in overleg met opdrachtgever) voor het bestemmingsplan Wilderszijde uitgegaan van geluidschermen van 4 m hoog. Deze maatregel is in alle toekomstige situaties meegenomen.

Omdat dit onderzoek zich beperkt tot een effectenvergelijking van de verschillende varianten is een uitgebreid onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen (stille wegdekken en/of uitbreiding schermen/wallen) vanwege de wijzing van de N209 in dit rapport achterwege gelaten. De wettelijke vereiste maatregelen (vereist vanwege de Wet geluidhinder) dienen in een aanvullend saneringsonderzoek en reconstructieonderzoek onderzocht te worden.

In onderstaande figuur is de situering van de geprojecteerde woonwijk en de genoemde schermen ten behoeve van Wilderszijde weergegeven. De woonwijk Wilderszijde is met een blauwe belijning weergegeven en de schermen met een groen gestreepte lijn.



Afbeelding 6.19
geplande nieuw-
bouwwijk
Wilderszijde en
afschermende
voorzieningen N 209.

Aantal geluidgeïmponeerde woningen

Het aantal woningen binnen de 48 dB contour (voorkeursgrenswaarde) bedraagt in de huidige situatie 1984 woningen en in de autonome ontwikkeling 2009 bestaande woningen. Door een toename van het autonome autoverkeer neemt de geluidsbelasting toe en neemt ook het aantal woningen binnen de 48 dB contour toe. Onderverdeeld in klassen van 5 dB zijn de aantallen als volgt:

Tabel 6.7
aantal geluid-
geïmponeerde bestaande
woningen (exclusief
af trek conform artikel
110g Wgh).

Variant	Aantal geluidgeïmponeerde woningen						
	0-48	48-53	53-58	58-63	63-68	68-73	>48 dB
2004	2216	1198	480	232	73	1	1984
2020 autonoom	2191	1163	536	219	84	7	2009

Van de nieuw te bouwen wijk Wilderszijde was ten tijde van het onderzoek geen gedetailleerd verkavelingsplan beschikbaar. Het exact tellen van woningen is hierdoor niet mogelijk. De aantallen zijn daarom bepaald op basis van de aanname van 30 woningen per hectare te bebouwen oppervlak. Doordat er in de berekeningen geen rekening is gehouden met eventuele afschermende voorzieningen langs de Boterdorpsweg is bij een aantal woningen een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB geconstateerd, ook na een eventuele correctie conform artikel 110g Wet geluidhinder. In onderstaande tabel zijn de betreffende aantallen weergegeven.

Tabel 6.8
aantal geluid-
geïmponeerde nieuwe
woningen in
woonwijk
Wilderszijde (exclusief
af trek conform artikel
110g Wgh).

Variant	Aantal geluidgeïmponeerde woningen						
	0-48	48-53	53-58	58-63	63-68	68-73	>48 dB
2004	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
2020 autonoom	2227	336	82	9	0	0	427

Tabel 6.9
aantal geluid-
gehinderde
woningen totaal
(exclusief aftrek
conform
artikel 110g Wgh).

Indien alle woningen binnen het onderzoeksgebied beschouwd worden ontstaan de aantallen zoals hieronder weergegeven.

Variant	Aantal geluidgehinderde woningen						
	0-48	48-53	53-58	58-63	63-68	68-73	>48 dB
2004	2216	1198	480	232	73	1	1984
2020 autonoom	4418	1499	618	228	84	7	2436

Oppervlakte geluidsbelast gebied

Het oppervlakte geluidsbelast gebied (meer dan 48 dB) is in de huidige situatie 463 hectare en in de autonome ontwikkeling 445 hectare. Ondanks een toename van het autonome autoverkeer neemt het geluidsbelast oppervlak binnen de 48 dB contour af. Dit is het gevolg van de afscherpende voorzieningen (wal en schermen) langs de N 209 die niet in de berekening voor de huidige situatie zijn meegenomen. Onderverdeeld in klassen van 5 dB zijn de oppervlaktes als volgt:

Tabel 6.10
geluidsbelast
oppervlak (exclusief
aftrek conform artikel
110g Wgh).

Variant	Oppervlakte geluidsbelast gebied (Ha)						
	0-48	48-53	53-58	58-63	63-68	68-73	>48 dB
2004	263	220	118	62	38	25	463
2020 autonoom	292	191	114	62	38	29	434

6.5.2 Toelichting beoordelingscriteria

Voor geluid wordt onderscheid gemaakt naar de criteria uit onderstaande tabellen. In deze tabellen zijn tevens de meeteenheden weergegeven, aan de hand waarvan de effecten op geluid inzichtelijk worden gemaakt.

Tabel 6.11
criteria geluid.

Aspect	Criterium	Toelichting
Geluid	Geluidsbelaste woningen (aantallen op basis van L_{den} op 5 meter hoogte)	Aantal woningen in de klassen: 48-53 dB 53-58 dB 58-63 dB 63-68 dB 68-73 dB > 73 dB
	Geluidsbelast oppervlak (in ha op basis van L_{den} op 5 meter hoogte)	Grondoppervlak in de klassen: 48-53 dB 53-58 dB 58-63 dB 63-68 dB 68-73 dB > 73 dB

In bijlage 8 is het volledige geluidsrapport opgenomen.

Berekeningen zijn uitgevoerd met een vereenvoudigd model volgens standaard rekenmethode 2 van bijlage III van het reken en meetvoorschrift geluidhinder.

In het model zijn geen woningen, hoogtelijnen en kruispuntcorrecties toegevoegd. Voor woongebieden zijn wel woonwijkschermen ingevoerd. De reflectie van deze schermen is 60% en de demping in het ingesloten woongebied is 4 dB. De omgeving bestaat voornamelijk uit een zacht, absorberend oppervlak. Harde oppervlakken van de te beschouwen wegen zijn toegevoegd aan de modellen.

De etmaalintensiteiten zijn overeenkomstig de verkeersmodellen. De verdeling tussen lichte en zware motorvoertuigen is eveneens overeenkomstig de verkeersmodellen.

6.5.3 Effectbeoordeling

De effecten voor het aspect geluid zijn voor alle alternatieven beperkt ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling. De wijziging in het aantal hectare geluidsbelast oppervlak en in het aantal geluidsgehinderde woningen is in geen geval groter dan + of – 1 procent.

Het aantal geluidsgehinderde aantal woningen (> 48 dB) neemt in absolute zin voor alle varianten toe. Dit is dan ook gekwalificeerd als een negatief effect. Met uitzondering van variant 1A geldt hetzelfde voor de oppervlakte geluidsbelast gebied (>48 dB).

criterium	0	1A	1B	1C	2A	2B	2C	3A	3B	3C	4A	4B	4C	5B
Oppervlakte geluidsbelast gebied	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aantal geluidsgehinderde woningen	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

* Het verschil tussen variant A en variant C is dermate gering dat deze géén duidelijk onderscheidend effect zullen hebben binnen de nauwkeurigheidmarge van dit onderzoek. Een aparte beschouwing van variant C is dan ook buiten beschouwing gelaten. Voor variant C is daarom dezelfde score aangehouden als voor variant A.

6.5.4 Effectbeschrijving

Aantal geluidgehinderde woningen

Uit de modelberekeningen (zie ook bijlage 8) volgt dat bij alle alternatieven het aantal geluidsbelaste woningen met een geluidsbelasting hoger dan 48 dB ten opzichte van de autonome situatie toe neemt. Deze toename is voornamelijk het gevolg van een toename van het verkeer. Uit een vergelijking van de alternatieven onderling volgt dat alternatief 1A het meest gunstig scoort, met 2538 woningen met een geluidsbelasting van meer dan 48 dB. Alternatief 4B scoort het meest ongunstig met 2595 woningen met een geluidsbelasting van meer dan 48 dB.

Uit de resultaten kan geconcludeerd worden dat in het algemeen de alternatieven zonder verbreding (variant 1) vanuit akoestisch oogpunt gunstiger zijn dan de alternatieven mét verbreding (varianten 2, 3 en 4). De alternatieven met verbreding (variant 2, 3 en 4) zijn onderling niet in betekenende mate onderscheidend. Voor de aansluiting van de N 209 op de N 472 is subvariant A iets gunstiger dan subvariant B. Het alternatief met de realisatie van een kwart klaverblad (alternatief 5) lijkt echter aan te tonen dat een aansluiting middels een kwart klaverblad het meest gunstig is.

In de volgende tabellen zijn de resultaten opgenomen.

Variant	Aantal geluidgehinderde woningen						
	0-48	48-53	53-58	58-63	63-68	68-73	>48 dB
1A	2180	1169	541	224	81	5	2020
1B	2170	1165	551	214	94	6	2030
2A	2158	1169	561	219	87	6	2042
2B	2163	1162	563	214	91	7	2037
3A	2158	1174	558	216	88	6	2042
3B	2162	1164	559	217	91	7	2038
4A	2153	1171	566	215	89	6	2047
4B	2156	1172	560	217	88	7	2044
5	2165	1168	556	219	87	5	2035

Tabel 6.12
aantal geluid-
gehinderde
woningen (exclusief
aftrek conform
artikel 110g Wgh).

De resultaten ter plaatse van de nieuwbouwlocatie Wilderszijde zijn in de volgende tabel opgenomen.

Tabel 6.13
aantal geluid-
gehinderde
woningen t.p.v.
Wilderszijde.

Variant	Aantal geluidgehinderde woningen						
	0-48	48-53	53-58	58-63	63-68	68-73	>48 dB
1A	2136	411	96	11	0	0	518
1B	2122	423	96	13	0	0	532
2A	2113	433	96	12	0	0	541
2B	2110	431	98	15	0	0	544
3A	2123	418	101	12	0	0	531
3B	2110	438	96	10	0	0	544
4A	2116	434	96	13	0	0	543
4B	2103	438	98	15	0	0	551
5	2101	441	97	15	0	0	553

Indien alle woningen binnen het onderzoeksgebied beschouwd worden ontstaan de aantallen zoals hieronder weergegeven.

Tabel 6.14
aantal geluid-
gehinderde
woningen totaal.

Variant	Aantal geluidgehinderde woningen						
	0-48	48-53	53-58	58-63	63-68	68-73	>48 dB
1A	4316	1580	637	235	81	5	2538
1B	4292	1588	647	227	94	6	2562
2A	4271	1602	657	231	87	6	2583
2B	4273	1593	661	229	91	7	2581
3A	4281	1592	659	228	88	6	2573
3B	4272	1602	655	227	91	7	2582
4A	4269	1605	662	228	89	6	2590
4B	4259	1610	658	232	88	7	2595
5	4266	1609	653	234	87	5	2588

Oppervlakte geluidsbelast gebied

Het oppervlakte geluidsbelast gebied (meer dan 48 dB) is in de autonome ontwikkeling 445 hectare. Bij uitvoering van de alternatieven neemt het geluidsbelast oppervlak toe. De toenames worden deels veroorzaakt door het verschil in intensiteiten. Daarnaast neemt bij verbreding het geluidsbelast oppervlak toe en zijn kruispunten iets gunstiger dan rotondes vanwege het verminderde ruimtebeslag. Hierbij is geen rekening gehouden met eventuele kruispunttoeslagen⁷. Toepassing van deze correcties zal in dit onderzoek geen essentieel ander uitkomsten opleveren.

Tabel 6.15
aantal geluid-
gehinderde
woningen in Ha.

Variant	Oppervlakte geluidsbelast gebied (Ha)						
	0-48	48-53	53-58	58-63	63-68	68-73	>48 dB
1A	288	209	110	58	36	25	438
1B	282	209	113	59	37	26	444
2A	280	212	113	59	36	26	446
2B	279	212	113	59	36	27	447
3A	280	211	113	59	37	26	446
3B	278	212	113	59	37	27	448
4A	277	213	113	59	37	27	449
4B	278	213	113	59	36	27	448
5	279	212	112	59	37	27	447

⁷ De kruispuntcorrectie is een correctie die vanwege het optrekken en afremmen van het verkeer bij met verkeerslichten geregelde kruisingen wordt toegepast. De correctie wordt toegepast tot maximaal 150 m van het kruispunt als de verkeersintensiteit op de kruisende weg (ten opzichte van de beschouwde weg) groter is dan 1 / 5 van de verkeersintensiteit op de beschouwde weg en minimaal 500 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Deze correctie heeft een beperkte invloed op de resultaten van een berekening en wordt door- gaans slechts bij gedetailleerde onderzoeken toegepast en valt buiten de nauwkeurigheid van een m.e.r.-onderzoek.

6.6 WOON- EN LEEFOMGEVING: LUCHT

6.6.1 Huidige situatie

Langs de N 209 liggen twee agrarische bedrijven op enkele tientallen meters van de weg. Deze bedrijven liggen tussen de N 209 en de Schiebroekseweg in. Aan de andere zijde van de Schiebroekseweg liggen nog ca. 5 agrarische bedrijven.

In de omgeving van de N 209 zijn een groot aantal ontwikkelingen gepland. Het gaat hierbij om de ontwikkeling van Noordrand I, II en III en het bedrijventerrein in de Polder Schieveen. Voor wat betreft het woon- en leefmilieu vallen deze ontwikkelingen buiten het studiegebied van deze reconstructie van de N 209.

Wel van belang voor de N 209 zijn de geplande aanleg van de volgende drie bedrijventerreinen:

- Ontwikkeling van 15 ha bedrijventerrein tussen Bergweg-Zuid en de Hoekschedade.
- Ontwikkeling van bedrijventerrein Oudeland bij Berkel en Rodenrijs (75 ha).
- Realisatie bedrijventerrein Hoefweg-Noord en Hoefweg-Zuid.

Daarnaast wordt er woningbouw in de Boterdorpsse Polder gerealiseerd (zie afbeelding 6.20). Door het vervallen van de aanleg van de zandwinplas (zie aspect natuur) zal er extra woningbouw gerealiseerd worden in dit gebied.



Afbeelding 6.20
ontwikkeling
Wilderszijde.

Uit de berekeningen (zie bijlage 9, paragraaf 1.5) blijkt dat in de huidige situatie overschrijdingen optreden van de jaargemiddelde concentratie NO_2 en het aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM_{10} .

Zowel in de huidige situatie 2007 als in de toekomstige autonome situaties 2010, 2015 en 2020 zijn er geen overschreden van de jaargemiddelde concentratie NO_2 .

De berekende waarden voor stikstofdioxide zijn opgenomen in Tabel 6.16.

Tabel 6.16
concentratie stikstof-
dioxide langs de
wegen in de huidige
situatie en autonome
situatie.

locatie	afstand	huidig	autonoom				achtergrond		
	rand	2007	2010	2015	2020	2007	2010	2015	2020
	wegverharding (m)	µg / m³ NO₂	µg / m³ NO₂	µg / m³ NO₂	µg / m³ NO₂	µg / m³ NO₂	µg / m³ NO₂	µg / m³ NO₂	µg / m³ NO₂
1	5	43.13	39.21	33.32	29.26	29.40	27.20	24.10	21.40
2	5	39.16	35.90	30.70	27.06	30.20	28.00	24.80	22.10
3	5	40.36	36.83	31.45	27.70	30.20	28.00	24.80	22.10
4	5	41.11	37.27	31.85	28.05	30.60	28.40	25.10	22.40
5	5	42.37	36.65	31.50	27.06	29.40	27.30	24.20	21.50
6	5	41.91	36.45	31.23	27.24	30.20	28.00	24.80	22.10
7	5	34.10	29.58	25.88	22.67	2.40	27.20	24.10	21.40
8	5	42.81	38.72	33.18	28.74	30.20	28.00	24.80	22.00
9	5	40.85	36.19	31.02	27.05	30.20	28.00	24.80	22.10
10	5	34.21	32.45	28.02	24.42	29.40	27.20	24.10	21.40
11	5	34.80	32.26	27.95	24.64	30.20	28.00	24.80	22.10
12	5	36.25	34.41	29.83	25.94	31.00	28.70	25.50	22.70

De berekende waarden voor fijn stof (aantal overschrijdingsdagen) zijn opgenomen in tabel 6.17. In de huidige situatie 2007 wordt nog wel de grenswaarde van 35 dagen voor het aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM_{10} overschreden. Deze grenswaarde wordt in de toekomstige situaties niet meer overschreden.

Tabel 6.17
concentratie stikstof-
dioxide langs de
wegen in de huidige
situatie en autonome
situatie.

locatie	afstand rand wegverharding (m)	huidig	autonoom		
		2007 dagen	2010 dagen	2015 dagen	2020 dagen
1	5	44	28	22	19
2	5	37	25	20	17
3	5	40	26	21	18
4	5	41	26	21	18
5	5	48	29	21	18
6	5	43	27	20	17
7	5	30	20	16	14
8	5	48	33	23	19
9	5	41	26	20	17
10	5	29	22	17	15
11	5	31	22	18	16
12	5	38	26	20	17

6.6.2 Toelichting beoordelingscriteria

Aspect	Criterium	Toelichting
Lucht	Jaargemiddelde grenswaarde NO_2	Vindt er overschrijding, en in welke mate, plaats van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO_2
	Aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM_{10} ($\mu\text{g} / \text{m}^3$)	Vindt er overschrijding, en in welke mate, plaats van het maximaal aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM_{10}

6.6.3 Effectbeoordeling

De effecten van de alternatieven op de twee criteria voor luchtkwaliteit zijn niet onderscheidend ten opzichte van de referentiesituatie. De toe- of afname van de jaargemiddelde concentratie NO_2 en het aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM_{10} (mg / m^3).

Criterium	0	1A	1B	1C	2A	2B	2C	3A	3B	3C	4A	4B	4C	5B
Jaargemiddelde concentratie NO_2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM_{10} ($\mu\text{g} / \text{m}^3$)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

6.6.4 Effectbeschrijving

Uit de berekeningen blijkt dat zowel in autonome situatie als in alle alternatieven in 2020 geen overschrijdingen van de jaargemiddelde concentratie NO₂ optreden. Ook voor het aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM₁₀ treden geen overschrijdingen op.

De berekende waarden voor stikstofdioxide zijn opgenomen in tabel 6.18.

Tabel 6.18
concentratie stikstofdioxide langs de wegen in de autonome situatie en de alternatieven 1 en 2.

locatie	afstand rand wegverharding (m)	alternatief 1	alternatief 2	alternatief 1	alternatief 2	alternatief 1	alternatief 2
		2010	2010	2015	2015	2020	2020
		µg / m ³ NO ₂	µg / m ³ NO ₂	µg / m ³ NO ₂	µg / m ³ NO ₂	µg / m ³ NO ₂	µg / m ³ NO ₂
1	5	39.22	39.23	33.33	33.33	29.27	29.27
2	5	35.97	35.28	30.76	30.22	27.10	26.63
3	5	36.96	36.20	31.56	30.96	27.78	27.26
4	5	37.30	36.59	31.88	31.33	28.07	27.58
5	5	36.75	36.75	31.58	31.59	27.11	27.12
6	5	36.66	36.72	31.41	31.46	27.36	27.40
7	5	29.61	29.64	25.90	25.93	22.68	22.70
8	5	38.44	38.50	32.95	33.00	28.53	28.57
9	5	36.33	36.27	31.06	31.09	27.08	27.11
10	5	32.40	32.40	27.99	27.99	24.39	24.39
11	5	32.06	32.06	27.78	27.78	24.52	24.52
12	5	35.02	35.05	30.34	30.37	26.19	26.21

Uit de rekenresultaten volgt dat bij alternatief 2 iets hogere concentraties berekend worden dan bij alternatief 1. Dit wordt veroorzaakt door hogere verkeersintensiteiten. Ter plaatse van de verbreding (alternatief 2, locatie 2, 3 en 4) nemen de berekende concentraties ten opzichte van alternatief 1 af, ondanks een toename van verkeer. Deze afname is het gevolg van de verbreding.

Voor fijn stof zijn de berekende waarden weergegeven in tabel 6.19.

Tabel 6.19
aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM₁₀ (mg / m³) voor de huidige en autonome situatie (inclusief 'zeezoutcorrectie').

locatie	afstand rand wegverharding (m)	alternatief 1	alternatief 2	alternatief 1	alternatief 2	alternatief 1	alternatief 2
		2010	2010	2015	2015	2020	2020
		dagen	dagen	dagen	dagen	dagen	dagen
1	5	28	28	22	22	19	19
2	5	25	24	20	20	17	17
3	5	26	25	21	20	18	18
4	5	26	26	21	21	18	18
5	5	30	30	22	22	18	18
6	5	27	27	21	21	17	17
7	5	20	20	16	16	14	14
8	5	32	32	23	23	19	19
9	5	26	26	20	20	17	17
10	5	22	22	17	17	15	15
11	5	22	22	18	18	16	16
12	5	27	27	21	21	17	18

Uit de berekeningen blijkt dat in de huidige situatie overschrijdingen optreden van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en het aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM₁₀.

In de toekomstige situaties 2015 en 2020 zijn geen overschreden van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en het aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM₁₀. Dit geldt zowel voor de autonome situatie als voor de alternatieven 1 en 2.

De luchtkwaliteit verbetert in de situatie 2020 ten opzichte van 2015 en ten opzichte van de huidige situatie 2007, vanwege het schoner worden van de autoverkeer en door lagere achtergrondconcentraties in de toekomst.

Uit de rekenresultaten volgt dat bij alternatief 2 iets hogere concentraties berekend worden dan bij alternatief 1. Dit wordt veroorzaakt door hogere verkeersintensiteiten. Ter plaatse van de verbreding (alternatief 2, locatie 2, 3 en 4) nemen de berekende concentraties ten opzichte van alternatief 1 af, ondanks een toename van verkeer. Deze afname is het gevolg van de verbreding.

Overige BLK-stoffen

In de Nederland zijn de stoffen NO₂ en PM₁₀ maatgevend bij toetsing aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. In het BLK zijn tevens voor de stoffen benzo(a)pyreen (BaP), benzeen, koolstofmono-oxide (CO) en zwafeldioxide (SO₂) grenswaarden opgenomen. Momenteel wordt overal in Nederland ruimschoots voldaan aan de normen voor deze stoffen waardoor een nadere beschouwing achterwege gelaten kan worden. Uit de berekeningen waarbij deze stoffen wel zijn meegenomen wordt dit gestaafd. Deze stoffen worden in Nederland ten aanzien van wegverkeer als niet (meer) relevant beschouwd, de rekenresultaten zijn daarom ook niet opgenomen in deze rapportage.

6.7 WOON- EN LEEFOMGEVING: EXTERNE VEILIGHEID

Op basis van de te verwachten vervoersstroom van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke inrichting in de nabijheid van de N 209, worden het plaatsgebonden en groepsrisico voor de huidige en de toekomstige situatie bepaald met behulp van het rekenprogramma RBMII. Er wordt nagegaan of de berekende risico's directe knelpunten opleveren in de omgeving. Bijvoorbeeld als er bestemmingen gesitueerd zijn op een locatie waar het PR hoger is dan 10⁻⁶ per jaar of dat het GR de oriëntatiewaarde overschrijdt. De vervoersgegevens zijn afkomstig uit de risico-atlas weg. Het betreft een studiegebied van circa 300 meter aan weerszijden van de weg.

Alternatieven die niet substantieel verschillen, worden op basis van één maatgevende berekening met het RBMII-programma, kwalitatief ten opzichte van elkaar beoordeeld.

De huidige situatie en autonome ontwikkeling wordt beschreven op basis van de startnotitie en wordt voor zover aangevuld op basis van bij de provincie beschikbare gegevensbronnen en dient als basis voor de effectbeschrijving.

6.7.1 Huidige situatie

Vervoer gevaarlijke stoffen

In de risicoatlas weg is vermeld hoeveel transporten van gevaarlijke stoffen worden vervoerd over het traject N 209. In Tabel 6.20 is weergegeven hoeveel transporten van de verschillende gevaarlijke stoffen per jaar worden vervoerd. Het zijn telcijfers uit het jaar 2001. Voor de autonome ontwikkeling wordt een groeipercentage van 1,8% per jaar aangehouden. Het aantal transporten van gevaarlijke stoffen in 2015 is ook weergegeven in tabel 6.20.

Tabel 6.20
vervoer gevaarlijke
stoffen.

Jaar	LF1	LF2	GF3
2001	975	1950	244
2015	1252	2503	313

In het rekenprogramma RBMII zijn het plaatsgebonden risico en groepsrisico uitgerekend voor de autonome ontwikkeling. Voor het aantal transporten van gevaarlijke stoffen zijn de getallen uit bovenstaande tabel (2015) overgenomen.

Voor de situatie waarin autonome ontwikkelingen hebben plaatsgevonden is er geen PR₁₀⁻⁶-contour en ligt de PR₁₀⁻⁸-contour op 129 meter. Uit de berekeningen blijkt dat er geen groepsrisico is voor deze situatie.

Ruimtelijke ontwikkelingen

In de huidige situatie zijn er slechts enkele woningen / boerderijen in de omgeving van het traject gelegen. De gemeente Bergschenhoek heeft echter plannen om voor 2015 een nieuwe woonwijk met bijbehorende voorzieningen, genaamd Wilderszijde, ten zuidwesten van de kern te realiseren. Het masterplan Wilderszijde voorziet in circa 24.000 woningen en circa drie hectare voorzieningen.

In de Milieueffectrapportage Wilderszijde (Gemeente Rotterdam, 2005) is berekend of deze nieuwe woonwijk invloed uitoefent op het groepsrisico. Uit het rapport blijkt dat de ontwikkeling van Wilderszijde niet leidt tot een toename van het groepsrisico voor de N 209.

6.7.2 Toelichting beoordelingscriteria

In 2004 is het besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) in werking getreden. Daarnaast is in 2004 eveneens de Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen uitgekomen, welke gebaseerd is op de Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen en het BEVI. In deze documenten zijn de normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico aangegeven.

Plaatsgebonden risico

Het Plaatsgebonden Risico (PR) geeft inzicht in de theoretische kans op overlijden van een individu op een bepaalde horizontale afstand van een risicovolle activiteit.

Het Plaatsgebonden Risico wordt bepaald door te stellen dat een (fictieve) persoon zich 24 uur per dag gedurende een heel jaar, onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Het Plaatsgebonden Risico is geheel afhankelijk van de hoeveelheid vervoer van gevaarlijke stoffen en de ongevalsrequentie. Het Plaatsgebonden Risico kan worden weergegeven op een topografische kaart door middel van lijnen die getrokken zijn door de punten met een gelijk risico.

De grenswaarde van het Plaatsgebonden Risico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is 10⁻⁶ per jaar. Voor nieuwe situaties geldt deze norm als grenswaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico wordt behalve de ongevalfrequentie en het aantal transporten van gevaarlijke stoffen bepaald door de hoeveelheid aanwezige mensen in de nabijheid van een mogelijk ongeval. Bij het aangeven van representatieve hoeveelheden personen wordt gewerkt vanuit zowel de kwetsbare als de beperkt kwetsbare objecten. Met het groepsrisico wordt aangegeven hoe groot het aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de hoeveelheid aanwezige mensen. Naarmate de groep slachtoffers groter wordt, moet de kans op een dergelijk ongeval (kwadratisch) kleiner zijn. Bij het bepalen van het groepsrisico wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde.

In de Circulaire is aangegeven dat bij overschrijding van de oriëntatiewaarde, of bij verhoging van het groepsrisico, de verantwoordingsplicht doorlopen moet worden

6.7.3 Effectbeoordeling

In onderstaande tabel staat per alternatief of oplossingsvariant het effect op het plaatsgebonden risico en groepsrisico beschreven.

Criterium	0	1A	1B	1C	2A	2B	2C	3A	3B	3C	4A	4B	4C	5B
Verandering PR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Verandering GR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Uit de tabel blijkt dat er voor alle oplossingsvarianten geen effecten zijn voor zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico.

6.7.4 Effectbeschrijving

Uit de RBMII-berekeningen voor de autonome ontwikkelingen blijkt dat er geen plaatsgebonden risico is. Door de ontwikkeling van één van de varianten neemt het aantal transporten van gevaarlijke stoffen niet toe of af. Omdat de ongevalfrequentie en het aantal transporten van gevaarlijk vervoer voor alle ontwikkelingsvarianten, ten opzichte van de autonome ontwikkeling, niet veranderen, is de PR10-6-contour voor alle varianten 0.

Uit de RBMII-berekeningen voor de autonome ontwikkelingen blijkt dat er geen groepsrisico is. De aanwezigheid of hoogte van het groepsrisico wordt in sterke mate bepaald door de afstand van de bebouwing tot aan de weg en het aantal mensen dat in het gebied aanwezig is. Door de ontwikkeling van één van de varianten zal de bebouwingsdichtheid niet veranderen. Wel zal door de verbreding van de weg en de rotondes, de bebouwing dicht bij de weg komen te liggen. Om de effecten van de verbreding te kunnen inschatten is de weg met 5 meter verbreed. Uit de nieuwe berekeningen blijkt dat ook bij een wegverbreding van 5 meter er geen groepsrisico is. Ook de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Wilderszijde zal geen invloed uitoefenen op het groepsrisico veroorzaakt door de N 209. Voor alle ontwikkelingsvarianten van de N 209 geldt dat ten opzichte van de autonome ontwikkelingen er geen veranderingen in het groepsrisico plaatsvinden en daarmee is de effectbeoordeling 0.

6.8 WOON- EN LEEFOMGEVING: WONEN EN WERKEN

6.8.1 Huidige situatie

Direct ten noordwesten en zuidoosten van de N 209 tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Boterdorpsweg bevindt zich met name agrarisch gebied. Ter hoogte van de rotonde aan de zuidzijde van de N 209 bij de Bergweg-Zuid bevindt zich een tankstation en enkele woningen en bedrijven.

6.8.2 Toelichting beoordelingscriteria

Aspect	Criterium	Toelichting
Wonen en werken	Ruimtebeslag voor woon- en werkgebieden	Ruimtebeslag in hectares (ha) en het aantal te amoveren gebouwen

Als gevolg van de aanleg van de wegomlegging kan de directe woon- en werkomgeving (en toekomstige woon- en werkgebieden) worden aangetast. Dit kan betekenen dat woningen moeten worden geamoveerd of ruimtebeslag wordt gelegd op (geplande) woon- en / of werkpercelen. De effecten hangen samen met het ruimtebeslag van de weg.

6.8.3 Effectbeoordeling

Criterium	0	1A	1B	1C	2A	2B	2C	3A	3B	3C	4A	4B	4C	5B
Ruimtebeslag voor woon- en werkgebieden	0	0 / -	0	0 / -	-	0 / -	-	-	0 / -	-	-	0	-	--

6.8.4 Effectbeschrijving

Voor bepaling van de effecten op woon- en werkgebieden is uitgegaan van de gegevens uit de kostencalculatie. Het aantal aan te kopen vierkante meters grond is als leidraad genomen voor het ruimtebeslag. Daarnaast is het aantal opstallen dat opgekocht moet worden en het al dan niet moeten amoveren van het tankstation in het plangebied meegenomen in de beoordeling. In de eindscore is een groot ruimtebeslag (>20.000 m²) en benodigde opstallen gescoord als zeer negatief (- -), een middelgroot (10.000-20.000 m²) ruimtebeslag als negatief (-), een kleiner ruimtebeslag als lichtnegatief (0 / -) en een klein ruimtebeslag en weinig opstallen als neutraal (0).

In de onderstaande tabel zijn de gebruikte getallen weergegeven.

	Eenheid	1A	1B	1C	2A	2B	2C	3A	3B	3C	4A	4B	4C	5B
Ruimtebeslag	m2	1940	150	620	16340	14550	15020	19340	17550	18020	15140	13350	13820	30000
Aankoop opstallen	aantal	5	0	5	5	0	5	5	0	5	5	0	5	6
Tankstation amoveren	aantal	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0

Het ruimtebeslag is het grootst voor de A en C varianten van de verschillende alternatieven. Alternatief 5B heeft het grootste ruimtebeslag door de omvang van het kwartklaverblad dat nieuw gerealiseerd wordt in dit alternatief.

Het aantal op te kopen / amoveren opstallen is verder toegelicht in tabel 6.21. De nummering van de opstallen correspondeert met de nummering in afbeelding 6.21.

Tabel 6.21
te amoveren
gebouwen per
variant.
o = amoveren

Variant	Opstal						
	1	2	3	4	5	6	7
A	o	o	o	o	o	o	
B	o						
C	o	o	o	o	o	o	
5B		o	o	o	o	o	o



Afbeelding 6.21
bouwwerken die
afhankelijke van
de varianten
geamoveerd dienen
te worden.

6.9 OMGEVINGSEFFECTEN

6.9.1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

In de huidige situatie is de verkeersafwikkeling op het traject reeds problematisch. In de autonome ontwikkeling zijn er een aantal verkeersaantrekkende ontwikkelingen zoals genoemd bij het onderdeel verkeer. De bestaande problemen in de verkeersafwikkeling op de N 209 zullen toenemen. Een moeizame verkeersafwikkeling heeft in het algemeen een negatieve invloed op het vestigingsklimaat. Bereikbaarheid is een van de aspecten die bepalend zijn voor het vestigingsklimaat. Tijdsbeslag en onzekerheid omtrent reistijden zijn van belang bij het beoordelen van vestigingslocaties. Het bereiken of ontvangen van klanten is daarnaast een aspect waarbij de reistijd een rol speelt. Bovendien kan een slechte bereikbaarheid voor bedrijven en organisaties leiden tot een moeizamere werving van werknemers.

6.9.2 Toelichting beoordelingscriteria

Aspect	Criterium	Toelichting
Vestigingsklimaat	Invloed op vestigingsklimaat (Kwalitatieve beschouwing)	Welke invloed heeft de doorstroming en bereikbaarheid van de omgeving op het vestigingsklimaat in de omgeving.
Werkgelegenheid	Invloed op werkgelegenheid (kwalitatieve beschouwing)	Welke invloed heeft de doorstroming en bereikbaarheid van de omgeving op het werkgelegenheid.

6.9.3 Effectbeoordeling

Criterium	0	1A	1B	1C	2A	2B	2C	3A	3B	3C	4A	4B	4C	5B
Invloed op vestigingsklimaat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Invloed op werkgelegenheid	0	0	0	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

6.9.4 Effectbeschrijving

De voorgenomen activiteit betreft een wegdeel van minder dan 1,5 kilometer lengte. Het effect op de aspecten vestigingsklimaat en werkgelegenheid kan niet worden beoordeeld zonder deze in samenhang met andere ontwikkelingen te beschouwen (bijv. reconstructie N 209 ten noordoosten van de Boterdersweg / Bergweg-Zuid, aanleg N 470). Deze ontwikkelingen zijn onderdeel van de autonome ontwikkeling. Het effect van de verbreding van dit tracé in samenhang met de overige infrastructurele maatregelen in de regio is naar verwachting positief.

Het directe effect voor dit deel van het tracé zal naar verwachting ook positief zijn voor het lokale vestigingsklimaat in de gemeente Lansingerland. Door de wegverbreding zal de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Boterdersweg, Bergweg, Weg & Land en Leeuwenhoekweg in Bergschenhoek en bedrijventerrein Hordijk in Berkel en Rodenrijs toenemen. Naast een vermindering van de reistijden voor de zittende bedrijven, kunnen hun klanten door een betere doorstroming de terreinen sneller bereiken. De indirecte effecten op de lokale werkgelegenheid zullen echter naar verwachting beperkt zijn. De verbreding van dit deel van de N 209 alleen is te kleinschalig om nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid naar de bedrijventerreinen toe te trekken. Op het schaalniveau van de N 209 als geheel zal het effect op de werkgelegenheid naar verwachting wel significant zijn, omdat het regionale vestigingsklimaat hierdoor verbetert.

6.10 KOSTEN EN UITVOERING

Voor de verschillende alternatieven is een kostenraming uitgevoerd (Kostenrapport Verbreding N 209 traject Ankie Verbeek-Ohrlaan Boterdorpsweg / Bergweg-Zuid versie 2.0, juli 2007). De kostenraming is uitgevoerd volgens de standaard systematiek voor kostenramingen (SSK) in de Grond-, Weg- en Waterbouwsector. Het prijspeil van de vermelde bedragen in tabel 6.22 is juli 2006.

Alternatief Omschrijving	Directe kosten (€)	Investeringskosten (€) incl. BTW
1A Nulplusalternatief Rotondes met Bypass	4.370.000	5.630.000
1B Nulplusalternatief Verkeerslichten	4.760.000	6.880.000
1C Nulplusalternatief met Tweestrooksrotondes	4.400.000	5.720.000
2A Verbreding beide zijden + Rotondes met Bypass	9.540.000	14.280.000
2B Verbreding beide zijden + Verkeerslichten	9.640.000	15.150.000
2C Verbreding beide zijden + Tweestrooksrotondes	9.560.000	14.380.000
3A Verbreding Zuidoostzijde + Rotondes met Bypass	9.380.000	13.890.000
3B Verbreding Zuidoostzijde + Verkeerslichten	9.780.000	15.140.000
3C Verbreding Zuidoostzijde + Tweestrooksrotondes	9.410.000	13.990.000
4A Verbreding Noordwestzijde + Rotondes met Bypass	9.430.000	14.130.000
4B Verbreding Noordwestzijde + Verkeerslichten	9.820.000	15.380.000
4C Verbreding Noordwestzijde + Tweestrooksrotondes	9.450.000	14.230.000
5B Verbreding N 209 met Kwartklaverblad	10.390.000	16.790.000
De bandbreedte bedraagt - / - 10% en + / + 25%.		

Tabel 6.22
kostenraming
alternatieven.

De 'B-varianten' van de alternatieven 1, 2, 3 en 4 brengen de hoogste kosten met zich mee. De kosten van de A en C varianten zijn vrijwel gelijk. Alternatief 5B (kwartklaverblad) is het duurste alternatief.

7 BELEID

7.1 BELEIDSKADER

In deze paragraaf worden de relevante beleidsplannen en regelgeving beschreven die direct of indirect van invloed zijn op de verbreding van provinciale weg N 209. Het voornaamste zijn de vastgestelde beleidsplannen en regelgeving die kaderstellend kunnen zijn voor het verder ontwikkelen van varianten en alternatieven. In tabel 7.23 is een overzicht gegeven van de relevante beleidsplannen. Tabel 7.24 bevat een overzicht met relevante wetgeving voor de planstudiefase. Omdat Natura 2000 (Vogel en Habitatrichtlijn) en de Flora en Faunawet sterk kaderstellend (kunnen) zijn voor de uitvoering, zijn alleen deze wetten nader toegelicht. Achtereenvolgens worden het Europees beleid en de relevante beleidsplannen van de rijksoverheid, de provincie Zuid-Holland en de gemeentes behandeld.

Niveau	Beleid / Wetgeving
Europees beleid	Vogel- en Habitatrichtlijn
Rijksbeleid	Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) Duurzaam Veilig Verkeer Nationaal Milieubeleidsplan (NMP-4) Structuurschema Groene Ruimte Vijfde Nota op de Ruimtelijke Ordening Nota natuur, bos en landschap in de 21 ^e eeuw Vierde Nota Waterhuishouding VINEX Flora- en faunawet Natuurbeschermingswet
Provinciaal beleid	Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010 Beleidsplan Milieu en Water 2000-2004 Streekplan Rijnmond Verkenning N 209 Bleiswijk - Bergschenhoek Provinciaal Verkeer en Vervoersplan (PVVP) Compensatiebeginsel natuur en landschap Ecologische verbindingzones Provinciaal Ecologische Hoofdstructuur
Regionaal beleid	Regionaal Verkeers- en vervoersplan 2003 – 2020 Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer Nota Koers & Inzet Fasering infrastructuur 3B-gemeenten Regionaal Groenblauw Structuurplan 2 Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020
Gemeentelijk beleid	Verkeers- en vervoersplan Rotterdam 2003 - 2020 Bestemmingsplannen "Buitengebied" – gemeente Bergschenhoek Bestemmingsplan "Weg en land" – gemeente Bergschenhoek Bestemmingsplan "Wildersekade II" - deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek
Beleid Waterschappen	Keur (Hoogheemraadschap Schieland) Waterbeheersplan Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard 2003-2007 Legger Boezemwaterkeringen

Tabel 7.23
relevante
beleidsplannen.

Relevante wetgeving
Vogel- en Habitatrichtlijn, overgenomen in de Natuurbeschermingswet
Flora- en faunawet
Wet Ruimtelijke Ordening
Wet geluidhinder
Wet milieubeheer (kaderwet)

Tabel 7.24
relevante wetgeving
voor planfase.

7.1.1 Europees beleid

Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000)

In het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn zijn door de Nederlandse overheid gebieden aangewezen als speciale beschermingszone (sbz) [9]. Deze zones zijn beschermd, voor de aangewezen (kwalificerende) soorten en habitats in deze gebieden zijn instandhoudingsdoelstellingen ontwikkeld.

De gebiedsbescherming van de Vogel- en Habitatrichtlijn is geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet.

Naast gebiedsbescherming kent de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn ook een soortbescherming. Voor soorten die zijn opgenomen in deze richtlijnen geldt eenzelfde streng beschermingsregime als voor de opgenomen gebieden.

Binnen het beïnvloedingsgebied rond het betreffende traject van de N 209 bevinden zich geen speciale beschermingszones. De soortbescherming van beide richtlijnen is overgenomen in de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet.

7.1.2 Rijksbeleid

De rijksoverheid heeft op verschillende terreinen beleid vastgesteld in beleidsplannen en besluiten dat direct of indirect van belang kan zijn bij het oplossen van de verkeersproblematiek op de N 209. Navolgend zijn de meest relevante beleidsplannen kort toegelicht. Beleid dat grotendeels vertaald is en uitgewerkt in provinciaal beleid wordt niet behandeld. Dit geldt onder meer voor de Vierde Nota Waterhuishouding [10] en de VINEX.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota Mobiliteit zijn de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende vijftien jaar in de Nota Mobiliteit vastgelegd. Een duurzame samenleving is uitgangspunt.

De Nota Mobiliteit werkt het ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de Nota Ruimte, verder uit en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Uitgangspunt daarbij is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur worden essentieel geacht om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

Permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersslachtoffers is een belangrijk punt in de Nota Mobiliteit. Daarnaast wordt kwaliteit van de leefomgeving nagestreefd door duurzame mobiliteit. Belangrijke thema's daarin zijn aandacht voor klimaat, luchtkwaliteit, geluid en natuur en landschap.

Duurzaam Veilig Verkeer

In de visie 'Duurzaam Veilig' wordt nadrukkelijker dan voorheen gestreefd naar het wegnemen van de oorzaken van de verkeersonveiligheid. In deze visie wordt een integrale benadering voorgestaan waarbij functie, vorm en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd. Om een functioneel gebruik van de weg mogelijk te maken zal de categorie-indeling inzichtelijker moeten worden voor de weggebruiker. Derhalve is begonnen met het opstellen van een categoriseringsplan. Dit resulteerde in april 1997 in het "Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis; Deel I (Voorlopige) Functionele en operationele eisen" [11]. In het handboek is een stappenplan uitgewerkt waarbij drie wegcategorieën zijn onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Per wegcategorie is een aantal operationele eisen opgenomen voor wegvakken en kruispunten binnen en buiten de bebouwde kom. De Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen (ROA) zullen worden herzien. De Richtlijnen Ontwerp Niet-Autosnelwegen (RONA) zijn herzien in het Handboek Wegontwerp, dat in 2003 van kracht is geworden.

Op 1 juli 1997 hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen een intentieverklaring over het startprogramma Duurzaam Veilig ondertekend. Het startprogramma vormt de eerste stap naar een meer uniform Nederlands wegennet en bevat afspraken over onder meer infrastructurele maatregelen, handhaving, educatie en flankerende maatregelen.

Nationaal Milieubeleidsplan (NMP-4)

In het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP-4) is in relatie tot de verbreding van de N 209 met name een wijziging van het beleid ten aanzien van geluid relevant [12]. Het NMP4 geeft aan dat het geluidsbeleid zich richt op het vergroten van de akoestische kwaliteit, passend bij de functie van een specifiek gebied. De geluidshinder wordt gebiedsgericht aangepakt waarbij een grotere rol voor de lokale overheid is weggelegd.

De redenering is dat de lokale overheid vaak beter in staat is om de lokale kwaliteit van de leefomgeving te beoordelen dan de rijksoverheid. Aanvullend aan het gebiedsgerichte beleid zal het rijk inzetten op bronbeleid en innovatie om de akoestische kwaliteit te verbeteren.

Het streven voor 2030 is dat in alle gebieden een goede akoestische kwaliteit heerst. Akoestische kwaliteit betekent dat de gebiedseigen geluiden te horen zijn en niet overstemd worden door niet-gebiedseigen geluid. Dit betekent niet dat het overal stil moet zijn maar dat het geluidsniveau moet passen bij het gebied. De akoestische kwaliteit in de Ecologische hoofdstructuur (EHS) is in 2030 gerealiseerd. In het NMP4 is onder andere de volgende doelstelling vastgesteld: voor 2010 is de ambitie dat de akoestische situatie niet is verslechterd ten opzichte van 2000 (stand still).

Structuurschema Groene Ruimte / Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw / Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000 / 2020

In het Natuurbeleidsplan [13] werd gestreefd naar een stelsel van samenhangende natuurgebieden, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In het Structuurschema Groene Ruimte [14] zijn naast de natuurkerngebieden (onderdeel EHS) ook overige, waardevolle landelijke gebieden aangegeven. Om de ruimtelijke samenhang van de EHS te versterken zijn in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000 / 2020 [15] en de Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw [16] aanvullend acht 'robuuste verbindingen' opgenomen. De 'robuuste verbindingen' van de Vijfde Nota en de Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw hebben meer dan alleen een ecologische functie. Ze dragen onder meer ook bij aan de versterking van de landschappelijke en cultuurhistorische identiteit. De EHS en overige waardevolle gebieden zijn nader uitgewerkt in provinciale en gemeentelijke plannen.

Voor de gebieden binnen de EHS is een beschermingsregime van kracht die bij het opstellen van (ruimtelijke) plannen de volgende vier te doorlopen stappen impliceert, het zogenaamde 'neen, tenzij-beginsel':

1. bestaat er zekerheid dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast?
2. als die zekerheid niet bestaat, zijn er alternatieve oplossingen die deze zekerheid wel kunnen geven?
3. bestaan er dwingende redenen van groot openbaar belang om het project te rechtvaardigen indien aantasting van de natuurlijke kenmerken plaatsvindt en bij 'ontstentenis' van alternatieve oplossingen?
4. welke compenserende maatregelen worden getroffen indien het project wordt uitgevoerd?

Natuurbeschermingswet

De (relatief nieuwe) Natuurbeschermingswet garandeert de bescherming van de oude natuurbeschermingswetgebieden: de zgn. Staatsnatuurreservaten en de Beschermde natuurreservaten, maar ook de speciale beschermingszones vanuit het Europese Natura 2000-netwerk (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden). Omdat in of nabij (i.v.m. mogelijke externe werking) de N 209 geen door de natuurbeschermingswet beschermde (natuur)gebieden liggen, gaan we verder op de werking van deze wet niet dieper in.

Flora- en faunawet

In Nederland is, aanvullend op de gebiedsbescherming door de Natuurbeschermingswet, bescherming van soorten geregeld via de Flora- en faunawet. Een groot aantal inheemse soorten is beschermd. Dit betreft onder meer een aantal plantensoorten, vrijwel alle zoogdieren, vogels, amfibieën en reptielen, een aantal vissen, een aantal dagvlinders, een aantal libellen en enkele overige soorten (enkele keversoorten, vier soorten mieren en enkele andere ongewervelde diersoorten).

Onder de huidige regels van de Flora- en faunawet kan ontheffing worden aangevraagd voor het doden, vangen, opzettelijk verontrusten en dergelijke van beschermde planten- en diersoorten. Ontheffing kan worden verleend, indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort, en bij zwaar beschermde (tabel 2 en 3 van de AMvB), wanneer er geen andere bevredigende oplossing bestaat en indien sprake is van 'dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten, met dien verstande dat vanwege dit belang geen ontheffing of vrijstelling kan worden verleend ten aanzien van vogels behorende tot een beschermde inheemse diersoort'.

In het kader van de verbreding van de N 209 wordt de beschikbare informatie met betrekking tot het voorkomen van soorten in de omgeving van de N 209 verzameld en getoetst aan de verbodsbepalingen zoals vastgelegd in de Flora- en faunawet.

Aanvullend onderzoek naar het al of niet voorkomen van o.a. de Rugstreeppad is nodig om uitspraken te kunnen doen over al of geen schadelijke effecten, over al of geen schadebeperkende (mitigerende) maatregelen en over een eventuele ontheffingsaanvraag.

7.1.3 Provinciaal beleid

Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010

In dit provinciaal beleidsplan [17] zijn een aantal relevante strategische lijnen aangegeven. De Provincie wil blijvend investeren in groen, water en milieu, streeft naar behoud en versterking van biodiversiteit in Zuid-Holland. Daarnaast wordt aangegeven dat actief ingezet wordt op structurele oplossingen voor problemen op het gebied van luchtkwaliteit, externe veiligheid en geluid. Conform wat ook in het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002 – 2020 gesteld wordt van belang geacht dat een duurzaam evenwicht gevonden moet worden tussen de eisen aan bereikbaarheid en de eisen aan gezondheid en veiligheid. Primair voor kiezen te bouwen op knooppunten van openbaar vervoer. Oplossingen vinden voor bestaande knelpunten staat bij ons hoog op de agenda en nieuwe knelpunten voorkómen is voor ons een dwingende opgave.

Beleidsplan Milieu en Water 2000-2004

Dit provinciaal beleidsplan [18] bevat een aantal relevante beleidsdoelen. Zo wil de Provincie de groei van het gebruik van de auto voor het woon-werkverkeer en recreatief verkeer terugdringen en luchtverontreiniging, geluidsoverlast en de uitstoot van CO₂ verminderen. Ook dient de (externe) veiligheid te worden verbeterd door het aantal zware vrachtauto's in woongebieden terug te dringen.

Het plan geeft ook aan dat het fysiek scheiden van vervoersstromen kansen biedt om de bereikbaarheid te vergroten. Ontvlechting vraagt om de aanwezigheid van een parallelle structuur en hoogwaardig regionaal en lokaal openbaar vervoer.

Hiernaast geeft de provincie aan de omgevingskwaliteit te willen verbeteren door de mobiliteit beter te beheersen en milieuvriendelijker te maken. Deze verbetering zal onder andere optreden door het stimuleren van fietsgebruik en goederenvervoer via water en rail.

Streekplan Rijnmond

In dit streekplan ^[19] uit 1996 zijn zowel huidige ruimtelijke functies als ruimtelijke ontwikkelingen vastgelegd. Relevante functies en ruimtelijke ontwikkelingen zijn:

- Realisatie VINEX-locaties Noordrand II en III.
- HSL en hoogwaardig openbaar vervoer Zoetermeer – Rotterdam (ZORO).
- Intermediaire zone, een groene geleidingszone met ecologische kwaliteit tussen Rotterdam en Noordrand II en III.
- N 470-zuid verbinding Pijnacker en Rotterdam.

Ten aanzien van weginfrastructuur is het beleid gericht op een filevrije afwikkeling voor het economisch noodzakelijk verkeer (vrachtverkeer en zakelijk verkeer).

De Groenblauwe Slinger / Intermediaire zone

In de Vierde Nota Extra ^[20] en het Regionaal Structuurplan VINEX-locatie Noordrand II en III ^[21] is een groot deel van de Boterdorpsche Polder aangewezen als groene ruimte met een recreatieve functie. Het gebied wordt een ecologisch / recreatieve verbinding tussen Midden Delfland en het Groene Hart (het Lagebergse Bos in het Rottemerengebied). Het gebied valt deels onder de EHS en deels onder de provinciale EHS (PEHS).

De groene ruimte zou zoveel mogelijk als rietland en ruigte ingericht worden. In verband met de risico's van de (water)vogels voor het vliegverkeer is besloten de inrichting te wijzigen. Voor de nieuwe inrichting is een inrichtingsvoorstel opgesteld.

De N 209 doorkruist het gebied van deze Groenblauwe Slinger van de Wildersekade tot aan het aansluitpunt Boterdorpsweg / Bergweg-Zuid. De N 209 vormt hierdoor na realisatie van de Groenblauwe Slinger een barrière voor recreanten te fiets en te voet en voor de aanwezige fauna. Er bestaat een voorkeur voor een doorgang onder de N 209, ter realisatie van een fiets- en wandelverbinding en een ecologische verbinding, nat en droog (zie ook paragraaf 2.2.2).

Vlinderstrik

Ten westen van de Wildersekade is de realisatie van een natuur en recreatiegebied voorzien, de "Vlinderstrik". De inrichting van het gebied is nog niet vastgesteld. Dit gebied heeft een dubbelopdracht, het dient ook ter compensatie van het areaal natuur dat verloren gaat bij de realisatie van de Tweede Maasvlakte. De N 209 loopt parallel aan dit gebied.

Provinciaal verkeer en vervoersplan

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP) 2002-2020 (vastgesteld) is het netwerk van weginfrastructuur opgebouwd uit schaalniveaus ^[22]. De volgende schaalniveaus worden onderscheiden: (Inter-) nationaal, randstedelijk, regionaal, agglomeratief en lokaal niveau. De N 209 wordt hierbij getypeerd als een weg op regionaal niveau. Dit niveau wordt als volgt omschreven: "Wegen van belang voor de ontsluiting c.q. bereikbaarheid van een regio als geheel. In de regel bedient dit niveau verkeer met afstanden van 10 tot 30 km.". De N 470 wordt in een categorie hoger geplaatst ten opzichte van de N 209.

Voor de N 209 bij Bergschenhoek is een partiële verdubbeling aangegeven als maatregel in fase 1: 2003-2007.



Afbeelding 7.22
regionaal wegennet
Bron PVVP,
21-1-2004.

Compensatiebeginsel natuur en landschap

De provincie Zuid-Holland heeft een compensatiebeginsel opgesteld. Hierin zijn richtlijnen opgenomen wanneer en hoe met compensatie van verloren gaande natuur en landschapswaarden in de provincie Zuid-Holland omgegaan dient te worden [23].

Provinciaal Ecologische Hoofdstructuur

Ecologische verbindingzones [24] maken deel uit van de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur, welke in de jaren 90 door de Provincie is uitgewerkt (uitwerking van Natuurbeleidsplan en Structuurschema Groene Ruimte). Door de provincie Zuid-Holland is gedefinieerd welke ecologische verbindingzones er verspreid in de Provincie liggen.

7.1.4 Regionaal beleid

Regionaal Verkeers- en vervoersplan 2003 - 2020

In het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) 2003-2020 [25] zijn kwaliteitseisen gesteld aan de infrastructuur. Samen met de wegbeheerders binnen de regio wil de stadsregio Rotterdam er voor zorgen dat de netwerken van verkeer en vervoer aan de verwachtingen van de reizigers voldoen.

Bij het bepalen van de juiste kwaliteit van de infrastructuur zijn twee algemene richtlijnen van belang:

- Reizigers in de Randstad moeten vanaf hun voordeur binnen 45 tot 60 minuten elk randstedelijk knooppunt / voorzieningencentrum kunnen bereiken. Over het algemeen gaat het hierbij om reizen over afstanden tussen de 30 en 80 kilometer.
- Reizigers binnen de gemeente Rotterdam moeten vanaf hun voordeur binnen 30 tot 45 minuten elk regionaal knooppunt / bovenlokaal voorzieningencentrum kunnen bereiken. Het gaat hierbij om verplaatsingen tussen de 10 en 30 kilometer.

Het kwaliteitsnetwerk van wegen in het RVVP bestaat uit randstedelijke wegen, regionale wegen en subregionale wegen. De N 209 wordt in dit kader als subregionale weg gedefinieerd.

Subregionale wegen verbinden woonkernen, bedrijventerreinen en knooppunten met het randstedelijk en regionale wegennet. De minimale gemiddelde snelheden die op deze wegen wordt gegarandeerd zijn: binnen de bebouwde kom 15 km / uur, buiten de bebouwde kom 30 km / uur.

In het RVVP wordt de N 209 als volgt beschreven:

“De N 209 is een subregionale weg ofwel een verbinding van de bestaande kernen in dit deel van de regio met het bovenliggend wegennet. Dit komt ook overeen met het huidige gebruik van deze weg waarop nu slechts 10% van het verkeer doorgaand is. Om de subregionale functie na afbouw van de Vinex goed te kunnen blijven vervullen, is betere benutting en eventueel vergroting van de capaciteit van de N 209 nodig. Als de N 209 onder de gewenste kwaliteit zakt en moet worden uitgebreid, moet er ook aandacht zijn voor de gesignaleerde problemen met geluidsoverlast en onveilige oversteken voor het langzaam verkeer. Op korte termijn wordt de planvorming voor de verbreding van de N 209 tussen Bergschenhoek en Rotterdam gestart. Daarnaast is een planstudie noodzakelijk naar de verbreding van de N 209 tussen Bleiswijk en Bergschenhoek. Er wordt onderzocht om vooruitlopend daarop op korte termijn een aantal knelpunten aan te pakken.”

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP) 2002-2020 (vastgesteld) is het netwerk van weginfrastructuur ten opzichte van het RVVP anders opgebouwd dan in de vorige paragraaf is beschreven. De kwaliteitseisen uit het RVVP en PVVP zijn dus verschillend. Echter in relatie tot andere wegen in het gebied liggen de verhoudingen hetzelfde. De N 470 wordt zowel in het RVVP als in het PVVP in een categorie hoger geplaatst dan de N 209 (RVVP: regionaal versus subregionaal; PVVP: regionaal OVN+ versus regionaal).

Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer

Als nadere uitwerking van het RVVP is in 2005 het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer vastgesteld. Het kwaliteitsnetwerk bestaat uit wegen die de belangrijkste regionale economische centra ontsluiten. Doelen dit in het kader van het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer zijn geformuleerd zijn het verbeteren en beter benutten van de infrastructuur, beperken van negatieve effecten van goederenvervoer, inperken van het gebruik van ongewenste routes, het belang van goederenvervoer betrekken in de planvorming en het verbeteren economische positie van de regio.

Nota Koers & Inzet

De Nota Koers & Inzet is een voorloper van het Ruimtelijk plan Regio Rotterdam 2020 (RR 2020) [26], dat in 2005 is vastgesteld. De Nota Koers & Inzet is ambitiestellend.

Relevante punten van deze nota zijn:

- Hoofdpoging is een compleet en goed functionerend groen-blauw raamwerk in de regio, stevig ingebed in het omringende deltalandschap, waarin het ecologische systeem zich kan ontwikkelen, waar een duurzame bescherming tegen watersnood en wateroverlast van uitgaat en dat bijdraagt aan de leefbaarheid in het stedelijk gebied.
- Het RR2020 bouwt voort op lopend beleid en de projecten in uitvoering. Onder de projecten in uitvoering vallen de woningbouwlocaties Noordrand II en III, de ‘Groenblauwe Slinger’ voor natuur en landschap (zie Streekplan Rijnmond), 100 ha groengebied bij de ‘Vlinderstrik’ nabij Rotterdam Airport (zie Streekplan Rijnmond), in het regionale wegennet wordt provinciale weg N 209 verbeterd en de N 470 aangelegd.

Fasering infrastructuur 3B-gemeenten

De aanpassingen in de infrastructuur, die nodig zijn door onder andere de realisatie van de VINEX-locaties, blijven achter ten opzichte van het tempo waarin de bouwlocaties ontwikkeld worden [27]. Daarom hebben de gemeenten Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk en de gemeente Rotterdam de infrastructurele knelpunten voor de komende tien jaar in kaart gebracht. Voor de analyse is gebruik gemaakt van de regionale verkeersmilieukaart (RVMK) voor de gemeente Rotterdam. Uit de analyse volgen drie relevante punten:

- Het zuidelijk deel van de nog te realiseren N 470 tussen de N 209 en de Oudelandselaan dient prioriteit te krijgen en als 2 x 2 rijstroken worden aangelegd.
- Vanaf 2005 vormt de N 209 een belangrijk knelpunt. Een uitbreiding naar 2 x 2 rijstroken voor het traject Ankie Verbeek-Ohrlaan – Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid met extra opstelcapaciteit bij de verkeerslichten zal dit waarschijnlijk oplossen.
- De realisatie van de A13 / 16 heeft geen ontlasting maar juist extra verkeersdruk voor de N 209 tot gevolg. Vooral de Doenkade, Bergweg-Zuid en Molenlaan profiteren van de aanleg.

Regionaal Groenblauw Structuurplan 2 (RGSP2)

Het RGSP2 is een gezamenlijk product van de stadsregio Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. Hiermee wordt het huidige provinciale en stadsregionale groenbeleid voor de regio Rotterdam geactualiseerd en een relatie gelegd met het nieuwe waterbeleid.

In het RGSP2 wordt gesteld dat de uitvoering van het huidige groenblauwe beleid te wensen over laat en dat een inhaalslag nodig is om dit beleid ook daadwerkelijk te realiseren. Daarnaast wordt een extra impuls nodig geacht om uitvoering te geven aan het waterbeleid, de ecologische kwaliteit te kunnen waarborgen, en een antwoord te bieden op de toenemende vraag naar recreatiemogelijkheden en een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat. Als doelstelling is geformuleerd het realiseren van een robuuste, samenhangende en gevarieerde groenblauwe structuur.

In dit kader worden in de RGSP2 de volgende aandachtspunten genoemd: versterken van de robuustheid van de groenblauwe structuur en het invullen van ontbrekende schakels (ontwikkelen natuur en recreatiegebieden), realisatie van recreatieve fiets- en wandelverbindingen, van recreatieve concentratie- en transferpunten, van de wateropgave in het stedelijk en landelijk gebied en ontwikkeling van verbrede landbouw.

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

Het RR2020 is een strategisch ruimtelijk ontwikkelings-programma voor de regio R'dam voor de periode 2005 tot 2020. Het is een herziening van het streekplan Rijnmond van de provincie Zuid-Holland en een uitvoeringsgericht regionaal structuurplan voor de stadsregio Rotterdam.

Het RR2020 heeft als doel het versterken van de Rotterdamse regio. Al enkele jaren loopt de economische ontwikkeling van dit deel van de Randstad achter bij de ontwikkelingen elders in het land. Het RR2020 zet daarom in op het verstevigen van de regionale economie, het verbeteren van de woon- en leefomgeving en het inspelen op de sociaal-culturele diversiteit. Dit komt tot uiting in vijf ruimtelijke ontwikkelingszones waar de ruimtelijke en economische potenties worden gestimuleerd en vijf nieuwe sectorale speerpunten van het regionale en provinciale beleid.

In het RR2020 is een programma voor infrastructuur opgenomen. In dit programma zijn projecten opgenomen in de categorieën rijkswegennet, onderliggende wegennet, openbaar vervoer en spoor. Herinrichting van de N 209 vormt een onderdeel van dit programma.

7.1.5 Gemeentelijk beleid

Verkeers- en vervoerplan Rotterdam 2003 - 2020

De gemeente Rotterdam heeft in het Verkeers- en vervoersplan Rotterdam 2003-2020 ^[28] haar beleidsvoornemens ten aanzien van verkeer en vervoer geformuleerd en vastgesteld. Bereikbaarheid en leefbaarheid zijn hierin de rode draad. De Rotterdam-Noordrand is als stadspoort aangewezen.

Om als stadspoort te functioneren zijn enkele aanvullende voorzieningen nog te realiseren, waaronder:

- HSL-shuttlestop.
- Stervormige fietsnet.
- P+R-voorziening.
- Tramverbinding.

Bestemmingsplan "Buitengebied" - Bergschenhoek

Het Bestemmingsplan "Buitengebied" bestrijkt onder andere het gebied ten noorden van de N 209 in de gemeente Bergschenhoek. Deze gronden zijn bestemd voor agrarische bedrijfsvoering ten behoeve van aan de grond gebonden agrarische bedrijven én voor niet-grond gebonden agrarische bedrijven, voor zo ver deze aanwezig waren voor vaststelling van het bestemmingsplan ^[29].

Bestemmingsplan “Weg en Land”- Bergschenhoek

Het Bestemmingsplan “Weg en Land” betreft onder andere het gebied ten zuiden van de N 209 en ten noorden van de Bergweg-Zuid in de gemeente Bergschenhoek^[30].

De gronden in de westhoek zijn bestemd voor agrarische bedrijfsvoering ten behoeve van aan de grond gebonden agrarische bedrijven. De gronden in de oosthoek hebben een bijzondere bestemming, de verpleeginrichting De Rustenburg. Ten oosten van de Bergweg-Zuid is voornamelijk een agrarische bestemming toegekend, ook zijn twee kleine bedrijven en enkele eengezinswoningen bestemd. De N 209 zelf heeft met op- en afritten de bestemming verkeersdoeleinden.

Bestemmingsplan “Wildersekade II” – deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek

Het Bestemmingsplan “Wildersekade II” betreft onder andere het knooppunt Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Wildersekade. De N 209 heeft een verkeersbestemming. Ten zuidwesten van het knooppunt hebben de gronden een recreatieve bestemming. Ten noorden van de N 209 geldt een agrarische bestemming ^[31].

Bestemmingsplan ‘Natuur- en businesspark Schieveen’ ⁸

Bestemmingsplan ‘Natuur- en businesspark Schieveen’ betreft een gebied van 460 hectare tussen Delft en Rotterdam, ten noorden van Rotterdam Airport. Van dit gebied is 220 hectare bestemd als een vrij toegankelijk natuurgebied. Grenzend aan het natuurgebied is 75 ha bestemd voor een hoogwaardig en duurzaam science- en businesspark. Daarnaast is in het noordelijke deel van de Oude Bovendijk ruimte bestemd voor achttien woningbouwkwartalen^[32].

Bestemmingsplan ‘Park Zestienhoven’

Het bestemmingsplangebied ligt ten zuiden van de Doenkade en luchthaven Zestienhoven. Het plangebied wordt doorsneden door het spoor van de hogesnelheidslijn (HSL). Dit gebied valt buiten het bestemmingsplan Polder Zestienhoven gehouden. Het gebied is onderverdeeld in Laag, Midden en Hoog Zestienhoven.

In Laag Zestienhoven wordt de recreatieve en ecologische verbinding met het buitengebied gecombineerd met een spaarwatersysteem, de ontwikkeling van een bijzonder woonmilieu met circa 600 woningen, groenvoorzieningen, 300-330 volkstuinen en 6 sportvelden. In Midden Zestienhoven worden circa 1200 woningen in middelhoge dichtheden, circa 43.000 m² bedrijven en diverse wijkgerichte voorzieningen ontwikkeld. Tevens wordt gestreefd naar een nieuwe verbindingsweg tussen Rotterdam Airport en de GK van Hogendorpweg realiseren, de zogeheten noordelijke hoofdas van polder Zestienhoven.

7.1.6 Beleid waterschappen

Legger Boezemwaterkeringen en Keur (Hoogheemraadschap Schieland)

Bij het opstellen van het ontwerp dient rekening te worden gehouden met de in de Keur van het Hoogheemraadschap Schieland opgenomen geboden en verboden aangaande uit te voeren werken en werkzaamheden in de keurzones van dijklichamen ^[33].

Waterbeheersplan Hoogheemraadschap Schieland 1999-2003 verlengd 2003-2007

Het Hoogheemraadschap van Schieland streeft naar een optimaal en duurzaam beheer van het watersysteem en de waterketen tegen maatschappelijk acceptabele kosten. Hierbij wordt uitgegaan van integraal waterbeheer. Schieland zal diverse maatregelen nemen om de capaciteit van het watersysteem te vergroten. Verder heeft Schieland als doel dat 30 % van de wateren moet voldoen aan de ecologische doelstelling, volgens de STOWA-systematiek^[34].

⁸ De Raad van State heeft het besluit van het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland betreffende het bestemmingsplan ‘Natuur- en businesspark Schieveen’ van 13 december 2005 plan vernietigd.

Kortweg kunnen de visies en doelen uit het waterbeheersplan als volgt worden gekenmerkt^[35]:

- Beschrijving van de poldervisies: water is sturend en ruimte voor water.
- Bij toenemend verhard oppervlak voldoende waterberging realiseren om peilstijgingen / wateroverlast te beperken.
- Eisen stellen aan waterafvoer van intensief gebruikt wegdek.
- Geen minder doorlatende lagen doorgraven of perforeren in verband met kwel.
- Aandacht besteden aan kruisende aan- en afvoerwatergangen.

In het beheersplan is capaciteit gereserveerd ter opvang van de groei van het afvalwateraanbod veroorzaakt door stedelijke groei en uitbreiding van het areaal glastuinbouw.

7.1.7 Watertoets

In het kader van de watertoets is het Hoogheemraadschap Schieland gevraagd waarmee rekening moet worden gehouden bij de reconstructie van de N 209.

Uitgangspunten Hoogheemraadschap van Schieland

Bij de reconstructie van de N 209 zijn een aantal thema's in het kader van het waterbeheer van belang. In het kader van de watertoets heeft het Hoogheemraadschap van Schieland deze thema's uitgewerkt en daarbij uitgangspunten geformuleerd, waarmee bij het ontwerp van de reconstructie van de N 209 rekening moet worden gehouden.

Voorkomen wateroverlast

Een goede doorstroombaarheid en onderhoudbaarheid van watergangen ten behoeve van de aan- en afvoer van oppervlaktewater is een eerste vereiste. Het gaat hierbij om de ligging en breedte van watergangen en de kruisingen met infrastructuur (bij dit laatste is de afmeting van duikers van belang. De kruising van de hoofdwatergang afvoer met de N 209 zal een duiker van minimaal 2,5 meter breed moeten worden en 2 meter hoog (waarvan 1 meter boven de waterlijn en 1 meter eronder). Hierbij is het gewenst om de duiker zodanig uit te voeren dat ook landgebonden dieren de duiker kunnen benutten als veilige kruising. Dit is een zogenaamde ecoduiker, met aan weerszijden looppaden, en is gewenst in verband met de ecologische verbindingzone die de provincie hier heeft geprojecteerd.

Verder is van belang dat de weg op voldoende hoogte ten opzichte van het waterpeil wordt aangelegd. Te dempen water moet volledig worden gecompenseerd in hetzelfde peilgebied. Een toename van verhard oppervlak moet gecompenseerd worden door het graven van extra water in hetzelfde peilgebied. De hoeveelheid hiervan bedraagt in dit geval 13 procent van het netto extra wegooppervlak.

Veiligheid

De stabiliteit en onderhoudbaarheid van waterkeringen moet ten allen tijde gewaarborgd zijn. Aan werkzaamheden op en in de nabijheid van waterkeringen stelt het hoogheemraadschap daarom voorwaarden.

Duurzaamheid

Elk plan moet zo mogelijk een bijdrage leveren aan verbetering van de waterkwaliteit. Negatieve effecten op de waterkwaliteit moeten worden voorkomen. De waterkwaliteit voldoet niet aan de landelijke streefwaardes; met de juiste inrichtingsmaatregelen voor nieuw te graven water kan en moet deze worden verbeterd, waardoor wordt bijgedragen aan het bereiken van de landelijke streefwaardes. Het direct lozen op oppervlaktewater van hemelwater dat van het wegdek afstroomt, is verboden. Het aanbrengen van een zuiverende voorziening is een voorwaarde. Tijdelijke lozingen ten behoeve van de aanleg van de weg moeten vooraf bij het hoogheemraadschap gemeld worden. Bij lozing van grondwater kan het nodig zijn grondwatermonsters te nemen.

8 LEEMTEN IN KENNIS EN AANZET EVALUATIEPROGRAMMA

8.1 LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE

Algemeen

De belangrijkste leemten in kennis in het kader van deze studie zijn algemeen benoemd en vervolgens per thema kort toegelicht. De leemten in kennis ontstaan deels door het ontbreken van kennis en / of informatie voor het betreffende thema maar voor het grootste deel door onzekerheid over ontwikkelingen in de toekomst. Die onzekerheid ontstaat vooral omdat het studiejaar 2020 nog ver weg is. Het doel van de beschrijving van de leemten in kennis is om besluitvormers een indicatie te geven van de volledigheid van de informatie op basis waarvan zij een besluit gaan nemen.

In algemene zin kan worden gesteld dat er geen ernstige leemten in kennis geconstateerd zijn. De leemten in kennis staan een oordeel over de positieve of negatieve effecten van de alternatieven naar onze mening niet in de weg. Wel is het van belang om de geconstateerde leemten in kennis in de vervolgfase van dit project opnieuw in beschouwing te nemen. Daarnaast dient in het evaluatieprogramma rekening te worden gehouden met de leemten (zie paragraaf 7.3).

Oorzaken leemten in kennis en informatie

Tijdens het opstellen van dit MER is een aantal leemten in kennis en informatie geconstateerd. Hiervoor zijn de volgende algemene redenen aan te voeren:

- *Modellen.* Modellen zijn per definitie een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid. Met andere woorden: een model geeft de werkelijkheid zo volledig mogelijk weer. Belangrijk voor de betrouwbaarheid van modellen is welke basisinformatie, uitgangspunten en aannames zijn gehanteerd. Het gebruikte RVMK is een veelgebruikt model waar de verschillende wegbeheerders hun beleid mee doorrekenen.

Ook voor de luchtberekeningen gelden beperkingen voor wat betreft het model. Ter plaatse van de aansluiting van de N 209 met de N 472 zal ondanks de uitkomsten van het luchtonderzoek (géén overschrijdingen in 2010, 2015 en 2020) in werkelijkheid mogelijk toch sprake zijn van overschrijding van de grenswaarde voor NO₂, vanwege de bijdrage die alle wegvakken hier gezamenlijk leveren. Het computerprogramma CAR II is echter niet toereikend om hier een betrouwbare inschatting van te maken, ondermeer omdat factoren zoals hoogteverschillen, afscherming en windrichting niet in de berekening mee genomen kunnen worden. Dit onderzoek voldoet echter wel voor een afweging van alternatieven in het kader van de m.e.r.-procedure.

Voor een uitwerking op bestemmingsplan niveau zijn andere berekeningen nodig. In het kader van het bestemmingsplan zal moeten worden aangetoond (middels Pluim snelweg) dat er inderdaad geen overschrijdingen optreden. CARII rekent conservatief. Als in deze studie wordt voldaan aan de grenswaarden mag verondersteld worden dat met Pluim snelweg ook een onderschrijding van de norm optreedt.

- *Ontbrekende informatie.* Informatie kan tijdens het opstellen van het MER ontbreken doordat onderzoeken onafgerond zijn. Voor sommige onderzoeken is langere looptijd nodig, waardoor resultaten pas op langere termijn beschikbaar zijn. Tot slot kan er op diverse onderdelen informatie ontbreken die in dit stadium nog niet wordt onderzocht.
- *Onvolledig onderzoek.* Van enkele diersoorten zijn geen actuele verspreidingsgegevens bekend; er is recent geen goed veldonderzoek naar hun aanwezigheid verricht. De voorgenomen werkzaamheden aan de N 209 kunnen schade toebrengen aan individuen van deze soorten, bijvoorbeeld de Rugstreeppad en de Kleine modderkruiper. Ook onderbreking van lijnvormige landschapselementen (een rij bomen, een brede watergang) door de wegverbreding kan leiden tot overtredingen van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet, met name bij jagende of migrerende vleermuizen of tot het niet-functioneren van ecologische verbindingzones. In het geval van de Rugstreeppadden is aanvullend onderzoek nodig; bij de Kleine modderkruiper is

uitgegaan van het gegeven dat deze soort wel aanwezig is in de betrokken waterlopen. Bij de effectbepaling van de varianten en de geplande ecologische verbindingszone is uitgegaan van het worst-case-scenario: van de aanwezigheid van jagende en migrerende Dwerg-, Water- en Meervleermuizen.

Bodem

Het is niet bekend of de grond bij het tankstation dat in een aantal varianten geamoveerd dient te worden verontreinigd is. Indien dit het geval is zal bij amovering van het tankstation bodemsanering moeten plaatsvinden. Dit heeft een positief effect op de bodemkwaliteit.

8.2 AANZET EVALUATIEPROGRAMMA

Algemeen

Op grond van de Wet milieubeheer bestaat binnen de m.e.r.-procedure een verplichting tot het opstellen en uitvoeren van een evaluatieprogramma. Een evaluatieprogramma wordt gelijktijdig met het m.e.r.-plichtige besluit vastgesteld. Het MER voor het traject Ankie Verbeek-Ohrlaan-Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid dient een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten.

In het MER zijn voorspellingen gedaan over de ontwikkeling en de (milieu)effecten. Doel van het evaluatieprogramma is om te bezien of de werkelijke ontwikkeling en de daarmee samenhangende (milieu)effecten overeenkomen met de effecten zoals die in de MER zijn voorspeld.

Functies van de evaluatie

De m.e.r.-evaluatie is een vorm van evaluatie achteraf en heeft de volgende functies:

- De correctiefunctie: toetsing van voorspelde effecten in het MER voor het traject Ankie Verbeek-Ohrlaan-Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid aan de daadwerkelijk optredende effecten na realisatie van één der alternatieven in het studiegebied. Tevens wordt de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen getoetst en waar nodig verbeterd door het treffen van aanvullende maatregelen.
- De kennis- en leersfunctie: voortgaande studie naar leemten in kennis en leerpunten gebruiken in volgende stadia en bij soortgelijke projecten.
- De communicatiefunctie: rapportage en presentatie van de bevindingen aan betrokkenen.

Bij evaluatie spelen de daadwerkelijke effecten tijdens of na realisatie van de activiteit een rol evenals de bij het besluit aangenomen en in het MER voorspelde effecten. In het MER wordt volstaan globaal aan te geven wat de meest relevante evaluatiethema's zijn, wat er wanneer en hoe zou moeten worden onderzocht. Deze lijst is zeker niet limitatief. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat naar aanleiding van inspraak of opmerkingen van de Commissie m.e.r. evaluatiethema's aan de lijst worden toegevoegd. Het evaluatieprogramma wordt door het Bevoegd Gezag, de gemeenten Lansingerland en Rotterdam, vastgesteld en vervolgens uitgevoerd.

Moment van evaluatie

De evaluatie wordt, afhankelijk van doel en onderwerp, op verschillende momenten uitgevoerd: voor, tijdens en / of na de aanleg. Voor de aanleg wordt vaak de referentiesituatie in beeld gebracht ofwel een nulmeting gedaan, bijvoorbeeld ten aanzien van de geluidsbelasting. Zo kan worden nagegaan in hoeverre de geluidsbelasting toeneemt tijdens de aanleg (door vrachtbewegingen en machinerie) en na de aanleg (verkeer). In het besluit wordt het tijdpad aangegeven voor uitvoering van de evaluatie. In de evaluatie wordt alleen aandacht besteed aan het uiteindelijk in het besluit gekozen en daadwerkelijk te realiseren alternatief.

Een belangrijk onderdeel van de evaluatie is om na te gaan in hoeverre de doelen en uitgangspunten, zoals die zijn weergegeven in het MER zijn gerealiseerd of niet. Het al dan niet realiseren van de doelen en uitgangspunten heeft naar verwachting invloed op de voorspelde effecten.

Concrete aandachtspunten in de evaluatie

- Verkeerssituatie in 2020: Op dit moment (2007) zijn de ontwikkelingen rond de A13-A16 nog onduidelijk. Het is echter wel duidelijk dat deze ontwikkelingen van invloed zullen zijn op de toekomstige verkeersintensiteiten op de N 209. Ook andere ontwikkelingen rond dit plangebied kunnen een wat andere dan in de verkeersmodellen verwachte invloed hebben op de verkeersintensiteiten. Uiteraard geldt dat verschillen in verkeersintensiteiten ook wijzigingen opleveren voor verkeersgerelateerde milieueffecten zoals geluid en lucht.
- Om de toekomstige effecten te voorspellen zijn modellen gebruikt: voor verkeer, geluid, lucht en externe veiligheid. In de evaluatie kunnen met metingen deze modellen worden getoetst.
- De realisatie van de provinciale ecologische verbindingszone via de Wildersekade is nog niet gestart. Ook in de natuurgebieden die door deze zone verbonden moeten worden, zal nog natuurontwikkeling plaatsvinden. In de evaluatie kan worden nagegaan in hoeverre aan deze plannen invulling is gegeven en welke soorten daarvan hebben geprofiteerd. Getoetst kan worden of de uitgangspunten in dit MER juist waren. Hierbij kan ook het effect van de te realiseren ecopassage, al dan niet gecombineerd met een fietstunnel, worden betrokken.

BIJLAGE 1: BEGRIPPENLIJST

ACHTERGRONDCONCENTRATIE

De luchtverontreiniging ten gevolge van alle vervuilingsbronnen die niet gebonden zijn aan één aanwijsbaar punt. De achtergrondconcentratie wordt onder andere bepaald door de aanwezigheid van stoffen veroorzaakt door natuurlijke bronnen, bronnen in het buitenland en reeds aanwezige emissiebronnen in de omgeving (bijvoorbeeld verkeer, industrie en huishoudens).

ALTERNATIEF

Compleet uitgewerkte oplossing voor het traject Ankie Verbeek-Ohrlaan-Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid.

ARCHEOLOGIE

Wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen.

AUTONOME ONTWIKKELING

De ontwikkelingen die zich onafhankelijk van de voorgenomen activiteit in het studiegebied zullen voordoen.

BODEMARCHIEF

Potentiële, nog niet ontdekte, zich onder het oppervlak bevindende archeologische waarden in een gebied.

BODEMVERONTREINIGING

Inworp van stoffen, micro-organismen, warmte of straling op of in de bodem door, of als gevolg van menselijke activiteit, op zodanige wijze dat deze zich met de bodem kunnen vermengen, met de bodem kunnen reageren, zich in de bodem kunnen verplaatsen en / of ongecontroleerd kunnen verplaatsen en dat afbreuk wordt gedaan aan één of meer van de functionele eigenschappen van de bodem.

COMPENSERENDE MAATREGEL

Maatregel waarbij in ruil voor het aanbrengen van milieuschade op de ene plaats vervangende waarden elders worden gecreëerd.

CONTOUR

Een lijn getrokken door een aantal punten van gelijke (geluids)belasting. Door contouren te berekenen is het mogelijk het gebied vast te stellen dat een bepaalde (geluids)belasting ondervindt.

CULTUURHISTORIE

Geschiedenis van de ontwikkelingsgang der beschaving.

CULTUURHISTORISCHE KENMERKEN

Kenmerken die te maken hebben met de door de mens aangebrachte elementen, patronen en structuren die de ontwikkeling van het landschap illustreren in de historische tijdperiode.

dB(A)

Maat voor het geluidsdrukkniveau waarbij een frequentie-afhankelijke correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.

ECOLOGIE

Wetenschap die de relaties tussen organismen en hun omgeving (milieu) bestudeert.

ECOLOGISCHE HOOFDSTRUCTUUR (EHS)

Netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden.

ERFTOEGANGSWEG

Weg bedoeld voor het toegankelijk maken van erven. De door een erftoegangsweg geboden verkeersfunctie is uitwisselen. Verschil tussen type A en B wordt met name bepaald door de intensiteit van het verkeer.

ETMAALWAARDE

De hoogste waarde van de volgende drie geluidsniveaus: het equivalente geluidsniveau van de dagperiode, van de avondperiode verhoogd met 5 dB(A) en van de nachtperiode verhoogd met 10 dB(A); voor de bepaling van de etmaalwaarde van het wegverkeerslawaai wordt de avondperiode buiten beschouwing gelaten.

FAUNA

De dierenwereld.

FLORA

De plantenwereld.

FREATISCH PEIL

Vrije grondwaterspiegel, zijnde de (hypothetische) positie waar de waterdruk gelijk is aan de atmosferische druk.

GEA-OBJECTEN

Waardevolle geologische, geomorfologische of bodemkundige eenheden aan het aardoppervlak.

GEBIEDSONTSLUITINGSWEG

Weg waarop het verkeer op de wegvakken kan doorstromen en op de kruispunten kan uitwisselen. Het type verschil (A of B / 1 of 2) wordt bepaald door de intensiteit van het verkeer.

GELUIDSHINDER

Gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid.

GELUIDSBELASTING IN DB(A)

Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau op een bepaalde plaats, afkomstig van bepaalde geluidsbronnen.

GEOHYDROLOGIE

Wetenschap die de samenhang tussen de geologie en het voorkomen en de stroming van het grondwater bestudeert.

GEOMORFOLOGIE

Wetenschap die de natuurlijke vorm van het landschap bestudeert, zoals die ontstaan is door geologische processen en eventueel beïnvloed is door mense-lijk handelen.

GRENSWAARDE

Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd.

HABITAT

Een habitat is de plaats waar een organisme leeft of groeit, ook wel leefgebied.

I / C -VERHOUDING

Het I / C getal geeft de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van een wegvak aan, wat een aanduiding is voor de 'drukke' op de weg.

INFILTRATIE

Het wegzakken van water in de bodem of in een waterloop (ook: wegzijging)

KWEL

Naar boven gerichte waterbeweging, resulterend in het uittreden van grondwater aan het maaiveld via drains of capillaire opstijging.

LDEN

De geluidsbelasting in L_{den} wordt berekend als het gemiddelde van een geheel jaar. Overeenkomstig artikel 1 van de Wgh wordt onder de L_{den} -waarde zodoende verstaan het energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende drie waarden:

- het equivalente geluidsniveau gedurende de dagperiode (van 7.00 uur tot 19.00 uur);
- het equivalente geluidsniveau gedurende de avondperiode (van 19.00 uur tot 23.00 uur) vermeerderd met 5 dB, en;
- het equivalente geluidsniveau gedurende de nachtperiode (van 23.00 uur tot 7.00 uur) vermeerderd met 10 dB.

LANDSCHAP

De waarneembare ruimtelijke verschijningsvorm van het aardoppervlak, die wordt bepaald door de onderlinge samenhang en wederzijdse beïnvloeding van de factoren reliëf, bodem, water, klimaat, flora en fauna alsmede door de wisselwerking met de mens.

LUCHTVERONTREINIGING

Vreemde stoffen in de lucht die hinderlijk of schadelijk zijn voor mensen, planten, dieren en goederen.

MAAIVELD

De oppervlakte van het natuurlijk of aangelegde terrein.

MAATGEVENDE GELUIDSBELASTING

De hoogste waarde van de geluidsbelasting overdag enerzijds en de geluidsbelasting 's nachts + 10 dB(A) anderzijds.

MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF (MMA)

Reëel alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu zijn toegepast.

M.E.R.

Milieu-effectrapportage (=procedure).

MER

Milieu-effectrapport.

MITIGERENDE MAATREGEL

Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen of te beperken.

NAP

Nieuw Amsterdams Peil.

NATUURONTWIKKELING

Het scheppen van zodanige omstandigheden dat natuurlijke ecosystemen zich kunnen ontwikkelen.

NO, NO₂, NO_x

Stikstofmono-oxyde, stikstofdioxyde, stikstofoxyden.

NORM

Waarde waaraan een bepaalde concentratie moet voldoen om in een bepaalde klasse ingedeeld te worden.

NORMERING

Stelsel van normen en toetsing van resultaten aan een stelsel van normen.

NULALTERNATIEF

Bij dit alternatief wordt uitgegaan van de bestaande situatie en de autonome ontwikkeling. Dit alternatief dient als referentiekader voor de effectbeschrijvingen van alle andere alternatieven.

NULPLUSALTERNATIEF

Alternatief waarbij de bestaande route wordt opgewaardeerd met aanvullende maatregelen om de knelpunten op te lossen.

REFERENTIE

Vergelijking(smaatstaf).

RUN OFF

Afstroming van neerslag over het grondoppervlak, waarbij ook eventuele verontreinigingen worden meegevoerd.

STUDIEGEBIED

Gebied waarbinnen alle relevante effecten optreden bij aanleg van één der alternatieven.

TRACÉ

De ligging van een weg in of boven de bodem.

VARIANT

Concrete deeloplossing voor een knelpunt op het te verbreden tracé (bouwsteen voor de alternatieven).

VERBINDINGSZONE

Zone die deel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur en dienst doet als migratieroute voor organismen tussen kerngebieden en natuur-ontwikkelingsgebieden. Aanleg van verbindings-zones heeft als doel barrières tussen deze gebieden op te heffen.

VERWAAIING

Op het grondoppervlak liggende neerslag die door de wind wordt weggeblazen.

VRI

Verkeers Regel Installatie

VROM

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

WATERKWALITEIT

De chemische en biologische kwaliteit van water.

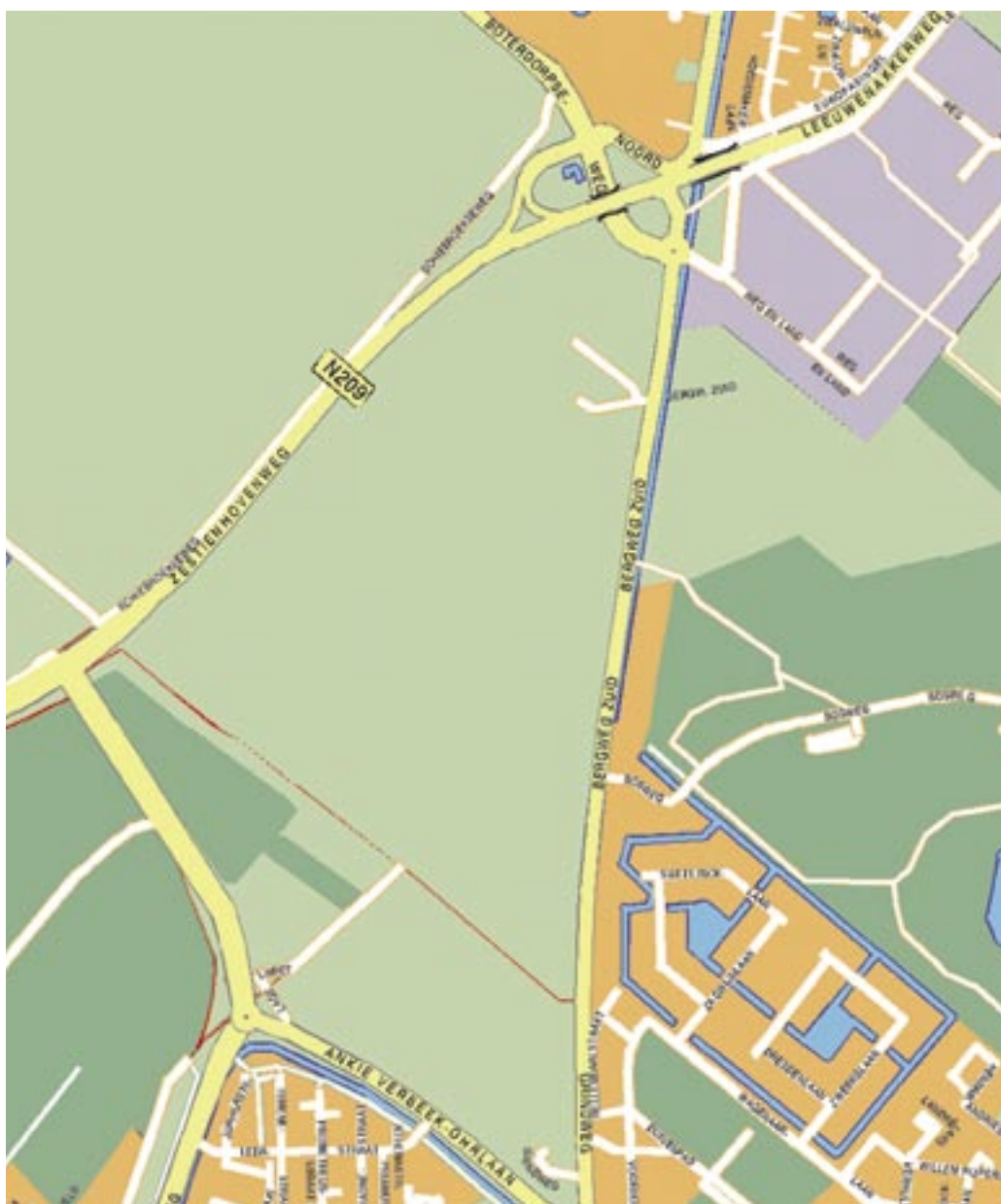
WATERKWANTITEIT

De wijze waarop een bepaalde hoeveelheid water door het studiegebied stroomt (waterhuishouding).

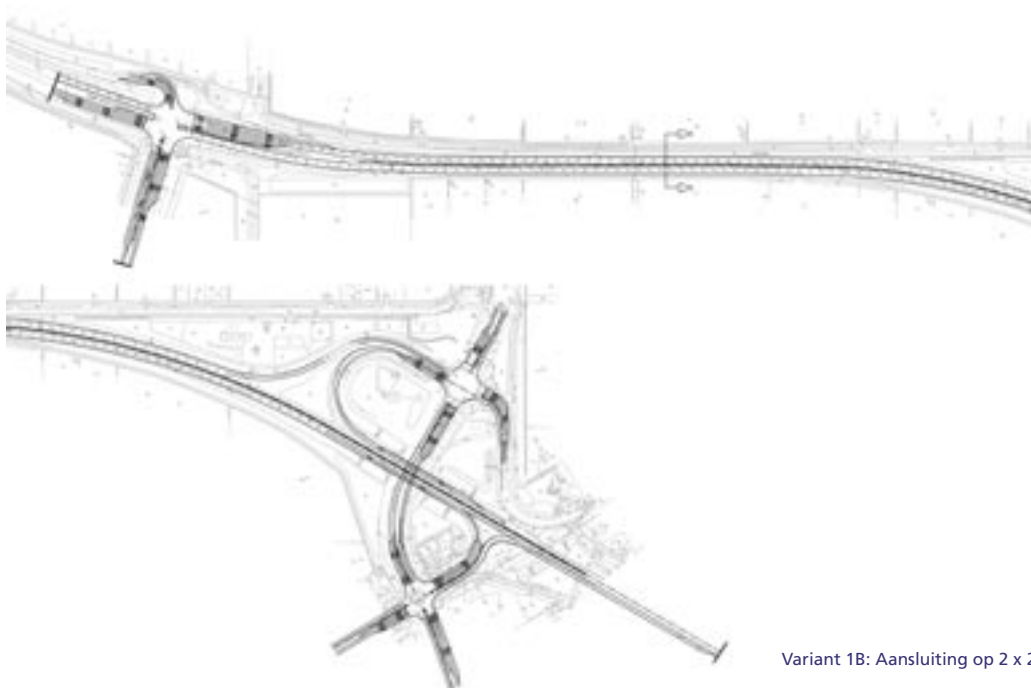
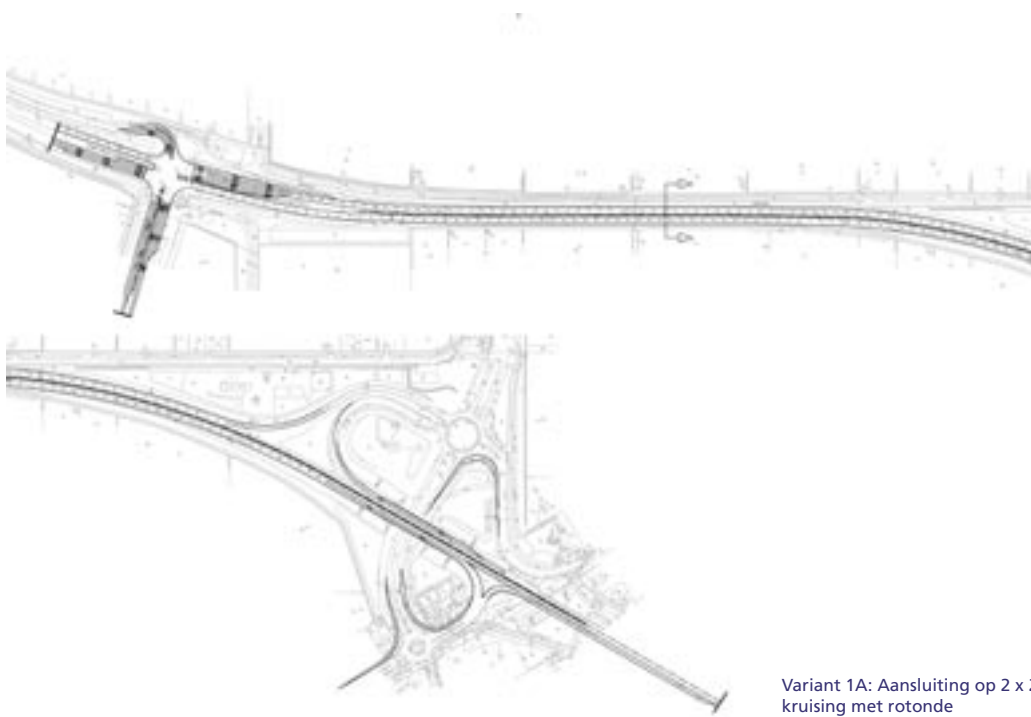
WATEROEREND PAKKET

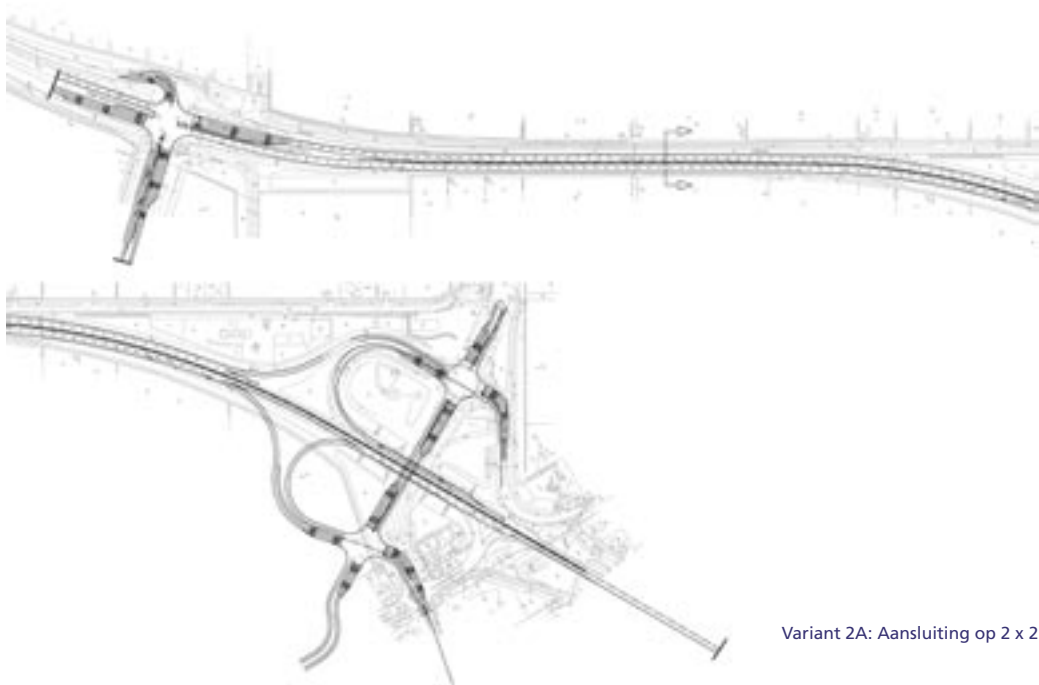
Een geologische formatie waarbinnen de relatief (ten opzichte van de omgeving) hoge doorlatendheid aanzienlijk transport van grondwater mogelijk maakt.

BIJLAGE 2: PLANGEBIED

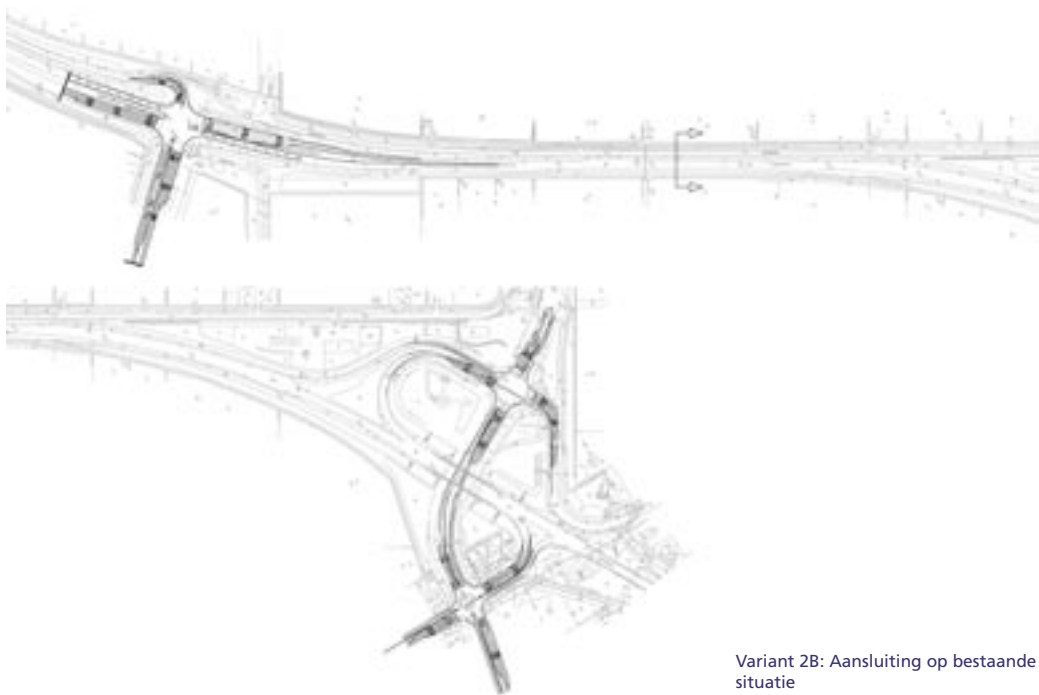


BIJLAGE 3: SCHETSONTWERPEN



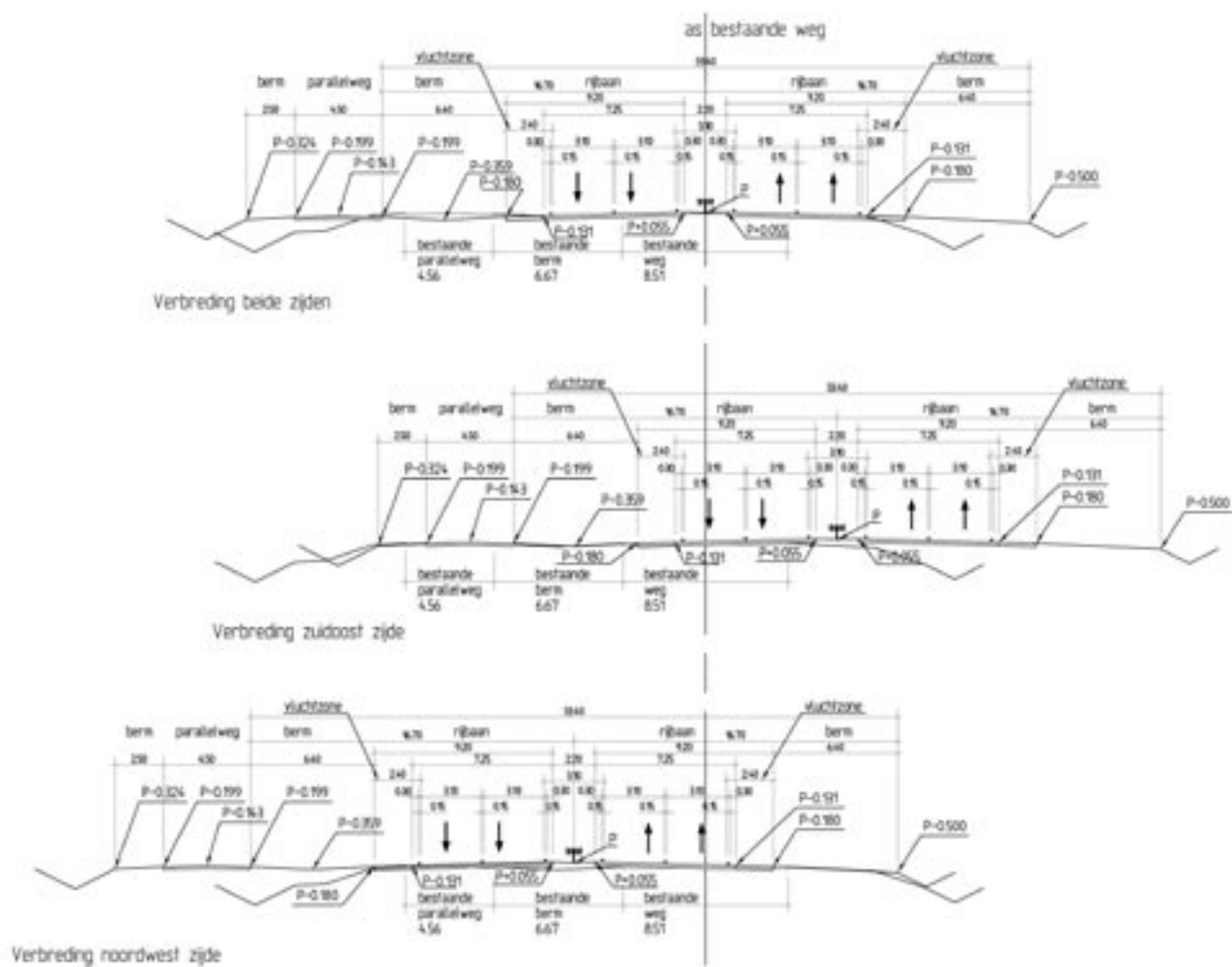


Variant 2A: Aansluiting op 2 x 2



Variant 2B: Aansluiting op bestaande situatie

BIJLAGE 4: DWARSPROFIELEN



BIJLAGE 5: RICHTLIJNEN EN MER

Richtlijnen Thema	Onderdeel	MER Referentie
Inleiding	Duidelijk moet zijn dat het voornemen van de provincie om het verkeersprobleem te verbeteren op de N 209 zowel betrekking heeft op het traject als op beide knooppunten. (uit aanvulling op de richtlijnen).	paragraaf 1.1
Probleem- en doelstelling	Geef kwantitatief aan wat de huidige en toekomstige problemen zijn ten aanzien van bereikbaarheid. Beschrijf de functionele opbouw van het wegennet volgens het vigerende beleid (PVVP en RVVP (uit aanvulling op de richtlijnen)). In welke mate wordt de N 209 conform de beoogde functies gebruikt?	paragraaf 7.1, bijlage 5
	Gebruik 2004 als referentiejaar (uit aanvulling op de richtlijnen).	paragraaf 3.3
	Geef inzicht in de verkeerskundige relaties in de regio en geef aan welke problemen specifiek op dit wegtracé van de N 209 van belang zijn.	paragraaf 7.1, bijlage 5
	Kwantitatief ingegaan op de aard van de problemen: - herkomst / bestemming van doorgaand en bestemmingsverkeer in het studiegebied en de intensiteit van dit verkeer; - op welke locaties wordt de weg / kruispuntcapaciteit overschreden en in welke mate.	paragraaf 7.1, bijlage 5
Beleid	Neem Regionaal Groenblauw Structuurplan 2 (RGSP2) en het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020) beide uit 2005 op. Deze plannen geven aan dat hier een integrale opgave speelt, namelijk de combinatie van infrastructuur en een ecologische en recreatieve verbinding. Beschrijf deze integrale opgave in het MER. Geef in het MER ook aan hoe deze integrale opgave doorwerkt in de alternatieven.	paragraaf 8.1.4
Huidige situatie en autonome ontwikkeling	Beschrijf welk scenario of scenario's (autonome situatie) ten grondslag ligt of liggen aan de toekomstige situatie zoals die in het verkeersprognosemodel is opgenomen.	paragraaf 7.1.1
	Geef in het MER een onderbouwing van de houdbaarheid en betrouwbaarheid van de prognoses en daarmee van de probleemvaststelling en het probleemoplossend vermogen van de alternatieven.	paragraaf 7.1
Alternatieven	Het project biedt de mogelijkheid om de ecologische en recreatieve verbinding in de Groenzone Noordrand te realiseren. Ga in het MMA na welke mogelijkheden er zijn deze verbinding ter plaatse van de N 209 te optimaliseren: - voor flora en fauna van water en moerasgebied; - als volwaardige recreatieve passage.	paragraaf 4.2
	Geef aan welke voorzieningen getroffen kunnen worden om het aantal geluidgehinderden te verminderen doormiddel van geluidsarm asfalt en geluidwerende voorzieningen nabij woningen.	Geluidswerende voorzieningen reeds gepland. Bijlage 8 rapport Geluid
Verkeer	Geef een onderbouwing van de houdbaarheid en betrouwbaarheid van de prognoses en daarmee van de probleemvaststelling en het probleemoplossend vermogen van de alternatieven.	paragraaf 7.1 en bijlage 7
	Het MER moet door middel van onderbouwde verkeersberekeningen aangeven welke consequenties de verschillende alternatieven hebben op de (verschuiving van) verkeersstromen, specifiek op dit traject en meer algemeen in de hele regio (driehoek Bergschenhoek, Bleiswijk en Berkel en Rodenrijs (uit aanvulling op de richtlijnen)).	paragraaf 7.1 en bijlage 7
	Geef inzicht – door middel van model plots – waar op het regionale wegennet (met name op wegen die op de N 209 aansluiten) problemen met verkeerscongestie zullen ontstaan, verergeren of afnemen.	paragraaf 7.1 en bijlage 7
	Geef aan welke verkeersstromen (intensiteiten) voor en na aanleg van de verbreding te verwachten zijn en geef aan of de capaciteit van de wegen hiervoor toereikend is (I / C verhoudingen). Geef daarbij de verkeerskundige relatie en de mate waarin de congestieproblematiek na uitvoering van het voornemen wordt verplaatst.	paragraaf 7.1 en bijlage 7
	Het MER moet aangeven in welke mate en voor welke termijn de gekozen oplossing de congestie op de provinciale weg zal oplossen (duurzaamheid).	paragraaf 7.1
	Besteed expliciet aandacht aan langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) (uit aanvulling op de richtlijnen).	paragraaf 2.2 paragraaf 7.1
Woon- en leefomgeving	Geef kwantitatief de veranderingen in de luchtkwaliteit en geluidbelasting.	paragraaf 7.5 paragraaf 7.6
	Geef aan welke mogelijkheden er zijn om barrières in de ecologische en recreatieve verbindingen te verbeteren.	paragraaf 4.2

Richtlijnen Thema	Onderdeel	MER Referentie
Geluid	Het MER dient inzicht te verschaffen in de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer ter hoogte van bestaande en toekomstige geluidgevoelige bestemmingen.	paragraaf 7.5
	Geef de geluideffecten weer in geluidcontouren.	Bijlage 8 rapport Geluid
	Geadviseerd wordt rekening te houden met uitdrukking van geluidsbelasting in L_{den} .	Onderzoek voldoet aan de vigerende wetgeving.
	Geef het aantal geluidgehinderden in het studiegebied per alternatief variant en eventuele achterstallige saneringssituaties.	paragraaf 7.5 Bijlage 8 rapport Geluid
Luchtkwaliteit	Het MER moet inzicht geven in de huidige en toekomstige situatie van de luchtkwaliteit bij autonoom beleid en bij realisatie van het initiatief 11.	paragraaf 7.6
	Beschrijf in het MER de gevolgen van het initiatief voor de luchtkwaliteit, onafhankelijk of sprake zal zijn van normoverschrijding of niet.	paragraaf 7.6.3 paragraaf 7.6.4
	Voer een modelberekening uit voor de toetsing aan de eisen van het Besluit Luchtkwaliteit (Blk) 2005. De keuze voor een specifiek rekenmodel moet worden gemotiveerd. De beperkingen verbonden aan de gekozen methode en de representativiteit van gebruikte modelinput (zoals activiteitsgegevens, emissiefactoren en meteorologische gegevens) en modelaannames (t.a.v. bijvoorbeeld verspreiding en omzetting van luchtverontreiniging in de atmosfeer) moet beschreven worden. Onzekerheidsmarges in de eindresultaten, alsook in de berekende achtergrondconcentraties en de effecten van mitigerende maatregelen moeten gepresenteerd worden.	Bijlage 9
	In het MER moet voor fijn stof (PM10) en NO ₂ , middels contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden (en plandrempels ¹² voor NO ₂), zowel bij autonome ontwikkeling en uitvoering van de voorgenomen activiteit. Beschreven moet worden: 1. de ligging en grootte (in ha) van eventuele overschrijdingsgebieden; 2. de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden; 3. de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden; 4. de mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.	Geen overschrijdingen van grenswaarden door de voorgenomen activiteit.
	Op grond van jurisprudentie beveelt de Commissie aan de concentraties van overige stoffen (SO ₂ , CO, Pb en benzeen) en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.	Niet opgenomen, zie Bijlage 9
Water	Bij toepassing van de saldobenadering bij normoverschrijding moet het saldo bepaald worden, bijvoorbeeld door de verschillen tussen autonome ontwikkeling en voorgenomen activiteit aan te geven qua: - totale emissies; - oppervlakte overschrijdingsgebied en / of gemiddelde concentratie ¹³ ; - aantallen woningen en gevoelige bestemmingen gelegen binnen het overschrijdingsgebied; - mate van overschrijdingen ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen. Aannemelijk moet worden gemaakt, dat voldaan wordt aan de gestelde beperkingen naar inhoud, plaats en tijd voor saldering. ¹⁴ Geef tenminste de volgende informatie: - een omschrijving en de exacte ligging (op kaart) van het plangebied en het salderingsgebied; - een beschrijving van de verandering van de emissies, concentraties en aantallen gehinderden in het plan- en salderingsgebied en een beschrijving van de autonome ontwikkeling die daarbij als uitgangspunt is gebruikt; - een beschrijving van de maatregelen waardoor de emissies, concentraties en / of aantal gehinderden verminderen, daaronder mede inbegrepen eventuele maatregelen in het plangebied zelf; het tijdstip waarop, of de termijn waarbinnen, deze maatregelen worden uitgevoerd.	Geen overschrijding, derhalve geen sprake van saldering
	Geef in het MER aan welke wateropgave volgt uit de verbreding en hoe deze wordt ingevuld.	paragraaf 7.4.4
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Geef in het MER duidelijk op kaart de specifieke kenmerken en waarden aan van landschap, cultuurhistorie en archeologie en beschrijf de gevolgen van de alternatieven.	paragraaf 7.3

Richtlijnen		MER
Thema	Onderdeel	Referentie
Natuur	Het MER kan volstaan met het aangeven van de gevolgen voor de doelsoorten van het natuurbeleid, of een gemotiveerde selectie van de belangrijkste voorkomende doelsoorten. Onderzoek de betekenis van de Wildersekade en de westelijke houtsingel in combinatie met de meidoornhaag langs de huidige N 209 voor fauna.	paragraaf 7.2.4
	Beschrijf in het MER van de te ontwikkelen ecologische verbinding het type (droog / nat), doel en functie van de ecologische verbinding (onder andere lokaal / regionaal belang), verbinding van welke gebieden en beschrijving van de bestaande natuurdoeltypen in de te verbinden gebieden.	paragraaf 7.2.1
Verkeersveiligheid	Geef de verkeersveiligheid uitgedrukt in de aard, omvang en locaties van slachtofferongevallen.	Effecten kwalitatief weergegeven in paragraaf 7.4.1
Ecologische en recreatieve verbinding	Mogelijk wordt de realisering van een ecologische en recreatieve verbinding tussen de noord- en zuid-zijde van de N 209 in de verbreding van de N 209 meegenomen. Geef in het MER aan: - welke doelstellingen voor deze verbinding gelden; - of deze verbinding onderdeel uitmaakt van dit project; - als de verbinding geen deel uit maakt van dit project, op welke andere wijze deze verbinding gerealiseerd wordt en hoe rekening wordt gehouden met deze verbinding in dit project.	Geen
Samenvatting	Het MER dient voorts een samenvatting te bevatten die duidelijk is voor burgers en geschikt is voor de bestuurlijke besluitvorming. Hierin moeten de belangrijkste milieugevolgen per alternatief worden weergegeven, alsmede de maatregelen om die milieugevolgen te minimaliseren en de effectiviteit van die maatregelen.	Pagina 2
Vorm en presentatie	In het MER dient recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda te worden gebruikt. Op minstens één kaart moeten alle topografische namen goed leesbaar zijn weergegeven die in het MER worden gebruikt. Het kaartmateriaal moet een zodanige schaal hebben dat het voldoende informatief is en dat e.e.a. ook na- / opgemeten kan worden. De relatie tussen de regio, studiegebied en het plangebied activiteit moet op kaart duidelijk aangegeven zijn.	Meerdere afbeeldingen in het rapport en bijlagen 3 en 4.

BIJLAGE 6: LITERATUUR

- 1 Provincie Zuid-Holland, Meerjarenprogramma Investerings Provinciale Infrastructuur, Den Haag, augustus 2005
- 2 Ministerie van VROM, Ontwerpbesluit houdende wijziging van het Besluit milieu-effect-rapportage 1994 (aanpassing aan wet- en regelgeving en overige wijzigingen), Den Haag, 18 februari 2003
- 3 Witteveen en Bos, Verkennende studie N 209 Bleiswijk - Bergschenhoek, Deventer, 1 mei 2000
- 4 Provincie Zuid-Holland, Plan van Aanpak tracestudie verbreding N 209 traject Ankie Verbeek-Ohrlaan (Rotterdam) en Boterdorpsweg / Bergweg-Zuid (Bergschenhoek)
- 5 Provincie Zuid-Holland, Regionaal Groenblauw Structuurplan 2 (RGSP2) 'Naar een Groene Regio aan de Delta', februari 2005
- 6 Gemeente Rotterdam, dS+V, Natuur- en businesspark Schieveen, Rotterdam, april 2005
- 7 Gemeente Rotterdam, Conceptrapport Planstudie N 209 Boterdorpsweg – Veiling Bleiswijk, Den Haag, 7-11-2003
- 8 Ontwerpgroep Driehoek RZG Zuidplas, Atlas ISV Driehoek RZG, Rotterdam, november 2003
- 9 Richtlijn 79 / 409 / EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand
- 10 Ministerie van V&W, Vierde Nota Waterhuishouding, Den Haag, 1999
- 11 Stichting CROW, Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis; Deel I (Voorlopige) Functionele en operationele eisen, CROW publicatie-116, 1997
- 12 Ministerie van VROM, Nationaal Milieubeleidsplan (NMP-4), Den Haag, 2002
- 13 Ministerie van LNV, Natuurbeleidsplan, Den Haag, 1990
- 14 Ministerie van LNV, Structuurschema Groene Ruimte, Den Haag, 1993
- 15 Ministerie van VROM, Ruimte maken, ruimte delen. Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000 / 2020, Den Haag, 2001
- 16 Ministerie van LNV, Natuur voor mensen, mensen voor natuur. Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw, Den Haag, 2000
- 17 Provincie Zuid-Holland, Beleidsplan Milieu en Water 2000 - 2004, strategisch deel, Den Haag, 2000
- 18 Provincie Zuid-Holland, Beleidsplan Milieu en Water 2000 - 2004, strategisch deel, Den Haag, 2000
- 19 Provincie Zuid-Holland, Streekplan Rijnmond, Den Haag, 1996
- 20 Ministerie van VROM, Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra, deel III: Kabinetsstandpunt Op weg naar 2015, Den Haag, 26 juni 1991
- 21 Gemeente Rotterdam, VINEX-locatie Noordrand II en III, Regionaal Structuurplan, Rotterdam, 14 oktober 1998

- 22 Provincie Zuid-Holland, Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2002 - 2020, 'Beheerst groeien', Den Haag, 21 januari 2003 en de 'Beleidsagenda Ontwerp deel B', Den Haag, 8 juni 2004.
- 23 Provincie Zuid-Holland, Compensatiebeginsel, Den Haag, september 1997
- 24 Provincie Zuid-Holland, Ecologische verbindingzones in Zuid-Holland; aanwijzingen voor inrichting en beheer, 1997 (IS 97010712)
- 25 Stadsregio Rotterdam, Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) 2003 - 2020, 'Kwaliteit op zijn plek', Rotterdam, 17 december 2003
- 26 Provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, Nota Koers & Inzet, Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020, kaart van de toekomst, Rotterdam, december 2002
- 27 Gemeente Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk en de gemeente Rotterdam, Fasering infrastructuur 3B-gemeenten, Den Haag
- 28 Gemeente Rotterdam, Verkeers- en vervoersplan Rotterdam 2003 - 2020, 'Open stad, duurzaam bereikbaar', Rotterdam, 18 februari 2003
- 29 Gemeente Bergschenhoek, Bestemmingsplan "Weg en Land", Bergschenhoek, november 1973
- 30 Gemeente Bergschenhoek, Bestemmingsplan "Buitengebied", Bergschenhoek, november 1973
- 31 Gemeente Rotterdam, Bestemmingsplan Wilderskade II, 10 januari 1967
- 32 Gemeente Rotterdam, Bestemmingsplan 'Natuur- en businesspark Schieveen', april 2005
- 33 Hoogheemraadschap van Schieland, Legger van de Boezemwaterkeringen, onderdeel: kaden langs de vaart van de polder Bleiswijk,
- 34 STOWA, Handboek Nederlandse Ecologische Beoordelingssystemen (EBEO-systemen), 2006
- 35 Hoogheemraadschap van Schieland, Waterbeheersplan 1999 - 2003; verlengd 2003 - 2007, 27 november 2002

SEPARATE APPENDICES BIJLAGEN 7 - 9

7 VERKEER

Achtergrondgegevens Verkeersonderzoek, augustus 2007

8 RAPPORT GELUID

Verbreiding N 209-Tracénota / MER Akoestsich Onderzoek Wegverkeerslawai, augustus 2007

9 RAPPORT LUCHT

Verbreiding N 209 - Tracénota / MER Onderzoek Luchtkwaliteit, augustus 2007



provincie **HOLLAND**
ZUID



VERBREDING N209

Ankie Verbeek-Ohrlaan (Rotterdam)-
Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid (Bergschenhoek)

Tracénota / Milieueffectrapportage
Bijlage 7: Achtergrondgegevens verkeer

DE PROVINCIE
TIMMERT AAN DE WEG

Colofon

Verbreiding N 209

Ankie Verbeek - Ohrlaan (Rotterdam) - Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid (Bergschenhoek)

Tracénota / Milieueffectrapportage

Bijlage 7: Achtergrondgegevens verkeer

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 17 juli 2007

Uitgave: provincie Zuid-Holland

Productbegeleiding: bureau Vormgeving en Interactieve media

Tekst: provincie Zuid-Holland / ARCADIS bv

Fotografie: Theo Jager, ARCADIS bv, juni 2004

Ontwerp: Kuiper&Company | Advertising & Direct Marketing

Druk: PM

072267

VERBREDING N 209

Ankie Verbeek-Ohrlaan (Rotterdam) -
Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid (Bergschenhoek)

Tracénota / Milieueffectrapportage
Bijlage 7: Achtergrondgegevens verkeer

Augustus 2007



INHOUD

1	VERKEERSGEGEVENS	3
2	ANALYSE ROTONDES	13

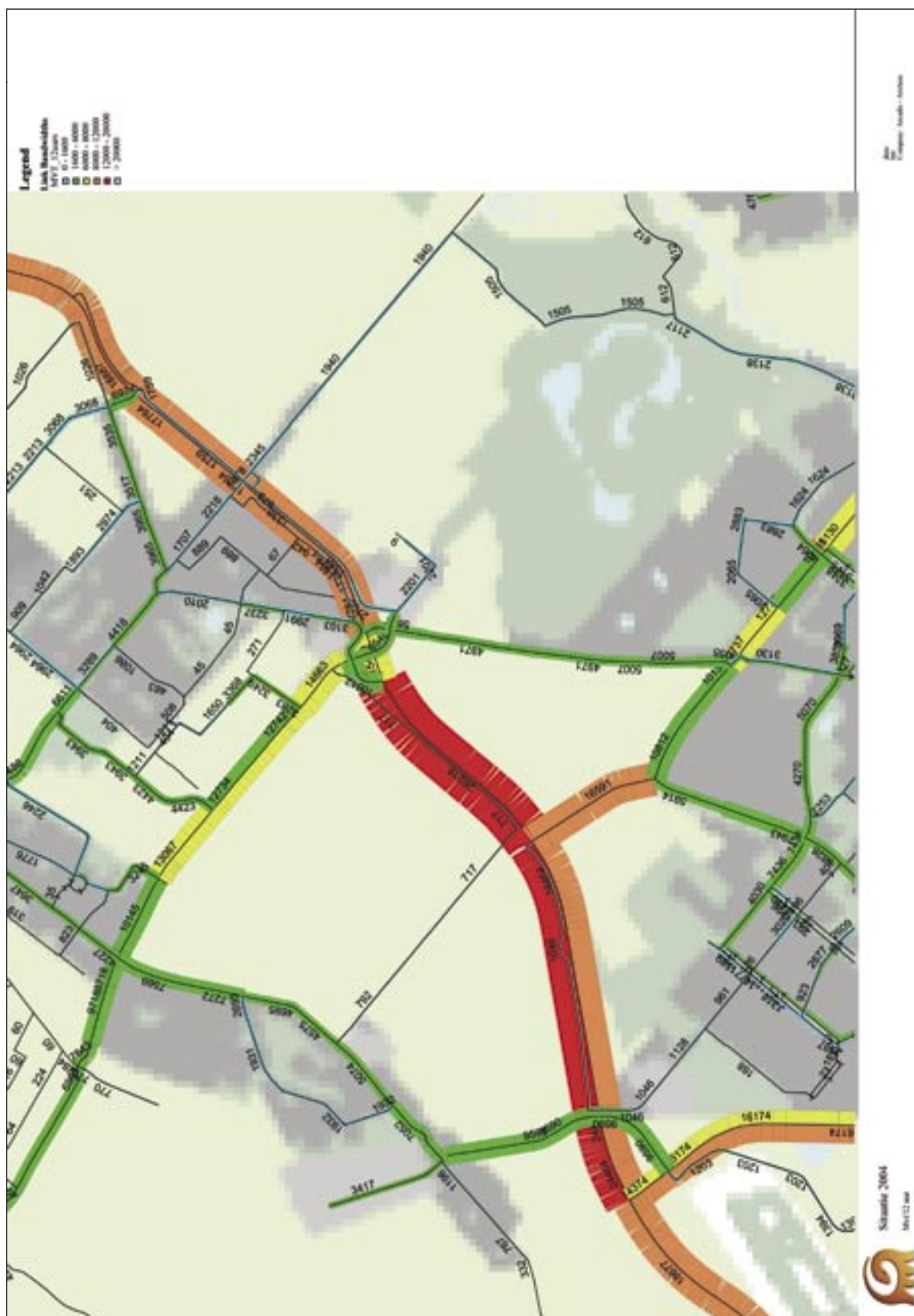
1 VERKEERSGEGEVENS

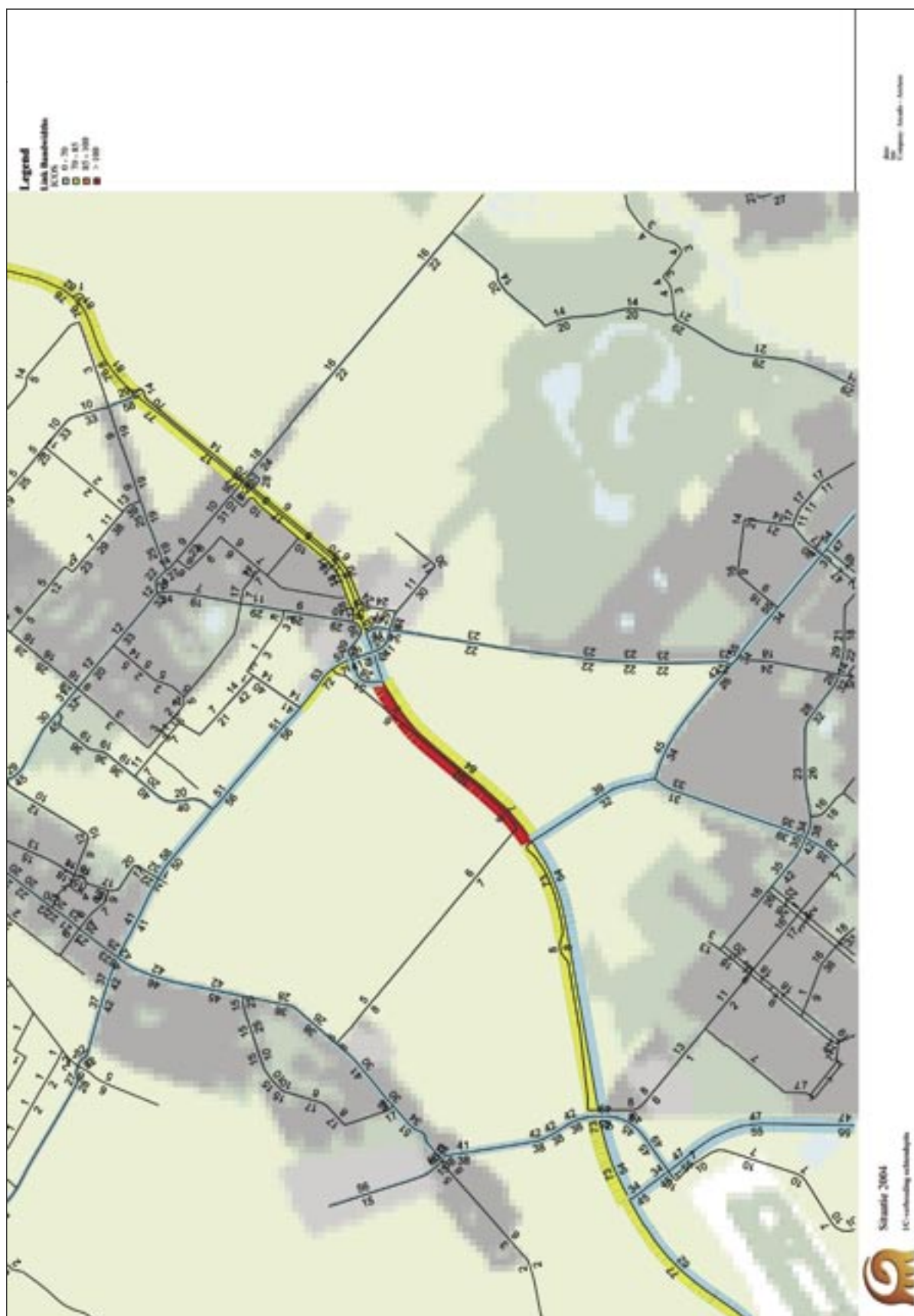
Dit document bevat de achtergrondgegevens behorende bij het verkeersonderzoek voor de Tracénota / MER Verbreding N 209 Traject Ankie Verbeek-Ohrlaan-Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid.

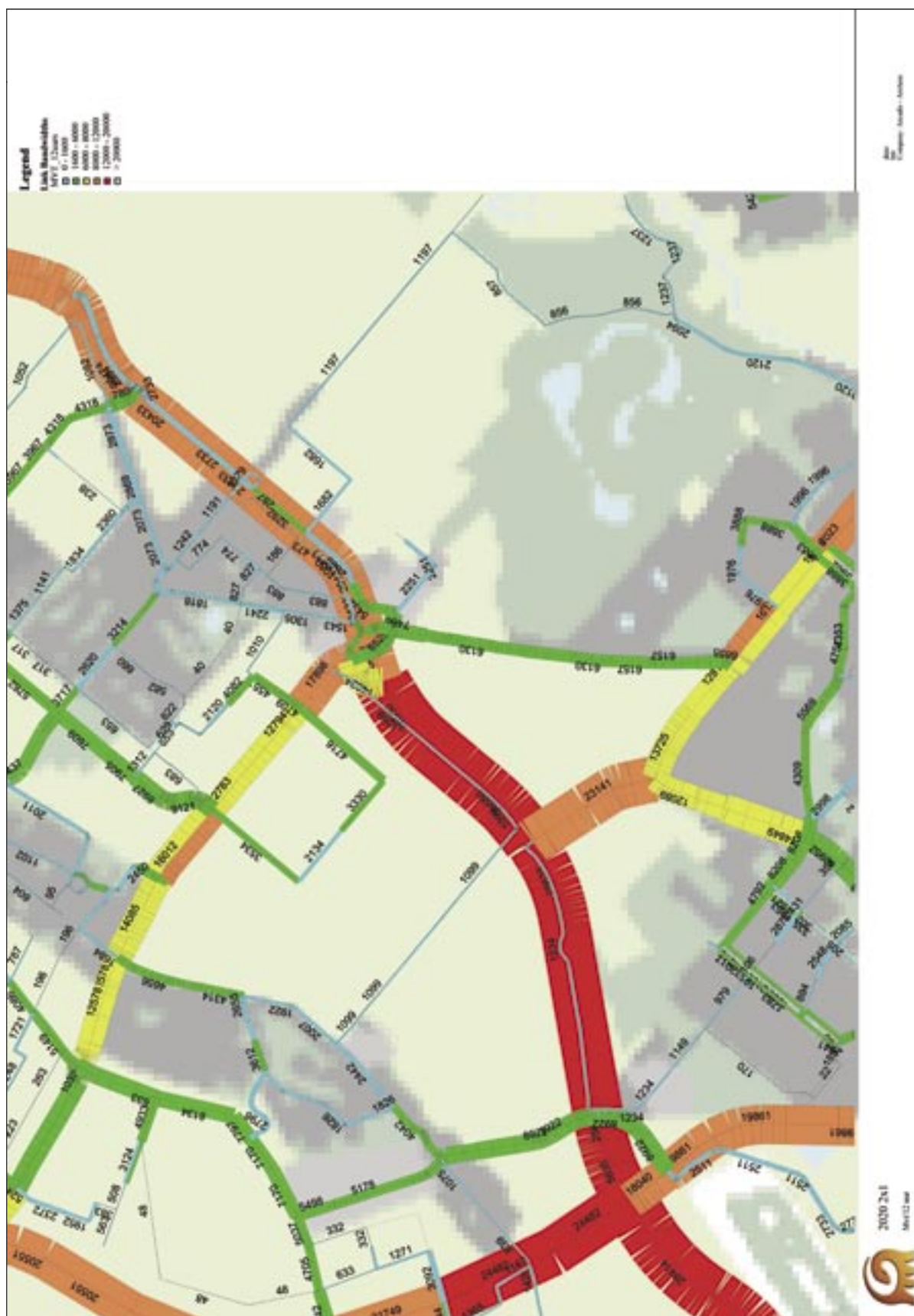
De inhoud omvat

1- plots met I / C verhoudingen en intensiteiten:

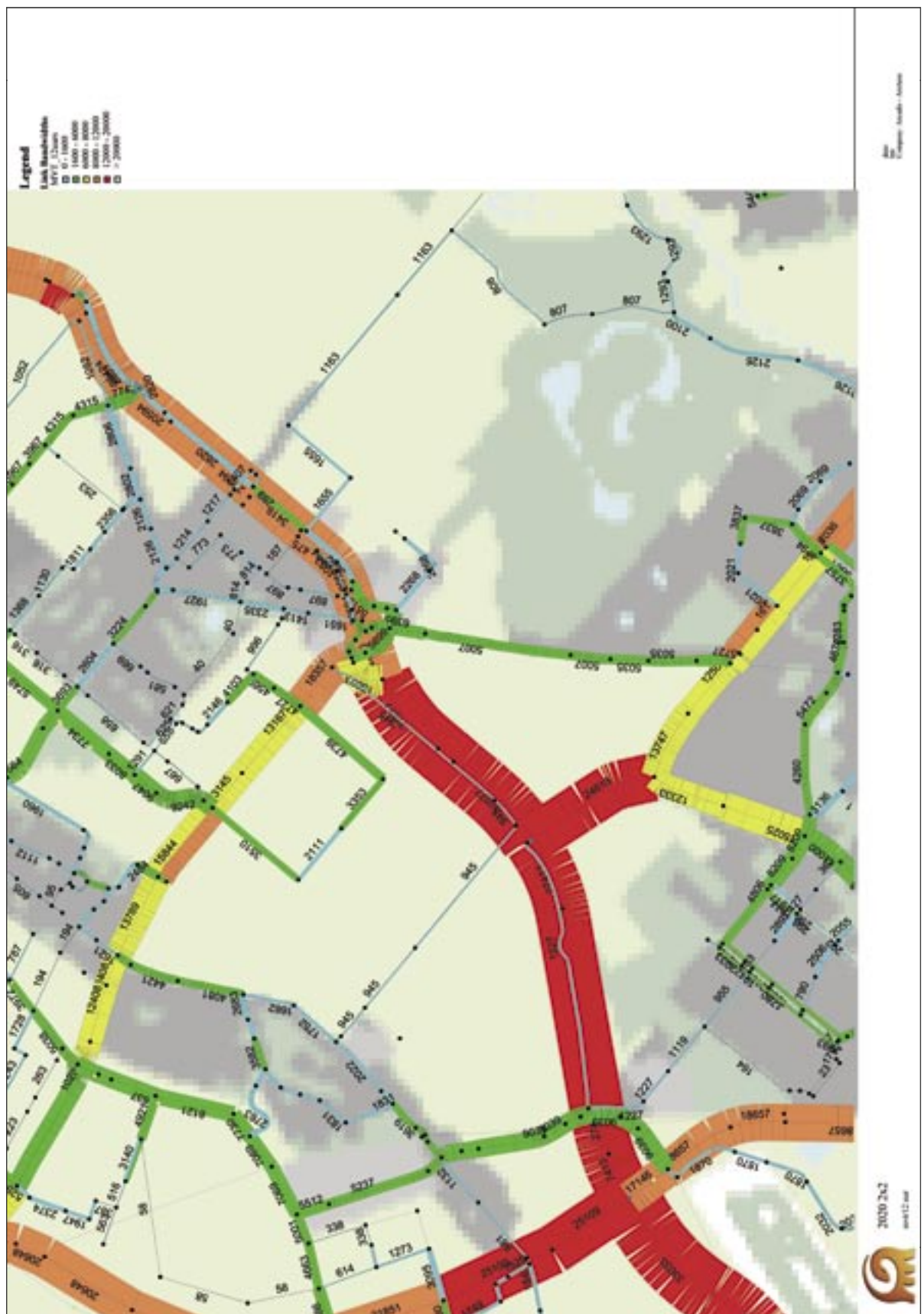
- 2004 2 x 1 – Etmaalintensiteit
- 2004 2 x 1 – I / C-verhouding ochtendspits
- 2004 2 x 1 – I / C-verhouding avondspits
- 2020 2 x 1 – Etmaalintensiteit
- 2020 2 x 1 – I / C-verhouding ochtendspits
- 2020 2 x 1 – I / C-verhouding avondspits
- 2020 2 x 2 – Etmaalintensiteit
- 2020 2 x 2 I / C-verhouding ochtendspits
- 2020 2 x 2 I / C-verhouding avondspits

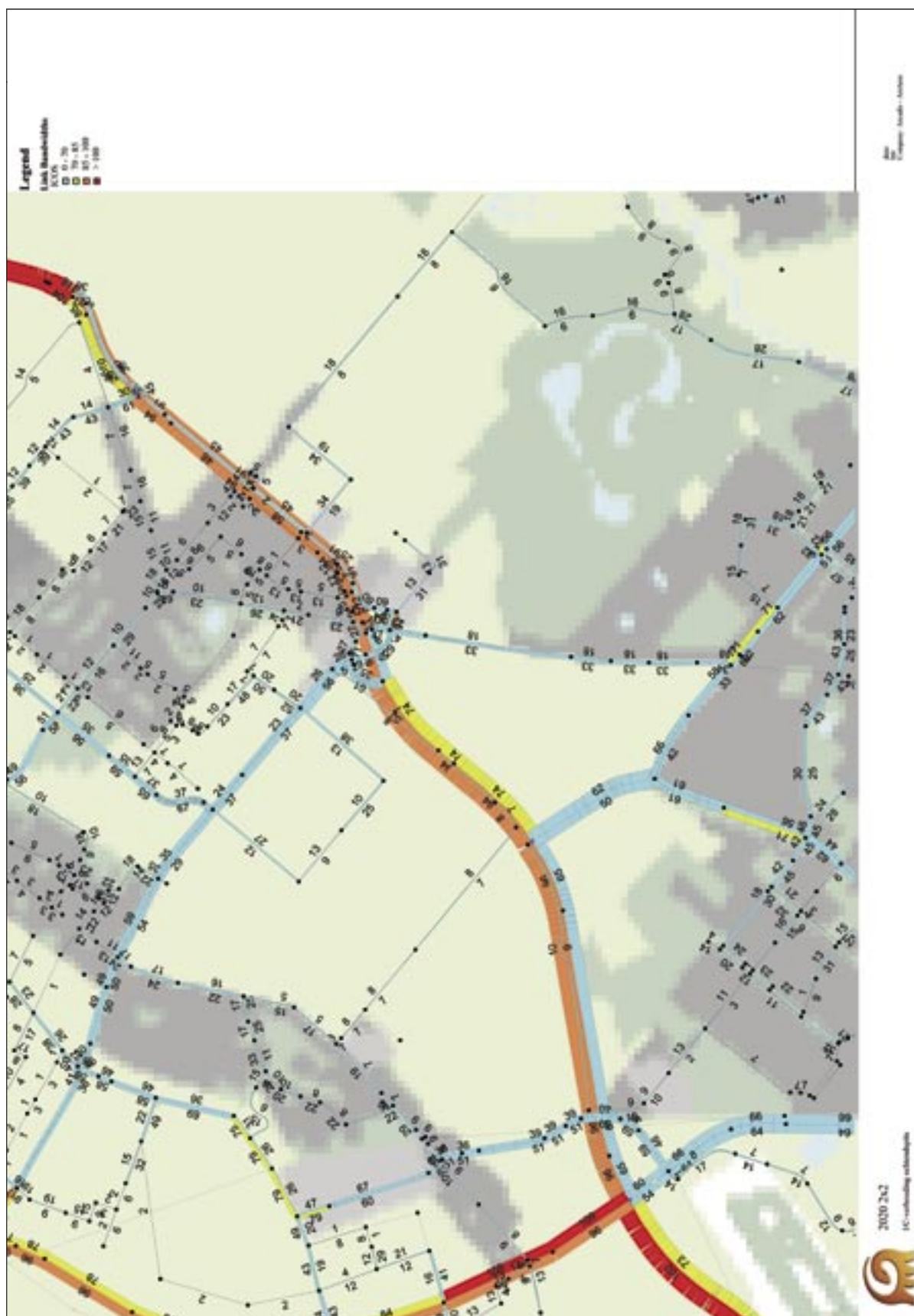


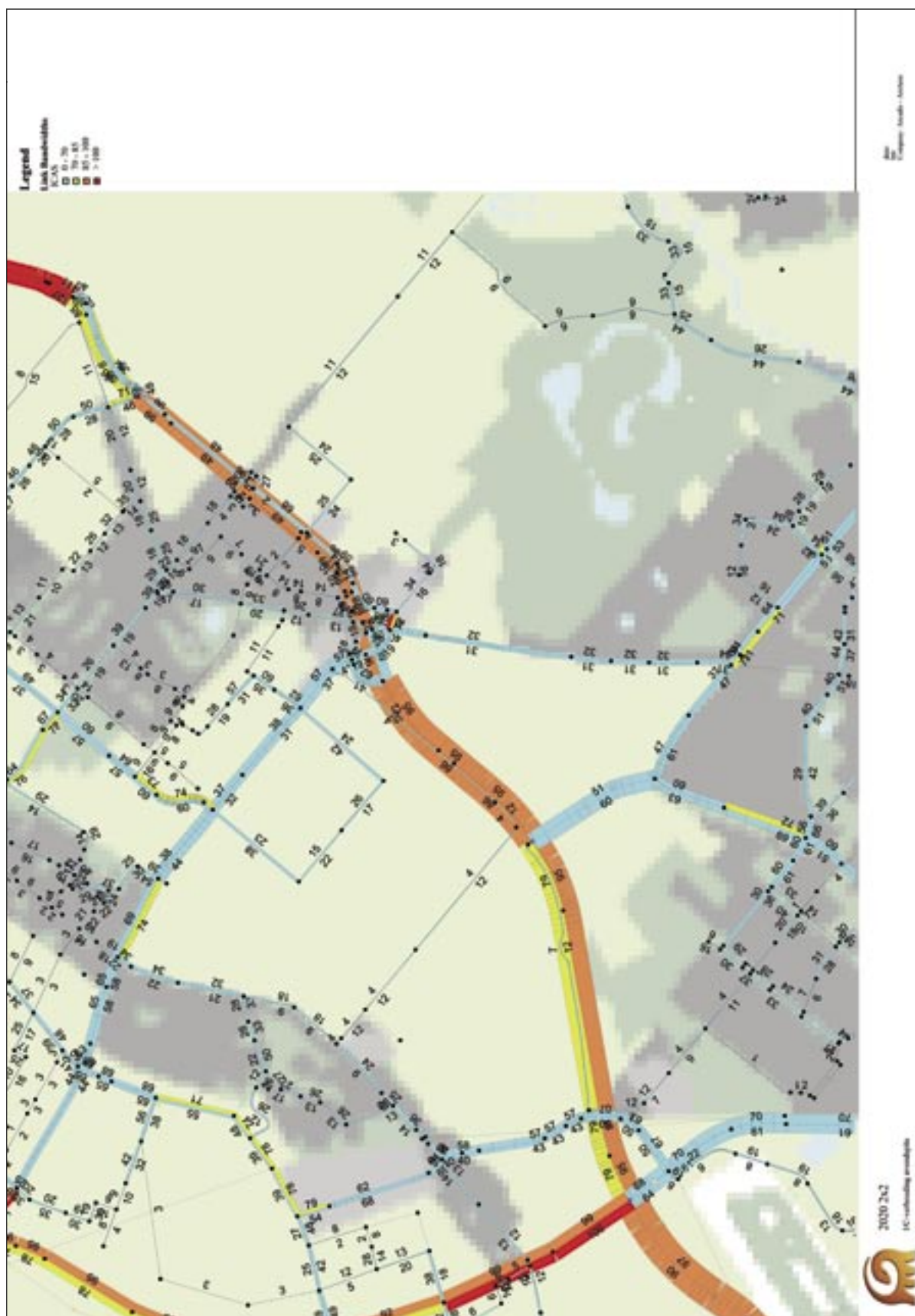












2 ANALYSE ROTONDES

Verklaring van de kolommen:

- Intensiteit: de intensiteit in pae / uur (pae: personenauto-equivalent: een getal dat aangeeft hoeveel 'ruimte' een voertuig inneemt ten opzichte van een personenauto.
- Capaciteit: de capaciteit in pae / uur
- I / C-ratio toerit: de verhouding tussen intensiteit en capaciteit op de toerit van de rotonde
- Reservecapaciteit: de capaciteit min de intensiteit
- Gem. wachtrij: de gemiddelde wachtrij in pae
- Max wachtrij 95%: het 95%-betrouwbaarheidsinterval van de wachttijd (deze lengte zal dus in 95% van de gevallen niet worden overschreden)
- Overst. pae's: het percentage pae's dat niet in één keer de rotonde op kan rijden
- Gem. wachttijd: de gemiddelde wachttijd in seconden
- I / C-ratio afrit: de intensiteit gedeeld door de capaciteit op de afrit

Omni-X (afwikkeling per periode)

Project: N209

Rotonde: 2020 2x1 - westelijke rotonde

Datum: 08-03-2007

ARCADIS Heidemij Advies - Arnhem



Tak	Intensiteit [paar/h]	Capaciteit [paar/h]	I/C ratio toerit	Reserve- capaciteit [paar/h]	Gem. wachttijd [paar]	Max. wachttijd 95% [paar]	Overst. paar's [%]	Gem. I/C ratio wachttijd [h]	I/C ratio afrit
Periode: 08:00 - 10:00 uur									
Bergweg Noord	297	821	0,36	523	1	2	0,1	7	0,08
Boterdersweg Zuid	641	1276	0,50	635	1	3	0,1	6	0,56
N209	286	731	0,39	445	1	2	0,1	8	0,49
Boterdersweg Noord	1228	1086	1,13	-142	149	169	11,8	477	0,41
Totaal gem.	613	1062	0,79	211	38	44	6,0	242	0,39
Periode: 16:00 - 18:00 uur									
Bergweg Noord	187	327	0,57	140	1	4	0,4	25	0,19
Boterdersweg Zuid	1571	1198	1,31	-373	376	408	23,8	862	0,49
N209	369	841	0,44	472	1	3	0,1	8	0,44
Boterdersweg Noord	899	1052	0,85	153	5	10	0,3	22	0,65
Totaal gem.	756	1057	1,02	-82	96	106	12,5	456	0,44

Omni-X (afwikkeling per periode)

Project: N209

Rotonde: 2020 2x1 - oostelijke rotonde

Datum: 08-03-2007

ARCADIS Heidemij Advies - Arnhem



Tak	Intensiteit [paar/h]	Capaciteit [paar/h]	I/C ratio toerit	Reserve- capaciteit [paar/h]	Gem. wachttijd [paar]	Max. wachttijd 95% [paar]	Overst. paar's [%]	Gem. I/C ratio wachttijd [h]	I/C ratio afrit
Periode: 08:00 - 10:00 uur									
N209	520	914	0,57	394	1	4	0,1	9	0,24
Weg en Land	362	904	0,40	543	1	2	0,1	7	0,32
Bergweg Zuid	397	799	0,50	402	1	3	0,1	9	0,47
Boterdersweg Noord	914	1008	0,91	94	8	14	0,5	33	0,43
Totaal gem.	548	931	0,67	295	3	6	0,3	19	0,37
Periode: 16:00 - 18:00 uur									
N209	935	506	1,85	-429	430	464	45,9	1655	0,29
Weg en Land	543	632	0,86	90	5	10	0,5	36	0,19
Bergweg Zuid	726	1042	0,70	316	2	5	0,2	11	0,36
Boterdersweg Noord	731	1189	0,61	459	2	4	0,1	8	0,83
Totaal gem.	733	832	1,07	72	110	121	14,8	539	0,42

Omni-X (afwikkeling per periode)

Project: N209

Rotonde: 2020 2x1 bypass - westelijke rotonde

Datum: 08-03-2007

ARCADIS Heidemij Advies - Arnhem



Tak	Intensiteit [paas/h]	Capaciteit [paas/h]	I/C ratio toerit	Reserve- capaciteit [paas/h]	Gem. wachttij [paa]	Max. wachttij 95% [paa]	Overst. paa's [%]	Gem. I/C ratio wachttijd [s]	I/C ratio afrit
Periode: 08:00 - 10:00 uur									
Bergweg Noord	297	542	0,55	244	1	3	0,2	14	0,02
Boterderseweg Zuid	845	1268	0,67	424	2	5	0,1	8	0,61
N209	286	686	0,42	401	1	3	0,1	9	0,23
Boterderseweg Noord	709	1006	0,70	297	2	5	0,2	12	0,56
Totaal gem.	534	1002	0,63	354	2	4	0,1	10	0,36
Periode: 16:00 - 18:00 uur									
Bergweg Noord	187	139	1,34	-48	50	63	26,3	969	0,04
Boterderseweg Zuid	1287	1199	1,07	-89	100	117	7,4	279	0,48
N209	369	883	0,42	514	1	3	0,1	7	0,22
Boterderseweg Noord	551	1038	0,53	487	1	3	0,1	7	0,76
Totaal gem.	598	1030	0,87	140	38	47	6,1	229	0,38

Omni-X (afwikkeling per periode)

Project: N209

Rotonde: 2020 2x1 bypass - oostelijke rotonde

Datum: 08-03-2007

ARCADIS Heidemij Advies - Arnhem



Tak	Intensiteit [paas/h]	Capaciteit [paas/h]	I/C ratio toerit	Reserve- capaciteit [paas/h]	Gem. wachttij [paa]	Max. wachttij 95% [paa]	Overst. paa's [%]	Gem. I/C ratio wachttijd [s]	I/C ratio afrit
Periode: 08:00 - 10:00 uur									
N209	213	914	0,23	701	0	2	0,1	5	0,24
Weg en Land	362	904	0,40	543	1	2	0,1	7	0,32
Bergweg Zuid	397	842	0,47	445	1	3	0,1	8	0,17
Boterderseweg Noord	463	1036	0,45	573	1	3	0,1	6	0,22
Totaal gem.	369	931	0,41	549	1	3	0,1	7	0,24
Periode: 16:00 - 18:00 uur									
N209	229	506	0,45	277	1	3	0,2	13	0,29
Weg en Land	543	622	0,87	79	6	10	0,6	39	0,26
Bergweg Zuid	726	993	0,73	267	3	6	0,2	13	0,07
Boterderseweg Noord	292	1105	0,26	813	0	2	0,1	4	0,58
Totaal gem.	448	836	0,66	300	2	5	0,3	20	0,30

Omni-X (afwikkeling per periode)

Project: N209

Rotonde: 2020 2x1 tweestr - westelijke rotonde

Datum: 08-03-2007

ARCADIS Heideveld Advies - Arnhem



Tak	Intensiteit [paas/h]	Capaciteit [paas/h]	I/C ratio toerit	Reserve- capaciteit [paas/h]	Gem. wachttijd [paas]	Max. wachttijd 95% [paas]	Overst. paas's [%]	Gem. I/C ratio wachttijd [s]	I/C ratio afrit
Periode: 08:00 - 10:00 uur									
Bergweg Noord	297	1916	0,16	1618	0	1	0,0	2	0,08
Boterderseweg Zuid	641	2412	0,27	1771	0	2	0,0	2	0,61
N209	286	1674	0,17	1388	0	1	0,0	3	0,53
Boterderseweg Noord	1228	2205	0,56	978	1	4	0,1	4	0,41
Totaal gem.	613	2162	0,39	1311	0	2	0,0	3	0,41
Periode: 16:00 - 18:00 uur									
Bergweg Noord	195	2166	0,09	1972	0	1	0,0	2	0,17
Boterderseweg Zuid	482	2428	0,20	1946	0	2	0,0	2	0,17
N209	244	2388	0,10	2145	0	1	0,0	2	0,24
Boterderseweg Noord	262	2279	0,11	2017	0	1	0,0	2	0,20
Totaal gem.	295	2344	0,14	2007	0	1	0,0	2	0,20

Omni-X (afwikkeling per periode)

Project: N209

Rotonde: 2020 2x1 tweestr - oostelijke rotonde

Datum: 08-03-2007

ARCADIS Heideveld Advies - Arnhem



Tak	Intensiteit [paas/h]	Capaciteit [paas/h]	I/C ratio toerit	Reserve- capaciteit [paas/h]	Gem. wachttijd [paas]	Max. wachttijd 95% [paas]	Overst. paas's [%]	Gem. I/C ratio wachttijd [s]	I/C ratio afrit
Periode: 08:00 - 10:00 uur									
N209	520	2013	0,26	1493	0	2	0,0	2	0,24
Weg en Land	362	1996	0,18	1634	0	1	0,0	2	0,32
Bergweg Zuid	397	1861	0,21	1464	0	2	0,0	2	0,47
Boterderseweg Noord	914	2227	0,41	1313	1	3	0,0	3	0,21
Totaal gem.	548	2072	0,30	1436	0	2	0,0	3	0,31
Periode: 16:00 - 18:00 uur									
N209	935	1526	0,61	592	2	4	0,1	6	0,29
Weg en Land	543	1666	0,33	1124	0	2	0,0	3	0,26
Bergweg Zuid	726	2043	0,36	1317	1	2	0,0	3	0,37
Boterderseweg Noord	731	2359	0,31	1629	0	2	0,0	2	0,52
Totaal gem.	733	1887	0,42	1128	1	3	0,1	4	0,36



provincie **HOLLAND**
ZUID



VERBREDING N209

Ankie Verbeek-Ohrlaan (Rotterdam)-
Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid (Bergschenhoek)

Tracénota / Milieueffectrapportage
Bijlage 8: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

DE PROVINCIE
TIMMERT AAN DE WEG

Colofon

Verbreiding N 209

Ankie Verbeek - Ohrlaan (Rotterdam) - Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid (Bergschenhoek)

Tracénota / Milieueffectrapportage

Bijlage 8: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 17 juli 2007

Uitgave: provincie Zuid-Holland

Productbegeleiding: bureau Vormgeving en Interactieve media

Tekst: provincie Zuid-Holland / ARCADIS bv

Fotografie: Theo Jager, ARCADIS bv, juni 2004

Ontwerp: Kuiper&Company | Advertising & Direct Marketing

Druk: PM

072267

VERBREDING N 209

Ankie Verbeek-Ohrlaan (Rotterdam) -
Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid (Bergschenhoek)

Tracénota / Milieueffectrapportage
Bijlage 8: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai

Augustus 2007



INHOUD

1	GELUID	3
1.1	Vigerend beleid voor het aspect geluid	3
1.2	Werkwijze aspect geluid	4
1.3	Onderzoeksgebied geluid	5
1.4	Beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling	8
	1.4.1 Aantal geluidgehinderde woningen	8
	1.4.2 Oppervlakte geluidsbelast gebied	8
1.5	Effectbeschrijving geluid	9
	1.5.1 Aantal geluidgehinderde woningen	9
	1.5.2 Oppervlakte geluidsbelast gebied	10
1.6	Mitigerende maatregelen	10
1.7	Effecten verdubbeling rijbaan N 209 op reeds geprojecteerde schermen	11
Bijlage 1	Invoergegevens rekenmodellen	13
Bijlage 2	Contouren	101

1 GELUID

1.1 VIGEREND BELEID VOOR HET ASPECT GELUID

In deze paragraaf worden ten eerste de relevante beleidsplannen en de relevante regelgeving beschreven die direct of indirect van invloed zijn op de voorgenomen activiteit vanuit geluid. Vervolgens wordt de betekenis van dit beleid voor de voorgenomen activiteit toegelicht in het er op volgende tekstkader.

Beschrijving van het beleid en wetgeving

De geluidsnormstelling overeenkomstig de Wet geluidhinder geldt voor enerzijds de wegen waarbij sprake is van een wettelijke reconstructie en anderzijds geldt de geluidsnormering voor de aanleg van nieuwe wegen. In dit laatste geval gelden er strengere normen. Bij de aanleg van nieuwe wegen geldt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en de maximale grenswaarden van 63 dB. Bij een reconstructie van een weg overeenkomstig de Wet geluidhinder dient er sprake te zijn van een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB of meer wordt verhoogd. De geluidbelasting mag niet met meer dan 5 dB toenemen zonder dat er elders sprake is van compensatie. Bij een reconstructieonderzoek dienen tevens eventuele zogenoemde saneringssituaties inzichtelijk gemaakt te worden. Er is sprake van een saneringssituatie wanneer voor een woning is vastgesteld dat de geluidsbelasting in 1986 méér bedroeg dan 60 dB(A). Is er sprake van een saneringssituatie dan zal onderzocht moeten worden of maatregel (stille wegdekken / geluidsschermen) mogelijk en financieel doelmatig zijn om de geluidsbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Het saneringsonderzoek wordt veelal in combinatie met het gedetailleerde reconstructieonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek ten behoeve van de MER procedure beperkt zich slechts tot een effectenvergelijking van de verschillende varianten. Dit onderzoek is daarom ook niet gericht op het (gedetailleerd) uitwerken van maatregelen. Reeds geprojecteerde maatregelen (geprojecteerde of bestaande wallen / schermen) worden uiteraard wel meegenomen in de berekeningen. Het meer gedetailleerde saneringsonderzoek en het reconstructieonderzoek dienen in een later stadium (voor de bestemmingsplanprocedure) verricht te worden.

In de onderstaande tabel is een overzicht gegeven van het relevante beleid en wetgeving.

Normen en criteria vanuit beleid en wetgeving		
Beleid of wet	Norm of criteria	Gevallen
Wet geluidhinder (voor woningen)	Toename 2 dB of meer	Bij reconstructie bestaande weg, 1 jaar voor wijziging t.o.v. 10 jaar na wijziging
	Maximale toename van 5 dB	Bij reconstructie bestaande weg, 1 jaar voor wijziging t.o.v. 10 jaar na wijziging
	Maximale grenswaarde 68 dB	Bij reconstructie bestaande weg, 1 jaar voor wijziging t.o.v. 10 jaar na wijziging
	Voorkeursgrenswaarde 48 dB	Bij aanleg nieuwe weg 2020
	Max 63 dB	Bij aanleg nieuwe weg 2020
NMP4	Geen woningen > 68 dB	In 2010 voor bestaande woningen
	90% > 63 dB opgelost	In 2010 t.o.v. 2000
	50% > 48 dB opgelost	In 2010 t.o.v. 2000

Tabel 1.1
normen wetgeving.

Artikel 3.6 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder

Naar verwachting zullen auto's de komende jaren stiller worden. Bij toetsing van geluidsbelastingen aan de wettelijke waarden mag hiermee rekening gehouden worden. De geluidsbelasting is het berekende geluidsniveau minus de vaste correctiewaard. Deze waarde wordt in de loop der tijd aangepast. De meest actuele waarden zijn aangegeven in het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder" d.d. 21 december 2006. Deze correctie bedraagt momenteel voor wegen met een snelheid hoger dan 70 km / uur 2 dB en voor alle overige wegen bedraagt de correctie 5 dB. In dit rapport worden, zoals gebruikelijk is in het kader van een MER, de geluidsbelastingen genoemd zonder de aftrek volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder.

1.2 WERKWIJZE ASPECT GELUID

Voor geluid wordt onderscheid gemaakt naar de criteria uit onderstaande tabellen. In deze tabellen zijn tevens de meeteenheden weergegeven, aan de hand waarvan de effecten op geluid inzichtelijk worden gemaakt.

Criteria geluid	Meeteenheid
Geluidsbelaste woningen (aantallen op basis van L_{den} op 5 meter hoogte)	Aantal woningen in de klassen: 48-53 dB 53-58 dB 58-63 dB 63-68 dB > 68 dB
Geluidsbelast oppervlak (in ha op basis van L_{den} op 5 meter hoogte)	Grondoppervlak in de klassen: 48-53 dB 53-58 dB 58-63 dB 63-68 dB > 68 dB

Tabel 1.2
criteria geluid.

Berekeningen zijn uitgevoerd met een vereenvoudigd model volgens standaard rekenmethode 2 van bijlage III van het reken- en meetvoorschrift geluidhinder. Een uitdraai van het rekenmodel met alle ingevoerde data is opgenomen in bijlage 1.

In het model zijn geen woningen, hoogtelijnen en kruispuntcorrecties toegevoegd. Voor woon-gebieden zijn wel zogenaamde woonwijken schermen ingevoerd. De reflectie van deze schermen is 60% en de demping in het ingesloten woongebied is 4 dB. Deze schermen bootsen in het reken-model op vereenvoudigde wijze de reflectie van geluid in de gevels van eerste lijnsbebouwing en de geluidsdemping in een woonwijk na. De omgeving bestaat voornamelijk uit een zacht, absorberend oppervlak. Harde oppervlakken van de te beschouwen wegen zijn toegevoegd aan de modellen. Tellingen van woningen zijn verricht op basis van een confrontatie van de berekende contouren met een zogenaamd ACN-bestand (postcode bestand).

De etmaalintensiteiten zijn overeenkomstig de verkeersmodellen. De verdeling tussen lichte en zware motorvoertuigen is eveneens overeenkomstig de verkeersmodellen. In de volgende tabel is een overzicht van de gehanteerde etmaalintensiteiten weergegeven.

Nr.	Wegvak	huidig	autonoom	variant 1	variant 2
1	N 209 Leeuwenakkerweg	21.198	24.348	24.478	24.541
2	N 209 viaduct N 472	25.609	28.743	30.077	30.368
3	N 209 Zestienhovenweg	31.314	34.039	36.629	37.089
4	N 209 Bergschenhoekseweg	29.164	30.495	31.160	32.644
5	N427 Boterdorpseweg	17.590	21.512	22.022	22.068
6	op- en afrit van N 209 naar N 472	11.774	13.488	14.364	14.483
7	Bergweg noord	18.165	22.451	22.883	22.948
8	N427 Boterdorpseweg	15.553	21.136	20.637	20.922
9	op- en afrit van N 209 naar N427	10.635	13.245	13.338	13.402
10	Leeuwenhoekseweg	2.855	5.117	5.005	5.022
11	Bergweg zuid	6.972	8.958	7.657	7.664
12	Ankie Verbeek-Ohrlaan	19.991	27.836	29.314	29.621

Tabel 1.3
etmaalintensiteiten.

De ligging van de locaties is weergegeven in onderstaande afbeelding.



Afbeelding 1.1
ligging wegvakken.

De wettelijke rijsnelheden zijn ontleend aan de site 'www.maximumsnelheden.nl'.

1.3 ONDERZOEKSGEBIED GELUID

Door de verbreding van de N 209 neemt de wegcapaciteit toe. Daarnaast verandert tevens de aansluiting op het onderliggende wegennet fysiek. Beide ontwikkelingen zullen invloed hebben op de geluidsuitstraling naar de omgeving. Daarnaast heeft dit invloed op de verkeersafwikkeling op de bestaande infrastructuur. Het onderzoeksgebied is beperkt tot het te wijzigen deel van de N 209 en de direct aansluitende wegen. Indien er wegen zijn waarop het verkeer ten opzichte van de huidige situatie met 30% of meer toe- of afneemt, dienen deze wegen eveneens in het onderzoek mee genomen te worden. Dit is in onderhavige situatie niet het geval. Het onderzoeksgebied bestaat uit een zone aan weerszijden van de N 209 van 1000 m breed. Deze zone is voorbij het begin en eindpunt waar de N 209 gewijzigd wordt over een afstand van circa 1000 m doorgetrokken.

In onderstaande afbeelding is een overzicht van het onderzoeksgebied en de te beschouwen wegen opgenomen.



Afbeelding 1.2
onderzoeksgebied.

Aan de noordzijde van de N209 is een nieuwe woonwijk genaamd Wilderszijde gepland. Vanwege de ligging van deze wijk binnen de wettelijke geluidszone van de N209 heeft het Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam reeds een akoestisch onderzoek opgesteld voor het bestemmingsplan (“Akoestisch onderzoek, maatregelen N209-Wilderszijde” d.d. 04-01-2006). In dit onderzoek van het Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam zijn een aantal geluidsreducerende maatregelen onderzocht. In dit MER is (in overleg met opdrachtgever) voor het bestemmingsplan Wilderszijde uitgegaan van geluidschermen van 4 m hoog. Deze maatregel is in alle toekomstige situaties meegenomen.

Omdat dit onderzoek zich beperkt tot een effectenvergelijking van de verschillende varianten is een uitgebreid onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen (stille wegdekken en/of uitbreiding schermen/wallen) vanwege de wijzing van de N209 in dit rapport achterwege gelaten. Globaal wordt echter wel besproken welke maatregelen mogelijk getroffen kunnen worden. Het onderzoeken van de wettelijke vereiste maatregelen (vereist vanwege de Wet geluidhinder) wordt in een aanvullend saneringsonderzoek en reconstructieonderzoek verricht.

In onderstaande figuur is de situering van de geprojecteerde woonwijk en de genoemde schermen ten behoeve van Wilderszijde weergegeven. De woonwijk Wilderszijde is met een blauwe belijning weergegeven en de schermen met een groen gestreepte lijn.

Afbeelding 1.3
geplande nieuwbouwwijk
Wilderszijde en
afschermende
voorzieningen
N 209.



Varianten

Voor het onderzoek zijn de volgende varianten te onderscheiden:

- huidige situatie;
- nulvariant, toekomstige situatie 2020 zonder wijzigingen;
- variant 1, verbeteren van de aansluiting op de Ankie Verbeek-Ohrlaan (extra opstelstroken) en het verbeteren van de aansluiting op de N 472;
- variant 2, verbreding (aan weerszijden, aan de noordzijde of aan de zuidzijde) van de N 209 naar 2x2 en het verbeteren van de aansluiting op de Ankie Verbeek-Ohrlaan (extra opstelstroken) en het verbeteren van de aansluiting op de N 472.
- variant met verbreding van de N 209 aan de noordzijde naar 2x2 en het verbeteren van de aansluiting op de Ankie Verbeek-Ohrlaan (extra opstelstroken) en het verbeteren van de aansluiting op de N 472 met toepassing van een kwartklaverblad.

Voor de aansluiting op de N 472 zijn een aantal subvarianten uitgewerkt, namelijk:

- subvariant A: de bestaande rotondes krijgen een bypass;
- subvariant B: de bestaande rotondes worden vervangen door kruispunten met verkeerslichten (VRI);
- subvariant C: de bestaande rotondes worden vervangen door tweestrooksrotondes.

Het verschil tussen subvariant A en subvariant C is dermate gering dat dit géén duidelijk onderscheidend effect zal hebben binnen de nauwkeurigheid van dit MER-onderzoek. Een aparte beschouwing van subvariant C is dan ook buiten beschouwing gelaten.

Bovenstaande varianten en subvarianten heeft geleid tot de volgende te beschouwen situaties (varianten):

- 2004 (huidige situatie);
- 2020 autonoom (toekomstige autonome situatie);
- 1A (variant 1 met subvariant A);
- 1B (variant 1 met subvariant B);
- 2A (variant 2 met verbreding aan weerszijden van de weg met subvariant A);
- 2B (variant 2 met verbreding aan weerszijden van de weg met subvariant B);
- 3A (variant 2 met verbreding aan de zuidzijde van de weg met subvariant A);
- 3B (variant 2 met verbreding aan de zuidzijde van de weg met subvariant B);
- 4A (variant 2 met verbreding aan de noordzijde van de weg met subvariant A);
- 4B (variant 2 met verbreding aan de noordzijde van de weg met subvariant B);
- 5 (variant met verbreding aan de noordzijde van de weg met subvariant B en een kwartklaverblad ter plaatse van de aansluiting op de N 472).

1.4 BESCHRIJVING VAN DE HUIDIGE SITUATIE EN DE AUTONOME ONTWIKKELING

1.4.1 Aantal geluidgehinderde woningen

Het aantal woningen binnen de 48 dB contour bedraagt in de huidige situatie 1984 woningen en in de autonome ontwikkeling 2009 woningen. Door een toename van het autonome autoverkeer neemt de geluidsbelasting toe en neemt ook het aantal woningen binnen de 48 dB contour toe. Onderverdeeld in klassen van 5 dB zijn de aantallen als volgt:

Tabel 1.4
aantal geluidgehinderde woningen (exclusief aftrek conform artikel 110g Wgh).

Variant	Aantal geluidgehinderde woningen						
	0-48	48-53	53-58	58-63	63-68	68-73	>48 dB
2004	2216	1198	480	232	73	1	1984
2020 autonoom	2191	1163	536	219	89	7	2009

Van de nieuw te bouwen wijk Wilderszijde was ten tijde van het onderzoek geen gedetailleerd verkavelingsplan beschikbaar. Het exact tellen van woningen is hierdoor niet mogelijk. De aantallen zijn daarom bepaald op basis van de aanname van 30 woningen per hectare te bebouwen oppervlak. In onderstaande tabel zijn de betreffende aantallen weergegeven.

Tabel 1.5
aantal geluidgehinderde woningen t.p.v. Wilderszijde (exclusief aftrek conform artikel 110g Wgh).

Variant	Aantal geluidgehinderde woningen						
	0-48	48-53	53-58	58-63	63-68	68-73	>48 dB
2004	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
2020 autonoom	2227	336	82	9	0	0	427

Indien alle woningen binnen het onderzoeksgebied beschouwd worden ontstaan de aantallen zoals hieronder weergegeven.

Tabel 1.6
aantal geluidgehinderde woningen totaal (exclusief aftrek conform artikel 110g Wgh).

Variant	Aantal geluidgehinderde woningen						
	0-48	48-53	53-58	58-63	63-68	68-73	>48 dB
2004	2216	1198	480	232	73	1	1984
2020 autonoom	4418	1499	618	228	84	7	2436

1.4.2 Oppervlakte geluidsbelast gebied

Het oppervlakte geluidsbelast gebied (meer dan 48 dB) is in de huidige situatie 463 hectare en in de autonome ontwikkeling 434 hectare. Ondanks een toename van het autonome autoverkeer neemt het geluidsbelast oppervlak binnen de 48 dB contour af. Dit is het gevolg van de afscherpende voorzieningen (schermen) langs de N 209 die niet in de berekening voor de huidige situatie zijn meegenomen. Onderverdeeld in klassen van 5 dB zijn de oppervlaktes als volgt:

Tabel 1.7
geluidsbelast oppervlak (exclusief aftrek conform artikel 110g Wgh).

Variant	Aantal geluidgehinderde woningen						
	0-48	48-53	53-58	58-63	63-68	68-73	>48 dB
2004	263	220	118	62	38	25	463
2020 autonoom	292	191	114	62	38	29	434

1.5 EFFECTBESCHRIJVING GELUID

1.5.1 Aantal geluidgehinderde woningen

Uit de berekeningen volgt dat bij alle varianten het aantal geluidsbelaste woningen met een geluidsbelasting hoger dan 48 dB ten opzichte van de autonome situatie toe neemt. Deze toename is voornamelijk het gevolg van een toename van het verkeer. Uit een vergelijking van de varianten onderling volgt dat variant 1A het meest gunstig scoort, met 2538 woningen met een geluidsbelasting van meer dan 48 dB. Variant 4B scoort het meest ongunstig met 2595 woningen met een geluidsbelasting van meer dan 48 dB.

Uit de resultaten kan geconcludeerd worden dat in het algemeen de varianten zonder verbreding (variant 1) vanuit akoestisch oogpunt gunstiger zijn dan de varianten mét verbreding (varianten 2, 3 en 4). De varianten met verbreding (variant 2, 3 en 4) zijn onderling niet in betekenende mate onderscheidend. Voor de aansluiting van de N 209 op de N 472 is subvariant A iets gunstiger dan subvariant B. De variant met de realisatie van een kwart klaverblad (variant 5) lijkt echter aan te tonen dat een aansluiting middels een kwart klaverblad het meest gunstig is.

In de volgende tabellen zijn de resultaten opgenomen.

Tabel 1.8
aantal geluidgehinderde woningen
(exclusief aftrek
conform artikel
110g Wgh).

Variant	Aantal geluidgehinderde woningen						
	0-48	48-53	53-58	58-63	63-68	68-73	>48 dB
1A	2180	1169	541	224	81	5	2020
1B	2170	1165	551	214	94	6	2030
2A	2158	1169	561	219	87	6	2042
2B	2163	1162	563	214	91	7	2037
3A	2158	1174	558	216	88	6	2042
3B	2162	1164	559	217	91	7	2038
4A	2153	1171	566	215	89	6	2047
4B	2156	1172	560	217	88	7	2044
5	2165	1168	556	219	87	5	2035

De resultaten ter plaatse van de nieuwbouwlocatie Wilderszijde zijn in de volgende tabel opgenomen.

Tabel 1.9
aantal geluidgehinderde woningen
t.p.v. Wilderszijde
(exclusief aftrek
conform artikel
110g Wgh).

Variant	Aantal geluidgehinderde woningen						
	0-48	48-53	53-58	58-63	63-68	68-73	>48 dB
1A	2136	411	96	11	0	0	518
1B	2122	423	96	13	0	0	532
2A	2113	433	96	12	0	0	541
2B	2110	431	98	15	0	0	544
3A	2123	418	101	12	0	0	531
3B	2110	438	96	10	0	0	544
4A	2116	434	96	13	0	0	543
4B	2103	438	98	15	0	0	551
5	2101	441	97	15	0	0	553

Indien alle woningen binnen het onderzoeksgebied beschouwd worden ontstaan de aantallen zoals hieronder weergegeven.

Tabel 1.10
aantal geluidgehin-
derde woningen
totaal (exclusief
aftrek conform
artikel 110g Wgh).

Variant	Aantal geluidgehinderde woningen						
	0-48	48-53	53-58	58-63	63-68	68-73	>48 dB
1A	4316	1580	637	235	81	5	2538
1B	4292	1588	647	227	94	6	2562
2A	4271	1602	657	231	87	6	2583
2B	4273	1593	661	229	91	7	2581
3A	4281	1592	659	228	88	6	2573
3B	4272	1602	655	227	91	7	2582
4A	4269	1605	662	228	89	6	2590
4B	4259	1610	658	232	88	7	2595
5	4266	1609	653	234	87	5	2588

1.5.2 Oppervlakte geluidsbelast gebied

Het oppervlakte geluidsbelast gebied (meer dan 48 dB) is in de autonome ontwikkeling 434 hectare. Bij uitvoering van de varianten neemt het geluidsbelast oppervlak toe. De toenames worden deels veroorzaakt door het verschil in intensiteiten. Daarnaast neemt bij verbreding het geluidsbelast oppervlak toe en zijn kruispunten iets gunstiger dan rotondes vanwege het verminderde ruimtebeslag. Hierbij is geen rekening gehouden met eventuele kruispunttoeslagen. Toepassing van deze correcties zal in dit onderzoek geen essentieel ander uitkomsten opleveren.

Tabel 1.11
geluidsbelast
oppervlak (exclusief
aftrek conform
artikel 110g Wgh).

Variant	Oppervlakte geluidsbelast gebied (Ha)						
	0-48	48-53	53-58	58-63	63-68	68-73	>48 dB
1A	288	209	110	58	36	25	438
1B	282	209	113	59	37	26	444
2A	280	212	113	59	36	26	446
2B	279	212	113	59	36	27	447
3A	280	211	113	59	37	26	446
3B	278	212	113	59	37	27	448
4A	277	213	113	59	37	27	449
4B	278	213	113	59	36	27	448
5	279	212	112	59	37	27	447

1.6 MITIGERENDE MAATREGELEN

Allereerst wordt bij het toepassen van maatregelen naar maatregelen aan de bron gekeken. In de huidige situatie bestaat het wegdek van de N 209 uit standaard fijn asfalt (DAB). Door toepassing van zogenaamde 'stille' wegdektypen kan ten opzichte van fijn asfalt een reductie van circa 1 tot 5 dB behaald worden. Bij het toepassen van stille wegdekken dient er wel rekening mee gehouden te worden dat dergelijke wegdekken vaak kwetsbaarder zijn dan standaard fijn asfalt en daardoor nabij kruisingen en op rotondes vanwege het wringen van verkeer en het optrekken en afremmen vaak niet goed toepasbaar zijn.

Indien het toepassen van stille wegdekken niet volstaat kunnen schermen en/of geluidswallen overwogen worden. Met schermen/wallen kunnen hoge reducties behaald worden. Het toepassen van deze maatregelen is ondermeer vanwege landschappelijke en verkeerskundige aard niet overal en altijd mogelijk.

Indien zowel bron- als overdrachtmaatregelen niet voldoende effectief zijn kan nog overwogen worden om gevelmaatregelen te treffen.

Het onderzoeken van de wettelijke vereiste maatregelen (vereist vanwege de Wet geluidhinder) valt buiten dit rapport en wordt in een aanvullend saneringsonderzoek en reconstructieonderzoek opgenomen.

1.7 EFFECTEN VERDUBBELING RIJBAAN N 209 OP REEDS GEPROJECTEERDE SCHERMEN

De verdubbeling van de rijbaan van de N 209 van 2 x 1 rijstrook naar 2 x 2 rijstroken zal in meerdere of mindere mate invloed hebben op de geluidsafschermende werking van de geluidsschermen ten behoeve van de nieuwbouwwijk Wilderszijde. Met name de afstand bron-scherm / wal speelt hierbij een rol. Zo zal tevens de wijze waarop de weg verbreedt wordt (aan weerszijden van de weg, aan de noordzijde, of de zuidzijde) invloed hebben op de afschermende werking.

Het effect van de verbreding van de N 209 is inzichtelijk gemaakt. De af- dan wel toename van afscherming is bepaald door op een aantal punten ter plaatse van de bouwgrens van het nieuwbouwplan voor de verschillende verbredingvarianten het geluidsniveau te berekenen. De berekeningen zijn verricht op een hoogte van 5 m boven maaiveld. De ligging van de rekenpunten is op de volgende afbeelding weergegeven.



Afbeelding 1.4
ligging van de
rekenpunten.

In de onderstaande tabel zijn de berekende geluidsbelastingen ten gevolge van alleen de N209 opgenomen, in tegenstelling tot de rest van dit onderzoek waarbij de aantallen geluidgehinderde woningen en geluidsbelaste oppervlaktes zijn vastgesteld ten gevolge van de alle beschouwde wegen. De berekende waarden zijn gepresenteerd na aftrek conform artikel 110g Wgh.

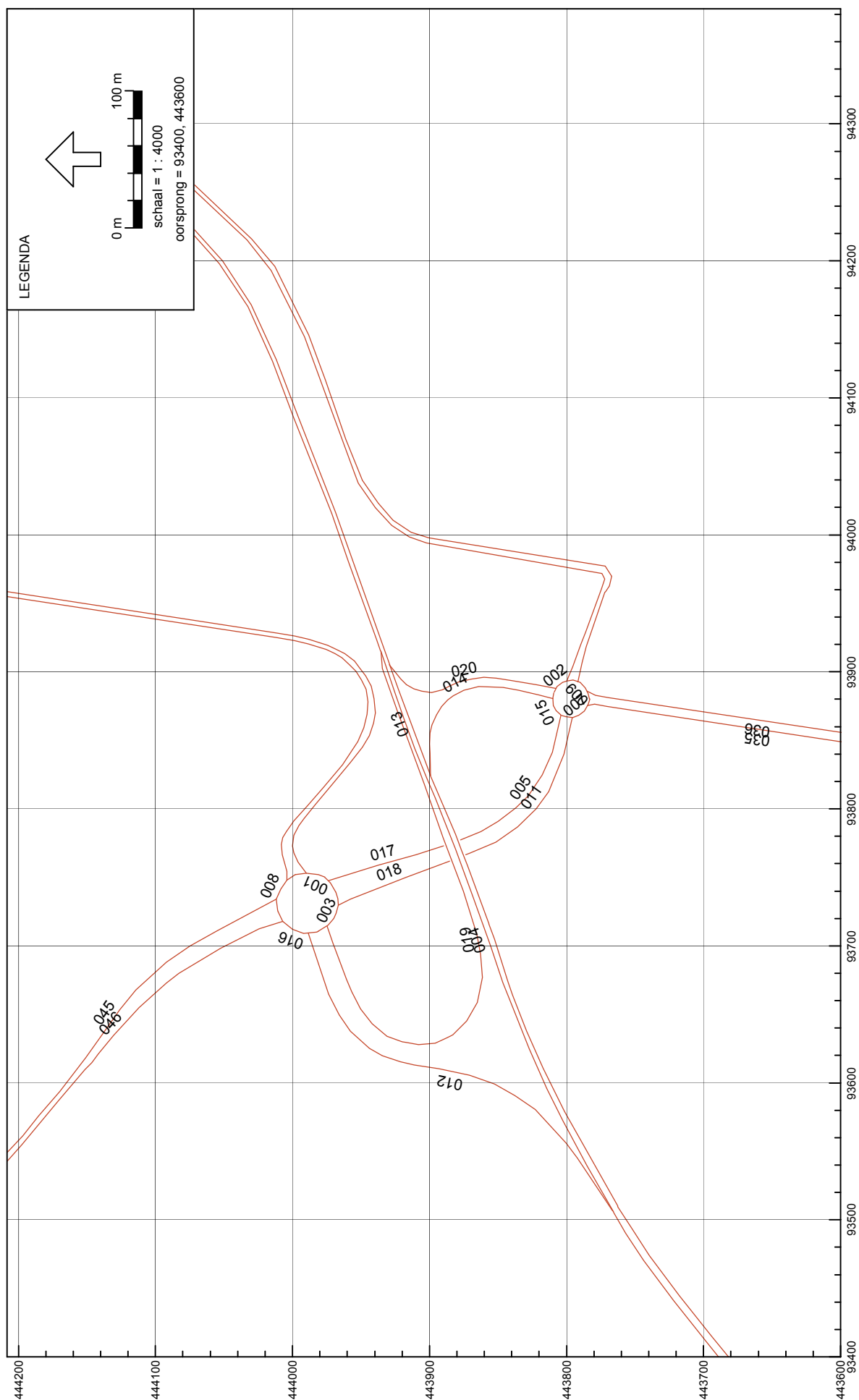
Tabel 1.12
berekende geluids-
belasting ter plaatse
van Wilderszijde
(inclusief aftrek
conform artikel
110g Wgh).

berekende toenames ten opzichte van de situatie zonder wegverbreding in dB(A)										
rekenpunt	2020 autonoom	1A	1B	2A	2B	3A	3B	4A	4B	5
001	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
002	43	43	43	43	43	43	43	43	44	43
003	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45
004	44	45	45	45	45	45	45	45	46	46
005	47	48	48	48	48	48	48	48	48	48

Uit bovenstaande resultaten volgt dat het effect van verbreding op de afschermdende werking van schermen gering is. Ten opzichte van de autonome situatie neemt de geluidsbelasting met circa 1 dB toe. De varianten zijn onderling nauwelijks onderscheidend.

Er zijn ter plaatse van Wilderszijde geen overschrijdingen van de voorkeurgrenswaarde van 48 dB berekend ten gevolge van de N209. De berekeningen zijn verricht met het rekenmodel voor het MER. In het kader van toetsing aan de Wet geluidhinder zullen tevens berekeningen met een meer gedetailleerd rekenmodel verricht moeten worden, waarin bijvoorbeeld hoogteverschillen van het maaiveld zijn opgenomen. Deze meer gedetailleerde berekeningen worden verricht in een aanvullende saneringsonderzoek en reconstructieonderzoek.

BIJLAGE 1: INVOERGEGEVENS REKENMODELLEN



Wegen 2004

wegen 2004

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Invoertype
001		0.00	0.00	Eigen waarde	Verdeling
002		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
003		0.00	0.00	Eigen waarde	Verdeling
004		0.00	--	Eigen waarde	Intensiteit
005		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
006		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
007		0.00	0.00	Eigen waarde	Verdeling
008		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
009		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
010		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
011		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
012		0.00	0.00	Eigen waarde	Verdeling
013		0.00	--	Eigen waarde	Intensiteit
014		0.00	--	Eigen waarde	Verdeling
015		0.00	0.00	Eigen waarde	Verdeling
016		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
017		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
018		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
019		0.00	--	Eigen waarde	Verdeling
020		0.00	0.00	Eigen waarde	Verdeling
021		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
022		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
023		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
024		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
025		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
026		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
027		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
028		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
029		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
030		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
031		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
032		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
033		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
034		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
035		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
036		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
037		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
038		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
039		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
040		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
041		0.00	--	Eigen waarde	Intensiteit
042		0.00	--	Eigen waarde	Intensiteit
043		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
044		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
045		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
046		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
047		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
048		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
049		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
050		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
051		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit
052		0.00	0.00	Eigen waarde	Intensiteit

wegen 2004

Id	Hbron	Ch	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Intensiteit	%Int. (D)	%Int. (A)	%Int. (N)	%Int. (P4)	%MR(D)
001	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	10236.00	6.80	2.20	1.10	--	--
002	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
003	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	2793.00	6.80	2.20	1.10	--	--
004	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
005	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	10236.00	6.80	2.20	1.10	--	--
006	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
007	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	5317.00	6.80	2.20	1.10	--	--
008	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
009	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
010	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
011	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	5317.00	6.80	2.20	1.10	--	--
012	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	8981.00	6.80	2.20	1.10	--	--
013	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
014	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7719.00	6.80	2.20	1.10	--	--
015	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	7719.00	6.80	2.20	1.10	--	--
016	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
017	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	10236.00	6.80	2.20	1.10	--	--
018	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	5317.00	6.80	2.20	1.10	--	--
019	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	2793.00	6.80	2.20	1.10	--	--
020	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	2916.00	6.80	2.20	1.10	--	--
021	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
022	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
023	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
024	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
025	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
026	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
027	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
028	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
029	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
030	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
031	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
032	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
033	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
034	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
035	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
036	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
037	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
038	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
039	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
040	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
041	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
042	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
043	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
044	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
045	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
046	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
047	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
048	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
049	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
050	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
051	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
052	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--

wegen 2004

Id	%MR (A)	%MR (N)	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
001	--	--	--	91.20	93.00	91.20	--	5.30	4.20	5.30	--	3.50	2.80	3.50
002	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
003	--	--	--	88.80	91.00	88.80	--	5.60	4.50	5.60	--	5.60	4.50	5.60
004	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
005	--	--	--	91.20	93.00	91.20	--	5.30	4.20	5.30	--	3.50	2.80	3.50
006	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
007	--	--	--	91.20	93.00	91.20	--	5.30	4.20	5.30	--	3.50	2.80	3.50
008	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
009	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
010	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
011	--	--	--	91.20	93.00	91.20	--	5.30	4.20	5.30	--	3.50	2.80	3.50
012	--	--	--	88.80	91.00	88.80	--	5.60	4.50	5.60	--	5.60	4.50	5.60
013	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
014	--	--	--	89.20	91.30	89.20	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
015	--	--	--	89.20	91.30	89.20	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
016	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
017	--	--	--	91.20	93.00	91.20	--	5.30	4.20	5.30	--	3.50	2.80	3.50
018	--	--	--	91.20	93.00	91.20	--	5.30	4.20	5.30	--	3.50	2.80	3.50
019	--	--	--	88.80	91.00	88.80	--	5.60	4.50	5.60	--	5.60	4.50	5.60
020	--	--	--	89.20	91.30	89.20	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
021	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
022	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
023	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
024	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
025	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
026	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
027	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
028	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
029	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
030	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
031	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
032	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
033	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
034	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
035	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
036	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
037	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
038	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
039	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
040	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
042	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
043	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
044	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
045	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
046	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
047	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
048	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
049	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
050	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
051	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
052	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

wegen 2004

Id	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)
001	--	--	--	--	--	634.80	209.43	102.69	--	36.89
002	--	--	--	--	--	82.00	49.00	13.00	--	5.00
003	--	--	--	--	--	168.65	55.92	27.28	--	10.64
004	--	--	--	--	--	722.00	434.00	114.00	--	49.00
005	--	--	--	--	--	634.80	209.43	102.69	--	36.89
006	--	--	--	--	--	488.00	290.00	77.00	--	24.00
007	--	--	--	--	--	329.74	108.79	53.34	--	19.16
008	--	--	--	--	--	167.00	99.00	26.00	--	5.00
009	--	--	--	--	--	207.00	123.00	33.00	--	8.00
010	--	--	--	--	--	488.00	290.00	77.00	--	24.00
011	--	--	--	--	--	329.74	108.79	53.34	--	19.16
012	--	--	--	--	--	542.31	179.80	87.73	--	34.20
013	--	--	--	--	--	722.00	434.00	114.00	--	49.00
014	--	--	--	--	--	468.20	155.04	75.74	--	28.34
015	--	--	--	--	--	468.20	155.04	75.74	--	28.34
016	--	--	--	--	--	523.00	311.00	82.00	--	25.00
017	--	--	--	--	--	634.80	209.43	102.69	--	36.89
018	--	--	--	--	--	329.74	108.79	53.34	--	19.16
019	--	--	--	--	--	168.65	55.92	27.28	--	10.64
020	--	--	--	--	--	176.87	58.57	28.61	--	10.71
021	--	--	--	--	--	811.00	489.00	128.00	--	62.00
022	--	--	--	--	--	811.00	489.00	128.00	--	62.00
023	--	--	--	--	--	621.00	365.00	98.00	--	10.00
024	--	--	--	--	--	621.00	365.00	98.00	--	10.00
025	--	--	--	--	--	889.00	533.00	140.00	--	57.00
026	--	--	--	--	--	889.00	533.00	140.00	--	57.00
027	--	--	--	--	--	223.00	131.00	35.00	--	7.00
028	--	--	--	--	--	223.00	131.00	35.00	--	7.00
029	--	--	--	--	--	184.00	109.00	29.00	--	6.00
030	--	--	--	--	--	184.00	109.00	29.00	--	6.00
031	--	--	--	--	--	379.00	223.00	60.00	--	8.00
032	--	--	--	--	--	379.00	223.00	60.00	--	8.00
033	--	--	--	--	--	167.00	99.00	26.00	--	5.00
034	--	--	--	--	--	167.00	99.00	26.00	--	5.00
035	--	--	--	--	--	207.00	123.00	33.00	--	8.00
036	--	--	--	--	--	207.00	123.00	33.00	--	8.00
037	--	--	--	--	--	182.00	108.00	29.00	--	5.00
038	--	--	--	--	--	182.00	108.00	29.00	--	5.00
039	--	--	--	--	--	631.00	380.00	99.00	--	46.00
040	--	--	--	--	--	631.00	380.00	99.00	--	46.00
041	--	--	--	--	--	593.00	357.00	93.00	--	43.00
042	--	--	--	--	--	593.00	357.00	93.00	--	43.00
043	--	--	--	--	--	82.00	49.00	13.00	--	5.00
044	--	--	--	--	--	82.00	49.00	13.00	--	5.00
045	--	--	--	--	--	523.00	311.00	82.00	--	25.00
046	--	--	--	--	--	523.00	311.00	82.00	--	25.00
047	--	--	--	--	--	453.00	269.00	71.00	--	22.00
048	--	--	--	--	--	453.00	269.00	71.00	--	22.00
049	--	--	--	--	--	466.00	277.00	73.00	--	18.00
050	--	--	--	--	--	466.00	277.00	73.00	--	18.00
051	--	--	--	--	--	452.00	269.00	71.00	--	22.00
052	--	--	--	--	--	452.00	269.00	71.00	--	22.00

wegen 2004

Id	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
001	9.46	5.97	--	24.36	6.31	3.94	--	89.24	91.30	100.14
002	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	80.65	83.20	92.19
003	2.77	1.72	--	10.64	2.77	1.72	--	83.83	86.44	95.46
004	23.00	8.00	--	49.00	23.00	8.00	--	86.93	96.54	101.99
005	9.46	5.97	--	24.36	6.31	3.94	--	87.23	93.28	99.78
006	11.00	4.00	--	16.00	8.00	3.00	--	87.93	89.75	98.39
007	4.91	3.10	--	12.65	3.28	2.05	--	86.40	88.46	97.29
008	2.00	1.00	--	3.00	1.00	--	--	82.85	83.90	91.84
009	4.00	1.00	--	8.00	4.00	1.00	--	84.16	86.00	94.50
010	11.00	4.00	--	16.00	8.00	3.00	--	87.93	89.75	98.39
011	4.91	3.10	--	12.65	3.28	2.05	--	84.39	90.44	96.93
012	8.89	5.53	--	34.20	8.89	5.53	--	87.05	93.24	99.92
013	23.00	8.00	--	49.00	23.00	8.00	--	86.93	96.54	101.99
014	7.30	4.59	--	28.34	7.30	4.59	--	86.34	92.51	99.16
015	7.30	4.59	--	28.34	7.30	4.59	--	88.21	90.75	99.73
016	12.00	4.00	--	16.00	8.00	3.00	--	88.19	89.93	98.52
017	9.46	5.97	--	24.36	6.31	3.94	--	87.23	93.28	99.78
018	4.91	3.10	--	12.65	3.28	2.05	--	84.39	90.44	96.93
019	2.77	1.72	--	10.64	2.77	1.72	--	81.97	88.17	94.84
020	2.76	1.73	--	10.71	2.76	1.73	--	82.11	88.28	94.93
021	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.70	97.28	102.73
022	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.70	97.28	102.73
023	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	86.18	91.57	97.27
024	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	86.18	91.57	97.27
025	27.00	9.00	--	57.00	27.00	9.00	--	87.72	97.34	102.78
026	27.00	9.00	--	57.00	27.00	9.00	--	87.72	97.34	102.78
027	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.97	87.59	93.58
028	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.97	87.59	93.58
029	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.23	86.90	92.97
030	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.23	86.90	92.97
031	4.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	84.03	89.47	95.21
032	4.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	84.03	89.47	95.21
033	2.00	1.00	--	3.00	1.00	--	--	80.69	86.30	92.27
034	2.00	1.00	--	3.00	1.00	--	--	80.69	86.30	92.27
035	4.00	1.00	--	8.00	4.00	1.00	--	80.49	90.22	95.64
036	4.00	1.00	--	8.00	4.00	1.00	--	80.49	90.22	95.64
037	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.47	89.25	94.68
038	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.47	89.25	94.68
039	21.00	7.00	--	46.00	21.00	7.00	--	86.50	96.10	101.54
040	21.00	7.00	--	46.00	21.00	7.00	--	86.50	96.10	101.54
041	20.00	7.00	--	43.00	20.00	7.00	--	86.22	95.82	101.26
042	20.00	7.00	--	43.00	20.00	7.00	--	86.22	95.82	101.26
043	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	78.79	84.96	91.61
044	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	78.79	84.96	91.61
045	12.00	4.00	--	16.00	8.00	3.00	--	84.37	94.26	99.67
046	12.00	4.00	--	16.00	8.00	3.00	--	84.37	94.26	99.67
047	10.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	83.83	93.69	99.10
048	10.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	83.83	93.69	99.10
049	8.00	3.00	--	18.00	8.00	3.00	--	84.01	93.74	99.17
050	8.00	3.00	--	18.00	8.00	3.00	--	84.01	93.74	99.17
051	10.00	3.00	--	15.00	7.00	2.00	--	83.82	93.68	99.10
052	10.00	3.00	--	15.00	7.00	2.00	--	83.82	93.68	99.10

wegen 2004

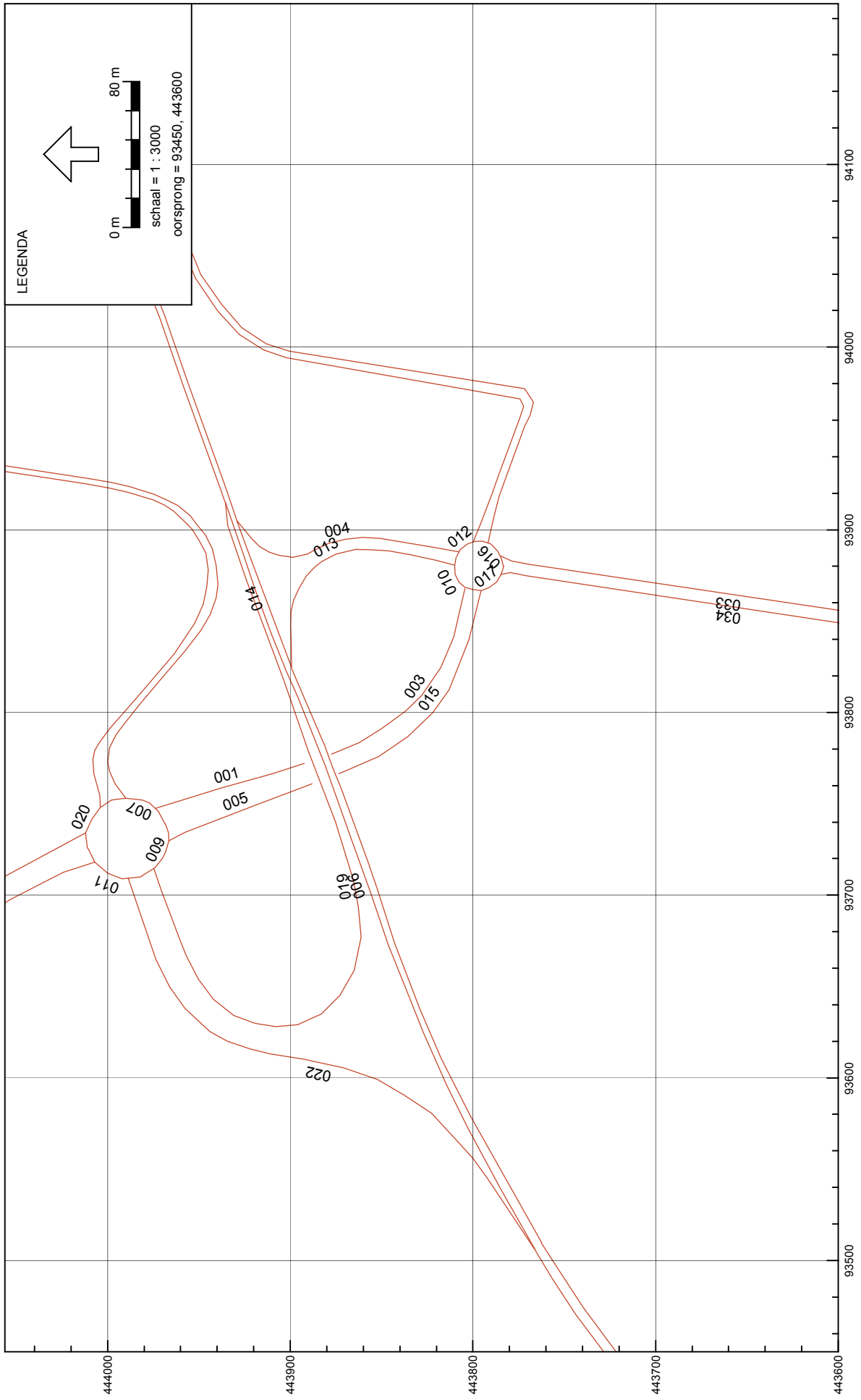
Id	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k
001	99.54	104.75	104.11	96.76	92.79	84.18	85.87	94.40	94.18	99.60
002	91.56	96.39	95.62	88.43	84.61	77.95	79.88	88.44	88.31	93.51
003	94.78	99.59	98.81	91.63	87.83	78.73	80.95	89.73	89.35	94.37
004	107.61	112.31	109.69	101.93	92.17	84.23	93.90	99.33	104.78	109.78
005	102.89	108.11	106.51	98.87	91.70	82.12	87.99	94.30	97.56	103.01
006	98.03	103.38	102.78	95.37	91.27	85.47	86.99	95.33	95.36	100.87
007	96.69	101.91	101.26	93.92	89.94	81.33	83.02	91.56	91.33	96.76
008	92.31	98.12	97.64	90.03	85.55	80.34	80.86	88.12	89.35	95.49
009	94.44	99.70	99.06	91.66	87.51	81.75	83.34	91.62	91.81	97.21
010	98.03	103.38	102.78	95.37	91.27	85.47	86.99	95.33	95.36	100.87
011	100.05	105.26	103.66	96.03	88.85	79.27	85.15	91.45	94.71	100.17
012	103.14	107.90	106.17	98.64	91.56	81.88	87.90	94.41	97.73	102.76
013	107.61	112.31	109.69	101.93	92.17	84.23	93.90	99.33	104.78	109.78
014	102.39	107.20	105.48	97.94	90.85	81.17	87.16	93.63	96.97	102.05
015	99.11	103.95	103.18	95.98	92.15	83.11	85.25	93.97	93.65	98.73
016	98.21	103.62	103.03	95.59	91.46	85.76	87.23	95.56	95.58	101.13
017	102.89	108.11	106.51	98.87	91.70	82.12	87.99	94.30	97.56	103.01
018	100.05	105.26	103.66	96.03	88.85	79.27	85.15	91.45	94.71	100.17
019	98.06	102.83	101.10	93.57	86.49	76.81	82.83	89.33	92.65	97.69
020	98.16	102.98	101.25	93.71	86.62	76.94	82.93	89.40	92.74	97.83
021	108.44	112.98	110.32	102.59	92.84	84.97	94.61	100.05	105.57	110.44
022	108.44	112.98	110.32	102.59	92.84	84.97	94.61	100.05	105.57	110.44
023	101.08	107.15	105.75	97.89	90.38	83.78	89.11	94.71	98.58	104.76
024	101.08	107.15	105.75	97.89	90.38	83.78	89.11	94.71	98.58	104.76
025	108.37	113.13	110.54	102.76	93.00	85.05	94.72	100.15	105.57	110.62
026	108.37	113.13	110.54	102.76	93.00	85.05	94.72	100.15	105.57	110.62
027	97.02	102.90	101.47	93.66	86.26	79.49	84.97	90.79	94.41	100.44
028	97.02	102.90	101.47	93.66	86.26	79.49	84.97	90.79	94.41	100.44
029	96.40	102.16	100.70	92.92	85.54	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
030	96.40	102.16	100.70	92.92	85.54	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
031	98.87	104.99	103.61	95.74	88.25	81.58	86.92	92.51	96.24	102.55
032	98.87	104.99	103.61	95.74	88.25	81.58	86.92	92.51	96.24	102.55
033	95.74	101.63	100.20	92.39	84.98	78.11	83.50	89.17	92.83	99.08
034	95.74	101.63	100.20	92.39	84.98	78.11	83.50	89.17	92.83	99.08
035	100.87	106.24	103.81	95.93	86.12	77.98	87.74	93.16	98.27	103.84
036	100.87	106.24	103.81	95.93	86.12	77.98	87.74	93.16	98.27	103.84
037	99.68	105.41	103.06	95.13	85.30	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
038	99.68	105.41	103.06	95.13	85.30	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
039	107.22	111.82	109.18	101.44	91.68	83.74	93.39	98.83	104.30	109.25
040	107.22	111.82	109.18	101.44	91.68	83.74	93.39	98.83	104.30	109.25
041	106.93	111.54	108.90	101.16	91.40	83.49	93.14	98.58	104.07	109.00
042	106.93	111.54	108.90	101.16	91.40	83.49	93.14	98.58	104.07	109.00
043	94.84	99.65	97.92	90.38	83.29	75.98	81.88	88.24	91.64	96.88
044	94.84	99.65	97.92	90.38	83.29	75.98	81.88	88.24	91.64	96.88
045	104.72	110.21	107.81	99.94	90.13	81.86	91.75	97.16	102.12	107.80
046	104.72	110.21	107.81	99.94	90.13	81.86	91.75	97.16	102.12	107.80
047	104.21	109.63	107.22	99.35	89.54	81.22	91.10	96.51	101.48	107.17
048	104.21	109.63	107.22	99.35	89.54	81.22	91.10	96.51	101.48	107.17
049	104.39	109.77	107.33	99.45	89.64	81.36	91.13	96.55	101.59	107.27
050	104.39	109.77	107.33	99.45	89.64	81.36	91.13	96.55	101.59	107.27
051	104.20	109.63	107.21	99.34	89.54	81.22	91.10	96.51	101.48	107.17
052	104.20	109.63	107.21	99.34	89.54	81.22	91.10	96.51	101.48	107.17

wegen 2004

Id	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k
001	99.02	91.57	87.41	81.33	83.39	92.23	91.63	96.84	96.20	88.85
002	92.86	85.49	81.37	72.98	75.91	85.11	84.22	88.84	88.00	80.92
003	93.67	86.38	82.40	75.92	78.52	87.55	86.87	91.67	90.89	83.72
004	107.25	99.44	89.65	78.99	88.59	94.04	99.68	104.34	101.71	93.96
005	101.48	93.78	86.51	79.32	85.37	91.87	94.98	100.20	98.60	90.96
006	100.31	92.82	88.55	80.02	82.03	90.77	90.33	95.54	94.90	87.54
007	96.17	88.73	84.56	78.48	80.54	89.38	88.78	94.00	93.35	86.01
008	95.09	87.36	82.60	74.62	75.10	82.90	83.17	89.61	89.28	81.51
009	96.62	89.16	84.88	75.98	77.47	85.65	85.95	91.42	90.84	83.35
010	100.31	92.82	88.55	80.02	82.03	90.77	90.33	95.54	94.90	87.54
011	98.64	90.93	83.66	76.48	82.52	89.02	92.14	97.35	95.75	88.12
012	101.11	93.50	86.32	79.14	85.33	92.01	95.23	99.99	98.26	90.73
013	107.25	99.44	89.65	78.99	88.59	94.04	99.68	104.34	101.71	93.96
014	100.42	92.79	85.60	78.43	84.60	91.24	94.48	99.29	97.57	90.03
015	98.03	90.72	86.71	80.30	82.84	91.82	91.19	96.03	95.27	88.07
016	100.58	93.08	88.80	80.23	82.14	90.81	90.46	95.73	95.10	87.72
017	101.48	93.78	86.51	79.32	85.37	91.87	94.98	100.20	98.60	90.96
018	98.64	90.93	83.66	76.48	82.52	89.02	92.14	97.35	95.75	88.12
019	96.03	88.42	81.25	74.06	80.26	86.93	90.15	94.92	93.19	85.66
020	96.19	88.56	81.37	74.20	80.37	87.02	90.25	95.07	93.34	85.80
021	107.87	100.08	90.30	79.73	89.31	94.75	100.48	104.99	102.32	94.60
022	107.87	100.08	90.30	79.73	89.31	94.75	100.48	104.99	102.32	94.60
023	103.39	95.50	87.96	78.32	83.82	89.67	93.39	99.27	97.84	90.01
024	103.39	95.50	87.96	78.32	83.82	89.67	93.39	99.27	97.84	90.01
025	108.11	100.28	90.49	79.70	89.32	94.76	100.35	105.11	102.51	94.74
026	108.11	100.28	90.49	79.70	89.32	94.76	100.35	105.11	102.51	94.74
027	99.04	91.19	83.73	74.13	79.81	85.90	89.46	95.06	93.55	85.79
028	99.04	91.19	83.73	74.13	79.81	85.90	89.46	95.06	93.55	85.79
029	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
030	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
031	101.21	93.31	85.77	76.05	81.46	87.18	90.98	97.02	95.62	87.75
032	101.21	93.31	85.77	76.05	81.46	87.18	90.98	97.02	95.62	87.75
033	97.73	89.84	82.32	72.30	77.84	83.68	86.76	93.23	91.93	84.05
034	97.73	89.84	82.32	72.30	77.84	83.68	86.76	93.23	91.93	84.05
035	101.45	93.54	83.72	72.18	81.94	87.37	92.43	98.07	95.70	87.78
036	101.45	93.54	83.72	72.18	81.94	87.37	92.43	98.07	95.70	87.78
037	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
038	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
039	106.71	98.90	89.12	78.39	87.99	93.44	99.09	103.73	101.10	93.35
040	106.71	98.90	89.12	78.39	87.99	93.44	99.09	103.73	101.10	93.35
041	106.45	98.65	88.87	78.26	87.85	93.29	98.99	103.55	100.90	93.16
042	106.45	98.65	88.87	78.26	87.85	93.29	98.99	103.55	100.90	93.16
043	95.28	87.61	80.37	71.19	77.53	84.34	87.48	92.03	90.22	82.76
044	95.28	87.61	80.37	71.19	77.53	84.34	87.48	92.03	90.22	82.76
045	105.45	97.53	87.71	76.51	86.33	91.75	96.92	102.27	99.83	91.97
046	105.45	97.53	87.71	76.51	86.33	91.75	96.92	102.27	99.83	91.97
047	104.81	96.90	87.07	75.71	85.69	91.09	96.08	101.57	99.17	91.31
048	104.81	96.90	87.07	75.71	85.69	91.09	96.08	101.57	99.17	91.31
049	104.91	96.98	87.15	76.06	85.77	91.20	96.47	101.77	99.32	91.45
050	104.91	96.98	87.15	76.06	85.77	91.20	96.47	101.77	99.32	91.45
051	104.81	96.90	87.07	75.56	85.45	90.86	95.86	101.46	99.08	91.18
052	104.81	96.90	87.07	75.56	85.45	90.86	95.86	101.46	99.08	91.18

wegen 2004

Id	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 12	LE (P4) 25	LE (P4) 50	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
001	84.87	--	--	--	--	--	--	--	--
002	77.26	--	--	--	--	--	--	--	--
003	79.92	--	--	--	--	--	--	--	--
004	84.20	--	--	--	--	--	--	--	--
005	83.79	--	--	--	--	--	--	--	--
006	83.51	--	--	--	--	--	--	--	--
007	82.03	--	--	--	--	--	--	--	--
008	76.89	--	--	--	--	--	--	--	--
009	79.03	--	--	--	--	--	--	--	--
010	83.51	--	--	--	--	--	--	--	--
011	80.94	--	--	--	--	--	--	--	--
012	83.65	--	--	--	--	--	--	--	--
013	84.20	--	--	--	--	--	--	--	--
014	82.93	--	--	--	--	--	--	--	--
015	84.24	--	--	--	--	--	--	--	--
016	83.64	--	--	--	--	--	--	--	--
017	83.79	--	--	--	--	--	--	--	--
018	80.94	--	--	--	--	--	--	--	--
019	78.58	--	--	--	--	--	--	--	--
020	78.71	--	--	--	--	--	--	--	--
021	84.85	--	--	--	--	--	--	--	--
022	84.85	--	--	--	--	--	--	--	--
023	82.56	--	--	--	--	--	--	--	--
024	82.56	--	--	--	--	--	--	--	--
025	84.97	--	--	--	--	--	--	--	--
026	84.97	--	--	--	--	--	--	--	--
027	78.43	--	--	--	--	--	--	--	--
028	78.43	--	--	--	--	--	--	--	--
029	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
030	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
031	80.25	--	--	--	--	--	--	--	--
032	80.25	--	--	--	--	--	--	--	--
033	76.58	--	--	--	--	--	--	--	--
034	76.58	--	--	--	--	--	--	--	--
035	77.95	--	--	--	--	--	--	--	--
036	77.95	--	--	--	--	--	--	--	--
037	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
038	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
039	83.60	--	--	--	--	--	--	--	--
040	83.60	--	--	--	--	--	--	--	--
041	83.41	--	--	--	--	--	--	--	--
042	83.41	--	--	--	--	--	--	--	--
043	75.77	--	--	--	--	--	--	--	--
044	75.77	--	--	--	--	--	--	--	--
045	82.17	--	--	--	--	--	--	--	--
046	82.17	--	--	--	--	--	--	--	--
047	81.51	--	--	--	--	--	--	--	--
048	81.51	--	--	--	--	--	--	--	--
049	81.65	--	--	--	--	--	--	--	--
050	81.65	--	--	--	--	--	--	--	--
051	81.37	--	--	--	--	--	--	--	--
052	81.37	--	--	--	--	--	--	--	--



Wegen alternatief 0

wegen alternatief 0

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Invoertype
001		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
002		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
003		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
004		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
005		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
006		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
007		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
008		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
009		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
010		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
011		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
012		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
013		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
014		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
015		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
016		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
017		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
018		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
019		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
020		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
021		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
022		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
023		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
024		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
025		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
026		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
027		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
028		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
029		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
030		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
031		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
032		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
033		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
034		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
035		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
036		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
037		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
038		0.00	--	Eigen waarde	Intensiteit
039		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
040		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
041		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
042		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
043		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
044		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
045		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
046		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit

wegen alternatief 0

Id	Hbron	Ch	Wegdek	V (MR)	V (LV)	V (MV)	V (ZV)	Intensiteit	%Int. (D)	%Int. (A)	%Int. (N)	%Int. (P4)	%MR (D)
001	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	12521.00	6.80	2.20	1.10	--	--
002	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
003	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	12521.00	6.80	2.20	1.10	--	--
004	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	4225.00	6.80	2.20	1.10	--	--
005	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	8615.00	6.80	2.20	1.10	--	--
006	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
007	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	12521.00	6.80	2.20	1.10	--	--
008	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
009	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	3866.00	6.80	2.20	1.10	--	--
010	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	9020.00	6.80	2.20	1.10	--	--
011	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
012	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
013	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	9020.00	6.80	2.20	1.10	--	--
014	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
015	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	8615.00	6.80	2.20	1.10	--	--
016	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
017	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	8615.00	6.80	2.20	1.10	--	--
018	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
019	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3866.00	6.80	2.20	1.10	--	--
020	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
021	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
022	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	9622.00	6.80	2.20	1.10	--	--
023	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
024	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
025	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
026	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
027	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
028	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
029	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
030	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
031	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
032	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
033	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
034	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
035	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
036	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
037	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
038	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
039	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
040	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
041	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
042	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
043	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
044	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
045	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
046	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--

wegen alternatief 0

Id	%MR (A)	%MR (N)	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
001	--	--	--	91.20	93.00	91.20	--	5.30	4.20	5.30	--	3.50	2.80	3.50
002	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
003	--	--	--	91.20	93.00	91.20	--	5.30	4.20	5.30	--	3.50	2.80	3.50
004	--	--	--	89.20	91.30	89.20	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
005	--	--	--	91.20	93.00	91.20	--	5.30	4.20	5.30	--	3.50	2.80	3.50
006	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
007	--	--	--	91.20	93.00	91.20	--	5.30	4.20	5.30	--	3.50	2.80	3.50
008	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
009	--	--	--	88.80	91.00	88.80	--	5.60	4.50	5.60	--	5.60	4.50	5.60
010	--	--	--	89.20	91.30	89.20	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
011	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
012	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
013	--	--	--	89.20	91.30	89.20	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
014	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
015	--	--	--	91.20	93.00	91.20	--	5.30	4.20	5.30	--	3.50	2.80	3.50
016	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
017	--	--	--	91.20	93.00	91.20	--	5.30	4.20	5.30	--	3.50	2.80	3.50
018	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
019	--	--	--	88.80	91.00	88.80	--	5.60	4.50	5.60	--	5.60	4.50	5.60
020	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
021	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
022	--	--	--	88.80	91.00	88.80	--	5.60	4.50	5.60	--	5.60	4.50	5.60
023	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
024	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
025	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
026	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
027	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
028	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
029	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
030	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
031	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
032	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
033	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
034	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
035	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
036	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
037	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
038	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
039	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
040	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
042	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
043	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
044	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
045	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
046	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

wegen alternatief 0

Id	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)
001	--	--	--	--	--	776.50	256.18	125.61	--	45.13
002	--	--	--	--	--	126.00	75.00	20.00	--	3.00
003	--	--	--	--	--	776.50	256.18	125.61	--	45.13
004	--	--	--	--	--	256.27	84.86	41.46	--	15.51
005	--	--	--	--	--	534.27	176.26	86.43	--	31.05
006	--	--	--	--	--	797.00	481.00	126.00	--	62.00
007	--	--	--	--	--	776.50	256.18	125.61	--	45.13
008	--	--	--	--	--	557.00	330.00	88.00	--	21.00
009	--	--	--	--	--	233.44	77.40	37.76	--	14.72
010	--	--	--	--	--	547.12	181.18	88.50	--	33.12
011	--	--	--	--	--	652.00	386.00	103.00	--	23.00
012	--	--	--	--	--	149.00	89.00	24.00	--	7.00
013	--	--	--	--	--	547.12	181.18	88.50	--	33.12
014	--	--	--	--	--	797.00	481.00	126.00	--	62.00
015	--	--	--	--	--	534.27	176.26	86.43	--	31.05
016	--	--	--	--	--	267.00	159.00	42.00	--	10.00
017	--	--	--	--	--	534.27	176.26	86.43	--	31.05
018	--	--	--	--	--	126.00	75.00	20.00	--	3.00
019	--	--	--	--	--	233.44	77.40	37.76	--	14.72
020	--	--	--	--	--	126.00	75.00	20.00	--	3.00
021	--	--	--	--	--	557.00	330.00	88.00	--	21.00
022	--	--	--	--	--	581.01	192.63	93.99	--	36.64
023	--	--	--	--	--	829.00	502.00	131.00	--	74.00
024	--	--	--	--	--	829.00	502.00	131.00	--	74.00
025	--	--	--	--	--	850.00	502.00	1334.00	--	21.00
026	--	--	--	--	--	850.00	502.00	1334.00	--	21.00
027	--	--	--	--	--	950.00	572.00	150.00	--	71.00
028	--	--	--	--	--	950.00	572.00	150.00	--	71.00
029	--	--	--	--	--	227.00	134.00	36.00	--	6.00
030	--	--	--	--	--	227.00	134.00	36.00	--	6.00
031	--	--	--	--	--	473.00	279.00	75.00	--	13.00
032	--	--	--	--	--	473.00	279.00	75.00	--	13.00
033	--	--	--	--	--	267.00	159.00	42.00	--	10.00
034	--	--	--	--	--	267.00	159.00	42.00	--	10.00
035	--	--	--	--	--	226.00	133.00	36.00	--	5.00
036	--	--	--	--	--	226.00	133.00	36.00	--	5.00
037	--	--	--	--	--	674.00	407.00	106.00	--	53.00
038	--	--	--	--	--	674.00	407.00	106.00	--	53.00
039	--	--	--	--	--	149.00	89.00	24.00	--	7.00
040	--	--	--	--	--	149.00	89.00	24.00	--	7.00
041	--	--	--	--	--	652.00	386.00	103.00	--	23.00
042	--	--	--	--	--	652.00	386.00	103.00	--	23.00
043	--	--	--	--	--	461.00	273.00	73.00	--	19.00
044	--	--	--	--	--	461.00	273.00	73.00	--	19.00
045	--	--	--	--	--	461.00	273.00	73.00	--	19.00
046	--	--	--	--	--	461.00	273.00	73.00	--	19.00

wegen alternatief 0

Id	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
001	11.57	7.30	--	29.80	7.71	4.82	--	88.11	94.15	100.65
002	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.35	84.85	90.69
003	11.57	7.30	--	29.80	7.71	4.82	--	88.11	94.15	100.65
004	4.00	2.51	--	15.51	4.00	2.51	--	83.72	89.89	96.54
005	7.96	5.02	--	20.50	5.31	3.32	--	86.49	92.53	99.03
006	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.66	97.24	102.69
007	11.57	7.30	--	29.80	7.71	4.82	--	90.12	92.17	101.01
008	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.27	89.71	98.01
009	3.83	2.38	--	14.72	3.83	2.38	--	85.24	87.85	96.87
010	8.53	5.36	--	33.12	8.53	5.36	--	88.88	91.43	100.41
011	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	88.90	90.23	98.43
012	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	82.93	85.07	93.79
013	8.53	5.36	--	33.12	8.53	5.36	--	87.02	93.18	99.83
014	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.66	97.24	102.69
015	7.96	5.02	--	20.50	5.31	3.32	--	86.49	92.53	99.03
016	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	85.24	87.03	95.49
017	7.96	5.02	--	20.50	5.31	3.32	--	88.49	90.55	99.39
018	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.35	84.85	90.69
019	3.83	2.38	--	14.72	3.83	2.38	--	83.39	89.58	96.26
020	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	81.51	82.37	90.02
021	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.27	89.71	98.01
022	9.53	5.93	--	36.64	9.53	5.93	--	87.35	93.54	100.22
023	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.15	97.70	103.15
024	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.15	97.70	103.15
025	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	87.85	93.45	99.44
026	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	87.85	93.45	99.44
027	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.33	97.92	103.37
028	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.33	97.92	103.37
029	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.98	87.53	93.44
030	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.98	87.53	93.44
031	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.16	90.72	96.64
032	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.16	90.72	96.64
033	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.55	91.28	96.71
034	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.55	91.28	96.71
035	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	80.17	89.99	95.41
036	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	80.17	89.99	95.41
037	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.96	96.54	101.98
038	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.96	96.54	101.98
039	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.99	86.98	93.45
040	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.99	86.98	93.45
041	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	84.95	94.86	100.27
042	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	84.95	94.86	100.27
043	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.68	93.55	98.97
044	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.68	93.55	98.97
045	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.61	93.52	98.92
046	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.61	93.52	98.92

wegen alternatief 0

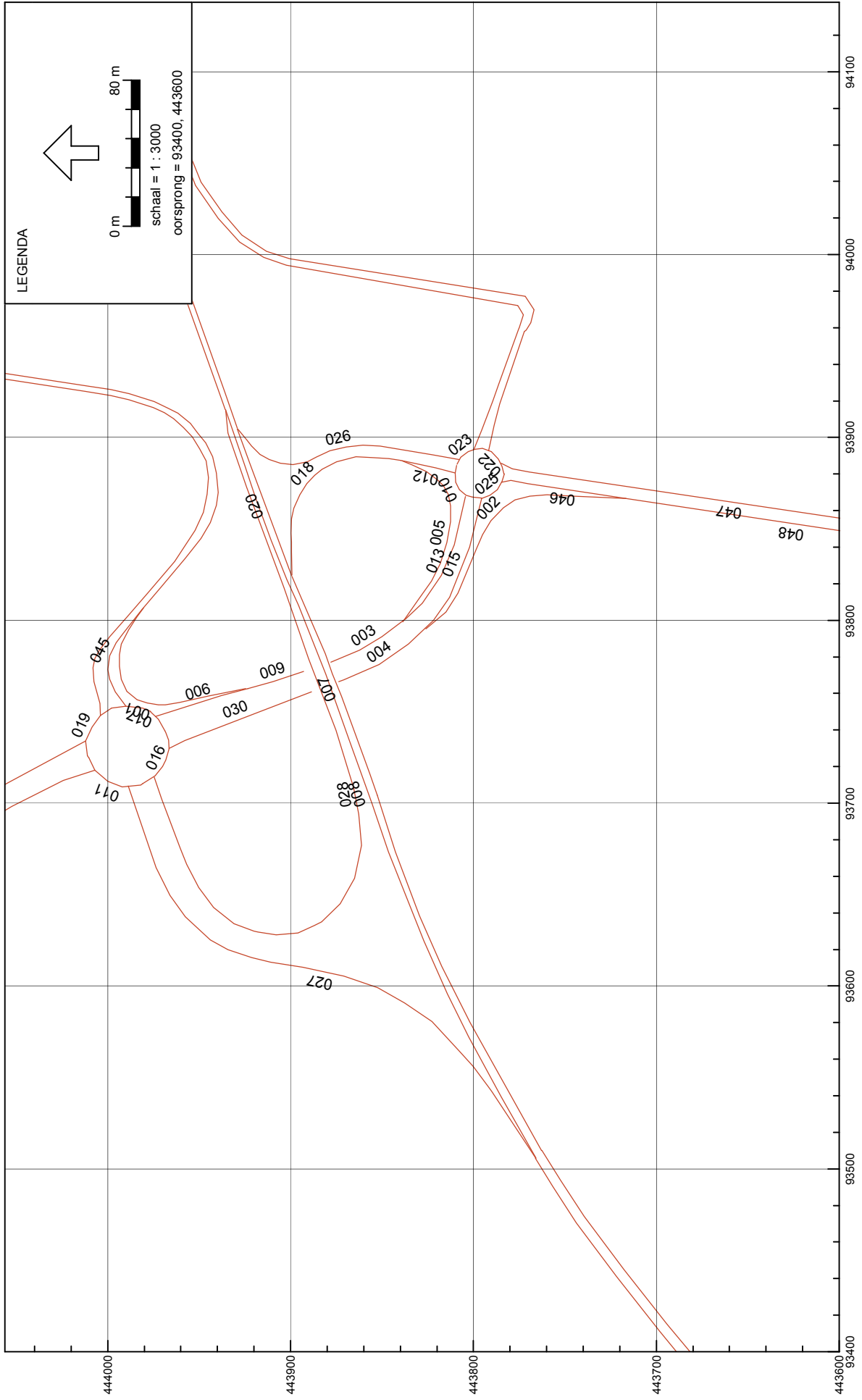
Id	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k
001	103.77	108.98	107.38	99.75	92.57	82.99	88.87	95.17	98.43	103.89
002	94.29	100.30	98.89	91.05	83.59	77.07	82.58	88.43	91.95	98.01
003	103.77	108.98	107.38	99.75	92.57	82.99	88.87	95.17	98.43	103.89
004	99.77	104.59	102.86	95.32	88.23	78.55	84.54	91.01	94.35	99.44
005	102.15	107.36	105.76	98.13	90.95	81.37	87.24	93.55	96.81	102.27
006	108.41	112.93	110.26	102.54	92.79	84.93	94.56	100.00	105.54	110.39
007	100.41	105.63	104.98	97.64	93.66	85.05	86.74	95.28	95.05	100.48
008	98.06	103.64	103.09	95.58	91.29	85.85	87.04	95.06	95.46	101.17
009	96.20	101.00	100.22	93.04	89.24	80.14	82.37	91.14	90.76	95.79
010	99.78	104.62	103.85	96.66	92.83	83.78	85.93	94.65	94.33	99.40
011	98.60	104.24	103.71	96.17	91.82	86.47	87.51	95.39	95.93	101.74
012	93.48	98.55	97.86	90.55	86.53	80.37	82.01	90.34	90.48	95.85
013	103.07	107.88	106.16	98.62	91.52	81.84	87.84	94.30	97.64	102.73
014	108.41	112.93	110.26	102.54	92.79	84.93	94.56	100.00	105.54	110.39
015	102.15	107.36	105.76	98.13	90.95	81.37	87.24	93.55	96.81	102.27
016	95.48	100.76	100.13	92.72	88.54	82.84	84.38	92.61	92.86	98.29
017	98.79	104.00	103.36	96.01	92.04	83.43	85.12	93.65	93.43	98.85
018	94.29	100.30	98.89	91.05	83.59	77.07	82.58	88.43	91.95	98.01
019	99.48	104.24	102.51	94.98	87.90	78.22	84.24	90.75	94.07	99.10
020	90.85	96.76	96.30	88.65	84.05	79.26	80.07	87.76	88.48	94.46
021	98.06	103.64	103.09	95.58	91.29	85.85	87.04	95.06	95.46	101.17
022	103.44	108.20	106.47	98.94	91.86	82.18	88.20	94.71	98.03	103.06
023	108.97	113.32	110.59	102.91	93.17	85.41	95.02	100.46	106.10	110.76
024	108.97	113.32	110.59	102.91	93.17	85.41	95.02	100.46	106.10	110.76
025	103.07	108.79	107.32	99.53	92.12	85.40	90.88	96.72	100.45	106.35
026	103.07	108.79	107.32	99.53	92.12	85.40	90.88	96.72	100.45	106.35
027	109.06	113.63	110.98	103.25	93.49	85.59	95.24	100.68	106.18	111.08
028	109.06	113.63	110.98	103.25	93.49	85.59	95.24	100.68	106.18	111.08
029	96.99	102.92	101.50	93.67	86.24	79.57	85.05	90.84	94.48	100.53
030	96.99	102.92	101.50	93.67	86.24	79.57	85.05	90.84	94.48	100.53
031	100.16	106.10	104.68	96.86	89.43	82.73	88.19	93.96	97.61	103.69
032	100.16	106.10	104.68	96.86	89.43	82.73	88.19	93.96	97.61	103.69
033	101.91	107.32	104.90	97.01	87.20	79.05	88.81	94.24	99.33	104.93
034	101.91	107.32	104.90	97.01	87.20	79.05	88.81	94.24	99.33	104.93
035	100.28	106.22	103.91	95.95	86.10	77.53	87.40	92.81	97.49	103.73
036	100.28	106.22	103.91	95.95	86.10	77.53	87.40	92.81	97.49	103.73
037	107.71	112.22	109.55	101.82	92.08	84.24	93.87	99.31	104.86	109.68
038	107.71	112.22	109.55	101.82	92.08	84.24	93.87	99.31	104.86	109.68
039	96.79	101.88	100.24	92.61	85.42	78.35	84.12	90.34	93.83	99.27
040	96.79	101.88	100.24	92.61	85.42	78.35	84.12	90.34	93.83	99.27
041	105.16	110.95	108.61	100.68	90.86	82.43	92.36	97.77	102.53	108.53
042	105.16	110.95	108.61	100.68	90.86	82.43	92.36	97.77	102.53	108.53
043	103.97	109.57	107.20	99.30	89.48	81.11	91.01	96.42	101.29	107.13
044	103.97	109.57	107.20	99.30	89.48	81.11	91.01	96.42	101.29	107.13
045	103.88	109.54	107.18	99.27	89.45	81.11	91.01	96.42	101.29	107.13
046	103.88	109.54	107.18	99.27	89.45	81.11	91.01	96.42	101.29	107.13

wegen alternatief 0

Id	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k
001	102.36	94.65	87.38	80.20	86.24	92.74	95.86	101.07	99.47	91.84
002	96.63	88.78	81.32	71.31	77.01	83.03	85.87	92.21	90.90	83.05
003	102.36	94.65	87.38	80.20	86.24	92.74	95.86	101.07	99.47	91.84
004	97.80	90.17	82.98	75.81	81.98	88.63	91.86	96.68	94.95	87.41
005	100.73	93.03	85.76	78.57	84.62	91.12	94.24	99.45	97.85	90.21
006	107.81	100.02	90.25	79.69	89.27	94.72	100.45	104.95	102.27	94.55
007	99.89	92.45	88.28	82.20	84.26	93.10	92.50	97.72	97.07	89.73
008	100.66	93.09	88.66	80.32	81.79	90.25	90.04	95.65	95.12	87.61
009	95.08	87.79	83.81	77.33	79.94	88.96	88.28	93.09	92.31	85.13
010	98.71	91.40	87.39	80.97	83.52	92.50	91.87	96.71	95.94	88.75
011	101.26	93.65	89.15	80.88	82.14	90.38	90.44	96.16	95.66	88.10
012	95.25	87.80	83.55	74.88	76.83	85.42	85.26	90.44	89.78	82.42
013	101.09	93.47	86.28	79.11	85.27	91.92	95.16	99.97	98.25	90.70
014	107.81	100.02	90.25	79.69	89.27	94.72	100.45	104.95	102.27	94.55
015	100.73	93.03	85.76	78.57	84.62	91.12	94.24	99.45	97.85	90.21
016	97.70	90.23	85.93	77.45	79.61	88.34	88.01	93.07	92.38	85.07
017	98.27	90.82	86.66	80.58	82.64	91.48	90.88	96.09	95.45	88.10
018	96.63	88.78	81.32	71.31	77.01	83.03	85.87	92.21	90.90	83.05
019	97.45	89.84	82.66	75.48	81.67	88.35	91.56	96.33	94.60	87.07
020	94.03	86.36	81.76	73.63	74.37	82.60	82.27	88.62	88.28	80.56
021	100.66	93.09	88.66	80.32	81.79	90.25	90.04	95.65	95.12	87.61
022	101.41	93.80	86.62	79.44	85.63	92.31	95.52	100.29	98.56	91.03
023	108.14	100.39	90.63	80.20	89.75	95.20	101.03	105.35	102.61	94.93
024	108.14	100.39	90.63	80.20	89.75	95.20	101.03	105.35	102.61	94.93
025	104.92	97.09	89.63	88.96	93.92	98.88	103.17	109.98	108.73	100.72
026	104.92	97.09	89.63	88.96	93.92	98.88	103.17	109.98	108.73	100.72
027	108.52	100.73	90.95	80.27	89.87	95.31	100.99	105.59	102.94	95.20
028	108.52	100.73	90.95	80.27	89.87	95.31	100.99	105.59	102.94	95.20
029	99.13	91.28	83.80	74.22	79.89	85.96	89.54	95.16	93.66	85.89
030	99.13	91.28	83.80	74.22	79.89	85.96	89.54	95.16	93.66	85.89
031	102.30	94.44	86.96	77.07	82.58	88.43	91.95	98.01	96.63	88.78
032	102.30	94.44	86.96	77.07	82.58	88.43	91.95	98.01	96.63	88.78
033	102.55	94.63	84.81	73.90	83.59	89.02	94.39	99.52	97.03	89.19
034	102.55	94.63	84.81	73.90	83.59	89.02	94.39	99.52	97.03	89.19
035	101.49	93.48	83.62	72.45	82.23	87.65	92.66	98.38	96.03	88.10
036	101.49	93.48	83.62	72.45	82.23	87.65	92.66	98.38	96.03	88.10
037	107.10	99.32	89.55	78.83	88.42	93.86	99.56	104.12	101.47	93.74
038	107.10	99.32	89.55	78.83	88.42	93.86	99.56	104.12	101.47	93.74
039	97.72	90.00	82.69	72.90	78.82	85.19	88.59	93.80	92.20	84.54
040	97.72	90.00	82.69	72.90	78.82	85.19	88.59	93.80	92.20	84.54
041	106.24	98.28	88.44	76.86	86.84	92.24	97.04	102.90	100.59	92.66
042	106.24	98.28	88.44	76.86	86.84	92.24	97.04	102.90	100.59	92.66
043	104.81	96.87	87.04	75.65	85.53	90.94	95.93	101.56	99.19	91.28
044	104.81	96.87	87.04	75.65	85.53	90.94	95.93	101.56	99.19	91.28
045	104.81	96.87	87.04	75.65	85.53	90.94	95.93	101.56	99.19	91.28
046	104.81	96.87	87.04	75.65	85.53	90.94	95.93	101.56	99.19	91.28

wegen alternatief 0

Id	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 12	LE (P4) 25	LE (P4) 50	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
001	84.66	--	--	--	--	--	--	--	--
002	75.66	--	--	--	--	--	--	--	--
003	84.66	--	--	--	--	--	--	--	--
004	80.32	--	--	--	--	--	--	--	--
005	83.04	--	--	--	--	--	--	--	--
006	84.81	--	--	--	--	--	--	--	--
007	85.75	--	--	--	--	--	--	--	--
008	83.38	--	--	--	--	--	--	--	--
009	81.33	--	--	--	--	--	--	--	--
010	84.92	--	--	--	--	--	--	--	--
011	83.76	--	--	--	--	--	--	--	--
012	78.32	--	--	--	--	--	--	--	--
013	83.61	--	--	--	--	--	--	--	--
014	84.81	--	--	--	--	--	--	--	--
015	83.04	--	--	--	--	--	--	--	--
016	81.07	--	--	--	--	--	--	--	--
017	84.13	--	--	--	--	--	--	--	--
018	75.66	--	--	--	--	--	--	--	--
019	79.99	--	--	--	--	--	--	--	--
020	76.11	--	--	--	--	--	--	--	--
021	83.38	--	--	--	--	--	--	--	--
022	83.95	--	--	--	--	--	--	--	--
023	85.20	--	--	--	--	--	--	--	--
024	85.20	--	--	--	--	--	--	--	--
025	93.00	--	--	--	--	--	--	--	--
026	93.00	--	--	--	--	--	--	--	--
027	85.45	--	--	--	--	--	--	--	--
028	85.45	--	--	--	--	--	--	--	--
029	78.52	--	--	--	--	--	--	--	--
030	78.52	--	--	--	--	--	--	--	--
031	81.32	--	--	--	--	--	--	--	--
032	81.32	--	--	--	--	--	--	--	--
033	79.39	--	--	--	--	--	--	--	--
034	79.39	--	--	--	--	--	--	--	--
035	78.27	--	--	--	--	--	--	--	--
036	78.27	--	--	--	--	--	--	--	--
037	83.98	--	--	--	--	--	--	--	--
038	83.98	--	--	--	--	--	--	--	--
039	77.30	--	--	--	--	--	--	--	--
040	77.30	--	--	--	--	--	--	--	--
041	82.83	--	--	--	--	--	--	--	--
042	82.83	--	--	--	--	--	--	--	--
043	81.47	--	--	--	--	--	--	--	--
044	81.47	--	--	--	--	--	--	--	--
045	81.47	--	--	--	--	--	--	--	--
046	81.47	--	--	--	--	--	--	--	--



Wegen alternatief 1A

wegen alternatief 1A

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Invoertype
001		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
002		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
003		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
004		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
005		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
006		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
007		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
008		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
009		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
010		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
011		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
012		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
013		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
014		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
015		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
016		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
017		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
018		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
019		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
020		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
021		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
022		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
023		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
024		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
025		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
026		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
027		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
028		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
029		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
030		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
031		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
032		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
033		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
034		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
035		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
036		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
037		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
038		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
039		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
040		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
041		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
042		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
043		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
044		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
045		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
046		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
047		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
048		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
049		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
050		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
051		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
052		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
053		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
054		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
055		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
056		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
057		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
058		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
059		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
060		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
061		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit

wegen alternatief 1A

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Invoertype
062		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit

wegen alternatief 1A

Id	Hbron	Ch	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Intensiteit	%Int. (D)	%Int. (A)	%Int. (N)	%Int. (P4)	%MR(D)
001	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	1742.00	6.80	2.20	1.10	--	--
002	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	2579.00	6.80	2.20	1.10	--	--
003	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13305.00	6.80	2.20	1.10	--	--
004	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7332.00	6.80	2.20	1.10	--	--
005	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7634.00	6.80	2.20	1.10	--	--
006	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	11563.00	6.80	2.20	1.10	--	--
007	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
008	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
009	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13305.00	6.80	2.20	1.10	--	--
010	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	2082.00	6.80	2.20	1.10	--	--
011	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
012	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	2082.00	6.80	2.20	1.10	--	--
013	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	5671.00	6.80	2.20	1.10	--	--
014	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
015	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	4753.00	6.80	2.20	1.10	--	--
016	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	3629.00	6.80	2.20	1.10	--	--
017	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	11563.00	6.80	2.20	1.10	--	--
018	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	9716.00	6.80	2.20	1.10	--	--
019	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
020	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
021	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
022	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
023	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
024	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
025	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	4753.00	6.80	2.20	1.10	--	--
026	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3622.00	6.80	2.20	1.10	--	--
027	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	10735.00	6.80	2.20	1.10	--	--
028	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3629.00	6.80	2.20	1.10	--	--
029	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
030	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7332.00	6.80	2.20	1.10	--	--
031	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
032	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
033	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
034	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
035	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
036	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
037	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
038	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
039	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
040	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
041	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
042	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
043	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
044	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
045	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	2095.00	6.80	2.20	1.10	--	--
046	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	1250.00	6.80	2.20	1.10	--	--
047	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
048	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
049	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
050	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
051	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
052	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
053	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
054	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
055	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
056	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
057	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
058	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
059	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
060	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
061	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--

wegen alternatief 1A

Id	Hbron	Ch	Wegdek	V (MR)	V (LV)	V (MV)	V (ZV)	Intensiteit	%Int. (D)	%Int. (A)	%Int. (N)	%Int. (P4)	%MR (D)
062	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--

wegen alternatief 1A

Id	%MR (A)	%MR (N)	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
001	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
002	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
003	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
004	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
005	--	--	--	89.20	91.30	89.20	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
006	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
007	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
008	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
009	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
010	--	--	--	89.20	91.30	89.20	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
011	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
012	--	--	--	89.20	91.30	89.20	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
013	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
014	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
015	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
016	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.30	4.20	5.30	--	5.30	4.20	5.30
017	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
018	--	--	--	89.20	91.30	89.20	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
019	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
020	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
021	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
022	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
023	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
024	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
025	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
026	--	--	--	89.20	91.30	89.20	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
027	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.30	4.20	5.30	--	5.30	4.20	5.30
028	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.30	4.20	5.30	--	5.30	4.20	5.30
029	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
030	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
031	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
032	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
033	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
034	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
035	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
036	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
037	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
038	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
039	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
040	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
042	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
043	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
044	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
045	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
046	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
047	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
048	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
049	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
050	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
051	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
052	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
053	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
054	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
055	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
056	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
057	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
058	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
059	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
060	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
061	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

wegen alternatief 1A

Id	%MR (A)	%MR (N)	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
062	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

wegen alternatief 1A

Id	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)
001	--	--	--	--	--	108.27	35.68	17.51	--	6.16
002	--	--	--	--	--	160.29	52.82	25.93	--	9.12
003	--	--	--	--	--	826.93	272.51	133.77	--	47.05
004	--	--	--	--	--	455.70	150.17	73.72	--	25.93
005	--	--	--	--	--	463.05	153.34	74.90	--	28.03
006	--	--	--	--	--	718.66	236.83	116.25	--	40.89
007	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
008	--	--	--	--	--	840.00	506.00	132.00	--	62.00
009	--	--	--	--	--	826.93	272.51	133.77	--	47.05
010	--	--	--	--	--	126.29	41.82	20.43	--	7.65
011	--	--	--	--	--	668.00	395.00	105.00	--	23.00
012	--	--	--	--	--	126.29	41.82	20.43	--	7.65
013	--	--	--	--	--	352.46	116.15	57.02	--	20.05
014	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
015	--	--	--	--	--	295.41	97.35	47.79	--	16.81
016	--	--	--	--	--	220.86	73.13	35.73	--	13.08
017	--	--	--	--	--	718.66	236.83	116.25	--	40.89
018	--	--	--	--	--	589.33	195.16	95.33	--	35.68
019	--	--	--	--	--	129.00	76.00	20.00	--	3.00
020	--	--	--	--	--	840.00	506.00	132.00	--	62.00
021	--	--	--	--	--	668.00	395.00	105.00	--	23.00
022	--	--	--	--	--	225.00	134.00	35.00	--	10.00
023	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
024	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
025	--	--	--	--	--	295.41	97.35	47.79	--	16.81
026	--	--	--	--	--	219.70	72.75	35.54	--	13.30
027	--	--	--	--	--	653.33	216.33	105.69	--	38.69
028	--	--	--	--	--	220.86	73.13	35.73	--	13.08
029	--	--	--	--	--	668.00	395.00	105.00	--	23.00
030	--	--	--	--	--	455.70	150.17	73.72	--	25.93
031	--	--	--	--	--	850.00	515.00	134.00	--	74.00
032	--	--	--	--	--	850.00	515.00	134.00	--	74.00
033	--	--	--	--	--	897.00	530.00	141.00	--	21.00
034	--	--	--	--	--	897.00	530.00	141.00	--	21.00
035	--	--	--	--	--	1033.00	621.00	163.00	--	71.00
036	--	--	--	--	--	1033.00	621.00	163.00	--	71.00
037	--	--	--	--	--	208.00	123.00	33.00	--	7.00
038	--	--	--	--	--	208.00	123.00	33.00	--	7.00
039	--	--	--	--	--	183.00	109.00	29.00	--	6.00
040	--	--	--	--	--	183.00	109.00	29.00	--	6.00
041	--	--	--	--	--	455.00	268.00	72.00	--	13.00
042	--	--	--	--	--	455.00	268.00	72.00	--	13.00
043	--	--	--	--	--	129.00	76.00	20.00	--	3.00
044	--	--	--	--	--	129.00	76.00	20.00	--	3.00
045	--	--	--	--	--	130.21	42.91	21.06	--	7.41
046	--	--	--	--	--	77.69	25.60	12.57	--	4.42
047	--	--	--	--	--	225.00	134.00	35.00	--	10.00
048	--	--	--	--	--	225.00	134.00	35.00	--	10.00
049	--	--	--	--	--	182.00	108.00	29.00	--	5.00
050	--	--	--	--	--	182.00	108.00	29.00	--	5.00
051	--	--	--	--	--	665.00	403.00	105.00	--	59.00
052	--	--	--	--	--	665.00	403.00	105.00	--	59.00
053	--	--	--	--	--	678.00	409.00	107.00	--	53.00
054	--	--	--	--	--	678.00	409.00	107.00	--	53.00
055	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
056	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
057	--	--	--	--	--	477.00	283.00	75.00	--	19.00
058	--	--	--	--	--	477.00	283.00	75.00	--	19.00
059	--	--	--	--	--	580.00	343.00	91.00	--	21.00
060	--	--	--	--	--	580.00	343.00	91.00	--	21.00
061	--	--	--	--	--	476.00	282.00	75.00	--	19.00

wegen alternatief 1A

Id	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)
062	--	--	--	--	--	476.00	282.00	75.00	--	19.00

wegen alternatief 1A

Id	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
001	1.57	1.00	--	4.03	1.07	0.65	--	79.52	85.55	92.02
002	2.33	1.48	--	5.96	1.59	0.96	--	81.22	87.25	93.73
003	12.00	7.61	--	30.76	8.20	4.98	--	88.35	94.38	100.85
004	6.61	4.19	--	16.95	4.52	2.74	--	85.76	91.79	98.27
005	7.22	4.53	--	28.03	7.22	4.53	--	86.29	92.46	99.11
006	10.43	6.61	--	26.73	7.12	4.32	--	87.74	93.77	100.24
007	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
008	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.77	97.36	102.81
009	12.00	7.61	--	30.76	8.20	4.98	--	88.35	94.38	100.85
010	1.97	1.24	--	7.65	1.97	1.24	--	82.52	85.06	94.04
011	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	88.98	90.28	98.45
012	1.97	1.24	--	7.65	1.97	1.24	--	80.65	86.82	93.46
013	5.12	3.24	--	13.11	3.49	2.12	--	84.64	90.67	97.15
014	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37	89.77	98.03
015	4.29	2.72	--	10.99	2.93	1.78	--	83.88	89.91	96.38
016	3.35	2.12	--	13.08	3.35	2.12	--	84.91	87.42	96.38
017	10.43	6.61	--	26.73	7.12	4.32	--	89.75	91.77	100.58
018	9.19	5.77	--	35.68	9.19	5.77	--	87.34	93.51	100.15
019	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	81.60	82.43	90.04
020	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.77	97.36	102.81
021	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03	94.94	100.35
022	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	84.66	86.72	95.37
023	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	82.86	85.04	93.78
024	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37	89.77	98.03
025	4.29	2.72	--	10.99	2.93	1.78	--	85.89	87.91	96.72
026	3.43	2.15	--	13.30	3.43	2.15	--	83.06	89.22	95.87
027	9.92	6.26	--	38.69	9.92	6.26	--	87.75	93.90	100.54
028	3.35	2.12	--	13.08	3.35	2.12	--	83.04	89.19	95.83
029	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03	94.94	100.35
030	6.61	4.19	--	16.95	4.52	2.74	--	85.76	91.79	98.27
031	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.20	97.76	103.21
032	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.20	97.76	103.21
033	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.04	93.61	99.56
034	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.04	93.61	99.56
035	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.52	98.12	103.57
036	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.52	98.12	103.57
037	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.83	87.53	93.64
038	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.83	87.53	93.64
039	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.21	86.89	92.96
040	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.21	86.89	92.96
041	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.02	90.60	96.55
042	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.02	90.60	96.55
043	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.43	84.92	90.75
044	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.43	84.92	90.75
045	1.89	1.20	--	4.84	1.29	0.78	--	80.32	86.35	92.83
046	1.13	0.72	--	2.89	0.77	0.47	--	76.37	86.24	91.65
047	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
048	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
049	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.47	89.25	94.68
050	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.47	89.25	94.68
051	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.18	96.73	102.18
052	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.18	96.73	102.18
053	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.55	102.00
054	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.55	102.00
055	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93	86.94	93.41
056	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93	86.94	93.41
057	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.78	93.66	99.07
058	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.78	93.66	99.07
059	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.49	94.39	99.80
060	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.49	94.39	99.80
061	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.71	93.62	99.02

wegen alternatief 1A

Id	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
062	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.71	93.62	99.02

wegen alternatief 1A

Id	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k
001	95.15	100.39	98.80	91.16	83.98	74.42	80.28	86.58	89.85	95.32
002	96.86	102.10	100.51	92.86	85.68	76.12	81.98	88.28	91.56	97.02
003	103.98	109.22	107.63	99.99	92.81	83.25	89.11	95.41	98.68	104.15
004	101.39	106.63	105.05	97.40	90.22	80.66	86.52	92.82	96.09	101.56
005	102.34	107.16	105.43	97.89	90.80	81.12	87.11	93.58	96.92	102.01
006	103.37	108.61	107.02	99.38	92.20	82.64	88.50	94.80	98.07	103.54
007	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
008	108.49	113.08	110.43	102.70	92.94	85.05	94.70	100.13	105.64	110.54
009	103.98	109.22	107.63	99.99	92.81	83.25	89.11	95.41	98.68	104.15
010	93.42	98.26	97.49	90.29	86.46	77.41	79.56	88.28	87.96	93.04
011	98.66	104.32	103.80	96.25	91.88	86.55	87.56	95.42	95.99	101.82
012	96.70	101.51	99.79	92.25	85.15	75.48	81.47	87.94	91.28	96.36
013	100.28	105.52	103.93	96.29	89.10	79.54	85.41	91.70	94.98	100.44
014	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
015	99.51	104.75	103.16	95.52	88.33	78.78	84.64	90.93	94.21	99.68
016	95.78	100.64	99.88	92.67	88.83	79.81	81.92	90.61	90.33	95.42
017	100.01	105.25	104.62	97.26	93.26	84.70	86.37	94.88	94.69	100.12
018	103.39	108.20	106.48	98.94	91.84	82.17	88.16	94.63	97.97	103.05
019	90.92	96.84	96.39	88.73	84.11	79.31	80.11	87.78	88.52	94.51
020	108.49	113.08	110.43	102.70	92.94	85.05	94.70	100.13	105.64	110.54
021	105.22	111.03	108.71	100.77	90.95	82.51	92.44	97.84	102.60	108.62
022	95.13	100.26	99.58	92.24	88.19	82.24	84.03	92.48	92.48	97.76
023	93.44	98.49	97.79	90.49	86.49	80.29	81.97	90.32	90.43	95.78
024	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
025	96.15	101.39	100.75	93.40	89.40	80.83	82.51	91.02	90.83	96.26
026	99.10	103.92	102.20	94.65	87.56	77.88	83.87	90.34	93.68	98.77
027	103.78	108.62	106.90	99.35	92.25	82.58	88.55	95.00	98.35	103.47
028	99.07	103.91	102.19	94.64	87.54	77.87	83.84	90.29	93.64	98.76
029	105.22	111.03	108.71	100.77	90.95	82.51	92.44	97.84	102.60	108.62
030	101.39	106.63	105.05	97.40	90.22	80.66	86.52	92.82	96.09	101.56
031	109.01	113.39	110.67	102.98	93.24	85.47	95.08	100.52	106.15	110.84
032	109.01	113.39	110.67	102.98	93.24	85.47	95.08	100.52	106.15	110.84
033	103.21	108.98	107.52	99.72	92.30	85.59	91.06	96.86	100.60	106.55
034	103.21	108.98	107.52	99.72	92.30	85.59	91.06	96.86	100.60	106.55
035	109.20	113.88	111.26	103.50	93.74	85.80	95.46	100.89	106.34	111.34
036	109.20	113.88	111.26	103.50	93.74	85.80	95.46	100.89	106.34	111.34
037	97.07	102.75	101.27	93.50	86.15	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
038	97.07	102.75	101.27	93.50	86.15	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
039	96.39	102.14	100.68	92.90	85.52	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
040	96.39	102.14	100.68	92.90	85.52	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
041	100.05	105.96	104.54	96.72	89.30	82.58	88.06	93.85	97.49	103.54
042	100.05	105.96	104.54	96.72	89.30	82.58	88.06	93.85	97.49	103.54
043	94.36	100.38	98.98	91.14	83.67	77.12	82.63	88.47	91.99	98.06
044	94.36	100.38	98.98	91.14	83.67	77.12	82.63	88.47	91.99	98.06
045	95.95	101.19	99.60	91.96	84.78	75.22	81.08	87.38	90.65	96.12
046	96.82	102.10	99.66	91.81	82.02	71.21	81.08	86.49	91.54	97.07
047	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
048	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
049	99.68	105.41	103.06	95.13	85.30	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
050	99.68	105.41	103.06	95.13	85.30	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
051	108.00	112.35	109.63	101.94	92.21	84.45	94.06	99.50	105.14	109.81
052	108.00	112.35	109.63	101.94	92.21	84.45	94.06	99.50	105.14	109.81
053	107.72	112.24	109.56	101.84	92.10	84.25	93.88	99.32	104.87	109.70
054	107.72	112.24	109.56	101.84	92.10	84.25	93.88	99.32	104.87	109.70
055	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
056	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
057	104.06	109.70	107.33	99.42	89.60	81.23	91.13	96.54	101.39	107.26
058	104.06	109.70	107.33	99.42	89.60	81.23	91.13	96.54	101.39	107.26
059	104.72	110.46	108.12	100.20	90.37	82.00	91.90	97.31	102.14	108.06
060	104.72	110.46	108.12	100.20	90.37	82.00	91.90	97.31	102.14	108.06
061	103.97	109.65	107.30	99.39	89.57	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25

wegen alternatief 1A

Id	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k
062	103.97	109.65	107.30	99.39	89.57	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25

wegen alternatief 1A

Id	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k
001	93.79	86.08	78.80	71.61	77.63	84.11	87.24	92.48	90.89	83.25
002	95.49	87.78	80.51	73.31	79.34	85.82	88.94	94.19	92.60	84.95
003	102.62	94.91	87.63	80.44	86.46	92.94	96.07	101.31	99.72	92.08
004	100.03	92.32	85.05	77.85	83.88	90.35	93.48	98.72	97.13	89.49
005	100.37	92.74	85.55	78.38	84.55	91.20	94.43	99.24	97.52	89.98
006	102.01	94.30	87.02	79.83	85.86	92.33	95.46	100.70	99.11	91.47
007	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
008	107.99	100.19	90.41	79.79	89.38	94.82	100.53	105.08	102.42	94.69
009	102.62	94.91	87.63	80.44	86.46	92.94	96.07	101.31	99.72	92.08
010	92.34	85.03	81.02	74.60	77.15	86.13	85.50	90.34	89.58	82.38
011	101.35	93.73	89.21	80.95	82.19	90.40	90.49	96.23	95.73	88.17
012	94.72	87.10	79.91	72.74	78.91	85.55	88.79	93.60	91.88	84.34
013	98.91	91.20	83.93	76.73	82.76	89.24	92.37	97.61	96.02	88.38
014	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
015	98.14	90.44	83.16	75.97	81.99	88.47	91.60	96.84	95.25	87.61
016	94.74	87.41	83.38	77.00	79.51	88.47	87.87	92.73	91.97	84.76
017	99.54	92.09	87.91	81.84	83.86	92.67	92.10	97.34	96.70	89.35
018	101.41	93.79	86.60	79.43	85.60	92.24	95.48	100.29	98.57	91.03
019	94.08	86.40	81.80	73.63	74.37	82.60	82.27	88.62	88.28	80.56
020	107.99	100.19	90.41	79.79	89.38	94.82	100.53	105.08	102.42	94.69
021	106.33	98.37	88.53	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
022	97.13	89.72	85.54	76.87	79.32	88.25	87.69	92.58	91.83	84.61
023	95.17	87.73	83.50	74.73	76.76	85.39	85.17	90.32	89.65	82.30
024	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
025	95.68	88.23	84.05	77.98	80.00	88.81	88.24	93.48	92.84	85.49
026	97.13	89.50	82.31	75.14	81.31	87.96	91.19	96.01	94.28	86.74
027	101.84	94.20	87.00	79.84	85.99	92.62	95.87	100.71	98.99	91.44
028	97.13	89.49	82.29	75.13	81.28	87.91	91.16	96.00	94.28	86.73
029	106.33	98.37	88.53	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
030	100.03	92.32	85.05	77.85	83.88	90.35	93.48	98.72	97.13	89.49
031	108.22	100.46	90.70	80.24	89.80	95.25	101.07	105.41	102.68	95.00
032	108.22	100.46	90.70	80.24	89.80	95.25	101.07	105.41	102.68	95.00
033	105.13	97.29	89.82	79.93	85.45	91.33	95.03	100.88	99.44	91.62
034	105.13	97.29	89.82	79.93	85.45	91.33	95.03	100.88	99.44	91.62
035	108.81	100.99	91.21	80.46	90.07	95.51	101.13	105.83	103.22	95.46
036	108.81	100.99	91.21	80.46	90.07	95.51	101.13	105.83	103.22	95.46
037	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
038	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
039	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
040	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
041	102.14	94.29	86.82	76.92	82.46	88.33	91.82	97.86	96.47	88.63
042	102.14	94.29	86.82	76.92	82.46	88.33	91.82	97.86	96.47	88.63
043	96.68	88.83	81.37	71.31	77.01	83.03	85.87	92.21	90.90	83.05
044	96.68	88.83	81.37	71.31	77.01	83.03	85.87	92.21	90.90	83.05
045	94.59	86.88	79.61	72.41	78.44	84.91	88.04	93.28	91.69	84.05
046	94.68	86.79	76.98	68.46	78.33	83.74	88.91	94.19	91.74	83.90
047	101.90	94.01	84.20	73.44	83.09	88.53	94.03	98.94	96.38	88.58
048	101.90	94.01	84.20	73.44	83.09	88.53	94.03	98.94	96.38	88.58
049	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
050	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
051	107.18	99.43	89.67	79.08	88.64	94.09	99.88	104.28	101.57	93.87
052	107.18	99.43	89.67	79.08	88.64	94.09	99.88	104.28	101.57	93.87
053	107.12	99.34	89.56	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
054	107.12	99.34	89.56	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
055	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
056	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
057	104.95	97.00	87.17	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
058	104.95	97.00	87.17	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
059	105.75	97.80	87.97	76.34	86.24	91.65	96.52	102.36	100.03	92.10
060	105.75	97.80	87.97	76.34	86.24	91.65	96.52	102.36	100.03	92.10
061	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38

wegen alternatief 1A

Id	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k
062	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38

wegen alternatief 1A

Id	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 12	LE (P4) 25	LE (P4) 50	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
001	76.06	--	--	--	--	--	--	--	--
002	77.77	--	--	--	--	--	--	--	--
003	84.89	--	--	--	--	--	--	--	--
004	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
005	82.89	--	--	--	--	--	--	--	--
006	84.28	--	--	--	--	--	--	--	--
007	--	--	--	--	--	--	--	--	--
008	84.94	--	--	--	--	--	--	--	--
009	84.89	--	--	--	--	--	--	--	--
010	78.55	--	--	--	--	--	--	--	--
011	83.81	--	--	--	--	--	--	--	--
012	77.24	--	--	--	--	--	--	--	--
013	81.19	--	--	--	--	--	--	--	--
014	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
015	80.42	--	--	--	--	--	--	--	--
016	80.92	--	--	--	--	--	--	--	--
017	85.35	--	--	--	--	--	--	--	--
018	83.93	--	--	--	--	--	--	--	--
019	76.11	--	--	--	--	--	--	--	--
020	84.94	--	--	--	--	--	--	--	--
021	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
022	80.74	--	--	--	--	--	--	--	--
023	78.23	--	--	--	--	--	--	--	--
024	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
025	81.49	--	--	--	--	--	--	--	--
026	79.65	--	--	--	--	--	--	--	--
027	84.34	--	--	--	--	--	--	--	--
028	79.63	--	--	--	--	--	--	--	--
029	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
030	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
031	85.26	--	--	--	--	--	--	--	--
032	85.26	--	--	--	--	--	--	--	--
033	84.17	--	--	--	--	--	--	--	--
034	84.17	--	--	--	--	--	--	--	--
035	85.70	--	--	--	--	--	--	--	--
036	85.70	--	--	--	--	--	--	--	--
037	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
038	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
039	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
040	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
041	81.18	--	--	--	--	--	--	--	--
042	81.18	--	--	--	--	--	--	--	--
043	75.66	--	--	--	--	--	--	--	--
044	75.66	--	--	--	--	--	--	--	--
045	76.87	--	--	--	--	--	--	--	--
046	74.11	--	--	--	--	--	--	--	--
047	78.81	--	--	--	--	--	--	--	--
048	78.81	--	--	--	--	--	--	--	--
049	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
050	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
051	84.14	--	--	--	--	--	--	--	--
052	84.14	--	--	--	--	--	--	--	--
053	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
054	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
055	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
056	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
057	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
058	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
059	82.27	--	--	--	--	--	--	--	--
060	82.27	--	--	--	--	--	--	--	--
061	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--

wegen alternatief 1A

Id	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 12	LE (P4) 25	LE (P4) 50	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
062	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--

wegen alternatief 1B

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Invoertype
001		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
002		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
003		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
004		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
005		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
006		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
007		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
008		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
009		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
010		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
011		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
012		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
013		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
014		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
015		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
016		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
017		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
018		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
019		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
020		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
021		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
022		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
023		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
024		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
025		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
026		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
027		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
028		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
029		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
030		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
031		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
032		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
033		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
034		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
035		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
036		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
037		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
038		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
039		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
040		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
041		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
042		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
043		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
044		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit

wegen alternatief 1B

Id	Hbron	Ch	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Intensiteit	%Int. (D)	%Int. (A)	%Int. (N)	%Int. (P4)	%MR(D)
001	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
002	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13305.00	6.80	2.20	1.10	--	--
003	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7332.00	6.80	2.20	1.10	--	--
004	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
005	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
006	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
007	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	9716.00	6.80	2.20	1.10	--	--
008	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13305.00	6.80	2.20	1.10	--	--
009	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7332.00	6.80	2.20	1.10	--	--
010	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3622.00	6.80	2.20	1.10	--	--
011	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3629.00	6.80	2.20	1.10	--	--
012	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	10735.00	6.80	2.20	1.10	--	--
013	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
014	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
015	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
016	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
017	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
018	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
019	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
020	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
021	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
022	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
023	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
024	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
025	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
026	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
027	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
028	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
029	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
030	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
031	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
032	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
033	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
034	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
035	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
036	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
037	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
038	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
039	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
040	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
041	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
042	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
043	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
044	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--

wegen alternatief 1B

Id	%MR (A)	%MR (N)	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
001	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
002	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
003	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
004	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
005	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
006	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
007	--	--	--	89.20	91.40	89.20	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
008	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
009	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
010	--	--	--	89.20	91.40	89.20	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
011	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.30	4.20	5.30	--	5.30	4.20	5.30
012	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.30	4.20	5.30	--	5.30	4.20	5.30
013	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
014	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
015	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
016	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
017	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
018	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
019	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
020	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
021	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
022	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
023	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
024	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
025	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
026	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
027	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
028	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
029	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
030	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
031	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
032	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
033	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
034	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
035	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
036	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
037	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
038	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
039	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
040	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
042	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
043	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
044	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

wegen alternatief 1B

Id	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)
001	--	--	--	--	--	840.00	506.00	132.00	--	62.00
002	--	--	--	--	--	826.93	272.51	133.77	--	47.05
003	--	--	--	--	--	455.70	150.17	73.72	--	25.93
004	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
005	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
006	--	--	--	--	--	840.00	506.00	132.00	--	62.00
007	--	--	--	--	--	589.33	195.37	95.33	--	35.68
008	--	--	--	--	--	826.93	272.51	133.77	--	47.05
009	--	--	--	--	--	455.70	150.17	73.72	--	25.93
010	--	--	--	--	--	219.70	72.83	35.54	--	13.30
011	--	--	--	--	--	220.86	73.13	35.73	--	13.08
012	--	--	--	--	--	653.33	216.33	105.69	--	38.69
013	--	--	--	--	--	850.00	515.00	134.00	--	74.00
014	--	--	--	--	--	850.00	515.00	134.00	--	74.00
015	--	--	--	--	--	897.00	530.00	141.00	--	21.00
016	--	--	--	--	--	897.00	530.00	141.00	--	21.00
017	--	--	--	--	--	1033.00	621.00	163.00	--	71.00
018	--	--	--	--	--	1033.00	621.00	163.00	--	71.00
019	--	--	--	--	--	208.00	123.00	33.00	--	7.00
020	--	--	--	--	--	208.00	123.00	33.00	--	7.00
021	--	--	--	--	--	183.00	109.00	29.00	--	6.00
022	--	--	--	--	--	183.00	109.00	29.00	--	6.00
023	--	--	--	--	--	455.00	268.00	72.00	--	13.00
024	--	--	--	--	--	455.00	268.00	72.00	--	13.00
025	--	--	--	--	--	129.00	76.00	20.00	--	3.00
026	--	--	--	--	--	129.00	76.00	20.00	--	3.00
027	--	--	--	--	--	225.00	134.00	35.00	--	10.00
028	--	--	--	--	--	225.00	134.00	35.00	--	10.00
029	--	--	--	--	--	225.00	134.00	35.00	--	10.00
030	--	--	--	--	--	225.00	134.00	35.00	--	10.00
031	--	--	--	--	--	665.00	403.00	105.00	--	59.00
032	--	--	--	--	--	665.00	403.00	105.00	--	59.00
033	--	--	--	--	--	678.00	409.00	107.00	--	53.00
034	--	--	--	--	--	678.00	409.00	107.00	--	53.00
035	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
036	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
037	--	--	--	--	--	668.00	395.00	105.00	--	23.00
038	--	--	--	--	--	668.00	395.00	105.00	--	23.00
039	--	--	--	--	--	477.00	283.00	75.00	--	19.00
040	--	--	--	--	--	477.00	283.00	75.00	--	19.00
041	--	--	--	--	--	580.00	343.00	91.00	--	21.00
042	--	--	--	--	--	580.00	343.00	91.00	--	21.00
043	--	--	--	--	--	476.00	282.00	75.00	--	19.00
044	--	--	--	--	--	476.00	282.00	75.00	--	19.00

wegen alternatief 1B

Id	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
001	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.77	97.36	102.81
002	12.00	7.61	--	30.76	8.20	4.98	--	88.35	94.38	100.85
003	6.61	4.19	--	16.95	4.52	2.74	--	85.76	91.79	98.27
004	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37	89.77	98.03
005	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37	89.77	98.03
006	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.77	97.36	102.81
007	9.19	5.77	--	35.68	9.19	5.77	--	87.34	93.51	100.15
008	12.00	7.61	--	30.76	8.20	4.98	--	88.35	94.38	100.85
009	6.61	4.19	--	16.95	4.52	2.74	--	85.76	91.79	98.27
010	3.43	2.15	--	13.30	3.43	2.15	--	83.06	89.22	95.87
011	3.35	2.12	--	13.08	3.35	2.12	--	83.04	89.19	95.83
012	9.92	6.26	--	38.69	9.92	6.26	--	87.75	93.90	100.54
013	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.20	97.76	103.21
014	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.20	97.76	103.21
015	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.04	93.61	99.56
016	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.04	93.61	99.56
017	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.52	98.12	103.57
018	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.52	98.12	103.57
019	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.83	87.53	93.64
020	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.83	87.53	93.64
021	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.21	86.89	92.96
022	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.21	86.89	92.96
023	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.02	90.60	96.55
024	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.02	90.60	96.55
025	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.43	84.92	90.75
026	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.43	84.92	90.75
027	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
028	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
029	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
030	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
031	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.18	96.73	102.18
032	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.18	96.73	102.18
033	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.55	102.00
034	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.55	102.00
035	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93	86.94	93.41
036	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93	86.94	93.41
037	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03	94.94	100.35
038	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03	94.94	100.35
039	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.78	93.66	99.07
040	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.78	93.66	99.07
041	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.49	94.39	99.80
042	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.49	94.39	99.80
043	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.71	93.62	99.02
044	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.71	93.62	99.02

wegen alternatief 1B

Id	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k
001	108.49	113.08	110.43	102.70	92.94	85.05	94.70	100.13	105.64	110.54
002	103.98	109.22	107.63	99.99	92.81	83.25	89.11	95.41	98.68	104.15
003	101.39	106.63	105.05	97.40	90.22	80.66	86.52	92.82	96.09	101.56
004	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
005	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
006	108.49	113.08	110.43	102.70	92.94	85.05	94.70	100.13	105.64	110.54
007	103.39	108.20	106.48	98.94	91.84	82.17	88.16	94.63	97.97	103.06
008	103.98	109.22	107.63	99.99	92.81	83.25	89.11	95.41	98.68	104.15
009	101.39	106.63	105.05	97.40	90.22	80.66	86.52	92.82	96.09	101.56
010	99.10	103.92	102.20	94.65	87.56	77.88	83.88	90.34	93.68	98.77
011	99.07	103.91	102.19	94.64	87.54	77.87	83.84	90.29	93.64	98.76
012	103.78	108.62	106.90	99.35	92.25	82.58	88.55	95.00	98.35	103.47
013	109.01	113.39	110.67	102.98	93.24	85.47	95.08	100.52	106.15	110.84
014	109.01	113.39	110.67	102.98	93.24	85.47	95.08	100.52	106.15	110.84
015	103.21	108.98	107.52	99.72	92.30	85.59	91.06	96.86	100.60	106.55
016	103.21	108.98	107.52	99.72	92.30	85.59	91.06	96.86	100.60	106.55
017	109.20	113.88	111.26	103.50	93.74	85.80	95.46	100.89	106.34	111.34
018	109.20	113.88	111.26	103.50	93.74	85.80	95.46	100.89	106.34	111.34
019	97.07	102.75	101.27	93.50	86.15	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
020	97.07	102.75	101.27	93.50	86.15	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
021	96.39	102.14	100.68	92.90	85.52	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
022	96.39	102.14	100.68	92.90	85.52	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
023	100.05	105.96	104.54	96.72	89.30	82.58	88.06	93.85	97.49	103.54
024	100.05	105.96	104.54	96.72	89.30	82.58	88.06	93.85	97.49	103.54
025	94.36	100.38	98.98	91.14	83.67	77.12	82.63	88.47	91.99	98.06
026	94.36	100.38	98.98	91.14	83.67	77.12	82.63	88.47	91.99	98.06
027	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
028	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
029	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
030	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
031	108.00	112.35	109.63	101.94	92.21	84.45	94.06	99.50	105.14	109.81
032	108.00	112.35	109.63	101.94	92.21	84.45	94.06	99.50	105.14	109.81
033	107.72	112.24	109.56	101.84	92.10	84.25	93.88	99.32	104.87	109.70
034	107.72	112.24	109.56	101.84	92.10	84.25	93.88	99.32	104.87	109.70
035	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
036	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
037	105.22	111.03	108.71	100.77	90.95	82.51	92.44	97.84	102.60	108.62
038	105.22	111.03	108.71	100.77	90.95	82.51	92.44	97.84	102.60	108.62
039	104.06	109.70	107.33	99.42	89.60	81.23	91.13	96.54	101.39	107.26
040	104.06	109.70	107.33	99.42	89.60	81.23	91.13	96.54	101.39	107.26
041	104.72	110.46	108.12	100.20	90.37	82.00	91.90	97.31	102.14	108.06
042	104.72	110.46	108.12	100.20	90.37	82.00	91.90	97.31	102.14	108.06
043	103.97	109.65	107.30	99.39	89.57	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25
044	103.97	109.65	107.30	99.39	89.57	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25

wegen alternatief 1B

Id	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k
001	107.99	100.19	90.41	79.79	89.38	94.82	100.53	105.08	102.42	94.69
002	102.62	94.91	87.63	80.44	86.46	92.94	96.07	101.31	99.72	92.08
003	100.03	92.32	85.05	77.85	83.88	90.35	93.48	98.72	97.13	89.49
004	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
005	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
006	107.99	100.19	90.41	79.79	89.38	94.82	100.53	105.08	102.42	94.69
007	101.42	93.79	86.60	79.43	85.60	92.24	95.48	100.29	98.57	91.03
008	102.62	94.91	87.63	80.44	86.46	92.94	96.07	101.31	99.72	92.08
009	100.03	92.32	85.05	77.85	83.88	90.35	93.48	98.72	97.13	89.49
010	97.13	89.51	82.32	75.14	81.31	87.96	91.19	96.01	94.28	86.74
011	97.13	89.49	82.29	75.13	81.28	87.91	91.16	96.00	94.28	86.73
012	101.84	94.20	87.00	79.84	85.99	92.62	95.87	100.71	98.99	91.44
013	108.22	100.46	90.70	80.24	89.80	95.25	101.07	105.41	102.68	95.00
014	108.22	100.46	90.70	80.24	89.80	95.25	101.07	105.41	102.68	95.00
015	105.13	97.29	89.82	79.93	85.45	91.33	95.03	100.88	99.44	91.62
016	105.13	97.29	89.82	79.93	85.45	91.33	95.03	100.88	99.44	91.62
017	108.81	100.99	91.21	80.46	90.07	95.51	101.13	105.83	103.22	95.46
018	108.81	100.99	91.21	80.46	90.07	95.51	101.13	105.83	103.22	95.46
019	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
020	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
021	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
022	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
023	102.14	94.29	86.82	76.92	82.46	88.33	91.82	97.86	96.47	88.63
024	102.14	94.29	86.82	76.92	82.46	88.33	91.82	97.86	96.47	88.63
025	96.68	88.83	81.37	71.31	77.01	83.03	85.87	92.21	90.90	83.05
026	96.68	88.83	81.37	71.31	77.01	83.03	85.87	92.21	90.90	83.05
027	101.90	94.01	84.20	73.44	83.09	88.53	94.03	98.94	96.38	88.58
028	101.90	94.01	84.20	73.44	83.09	88.53	94.03	98.94	96.38	88.58
029	101.90	94.01	84.20	73.44	83.09	88.53	94.03	98.94	96.38	88.58
030	101.90	94.01	84.20	73.44	83.09	88.53	94.03	98.94	96.38	88.58
031	107.18	99.43	89.67	79.08	88.64	94.09	99.88	104.28	101.57	93.87
032	107.18	99.43	89.67	79.08	88.64	94.09	99.88	104.28	101.57	93.87
033	107.12	99.34	89.56	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
034	107.12	99.34	89.56	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
035	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
036	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
037	106.33	98.37	88.53	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
038	106.33	98.37	88.53	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
039	104.95	97.00	87.17	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
040	104.95	97.00	87.17	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
041	105.75	97.80	87.97	76.34	86.24	91.65	96.52	102.36	100.03	92.10
042	105.75	97.80	87.97	76.34	86.24	91.65	96.52	102.36	100.03	92.10
043	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
044	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38

wegen alternatief 1B

Id	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 12	LE (P4) 25	LE (P4) 50	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
001	84.94	--	--	--	--	--	--	--	--
002	84.89	--	--	--	--	--	--	--	--
003	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
004	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
005	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
006	84.94	--	--	--	--	--	--	--	--
007	83.93	--	--	--	--	--	--	--	--
008	84.89	--	--	--	--	--	--	--	--
009	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
010	79.65	--	--	--	--	--	--	--	--
011	79.63	--	--	--	--	--	--	--	--
012	84.34	--	--	--	--	--	--	--	--
013	85.26	--	--	--	--	--	--	--	--
014	85.26	--	--	--	--	--	--	--	--
015	84.17	--	--	--	--	--	--	--	--
016	84.17	--	--	--	--	--	--	--	--
017	85.70	--	--	--	--	--	--	--	--
018	85.70	--	--	--	--	--	--	--	--
019	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
020	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
021	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
022	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
023	81.18	--	--	--	--	--	--	--	--
024	81.18	--	--	--	--	--	--	--	--
025	75.66	--	--	--	--	--	--	--	--
026	75.66	--	--	--	--	--	--	--	--
027	78.81	--	--	--	--	--	--	--	--
028	78.81	--	--	--	--	--	--	--	--
029	78.81	--	--	--	--	--	--	--	--
030	78.81	--	--	--	--	--	--	--	--
031	84.14	--	--	--	--	--	--	--	--
032	84.14	--	--	--	--	--	--	--	--
033	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
034	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
035	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
036	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
037	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
038	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
039	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
040	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
041	82.27	--	--	--	--	--	--	--	--
042	82.27	--	--	--	--	--	--	--	--
043	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
044	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--

wegen alternatief 1B

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Invoertype
001		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
002		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
003		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
004		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
005		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
006		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
007		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
008		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
009		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
010		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
011		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
012		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
013		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
014		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
015		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
016		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
017		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
018		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
019		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
020		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
021		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
022		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
023		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
024		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
025		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
026		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
027		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
028		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
029		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
030		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
031		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
032		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
033		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
034		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
035		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
036		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
037		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
038		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
039		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
040		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
041		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
042		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
043		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
044		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit

wegen alternatief 1B

Id	Hbron	Ch	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Intensiteit	%Int. (D)	%Int. (A)	%Int. (N)	%Int. (P4)	%MR(D)
001	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
002	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13305.00	6.80	2.20	1.10	--	--
003	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7332.00	6.80	2.20	1.10	--	--
004	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
005	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
006	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
007	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	9716.00	6.80	2.20	1.10	--	--
008	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13305.00	6.80	2.20	1.10	--	--
009	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7332.00	6.80	2.20	1.10	--	--
010	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3622.00	6.80	2.20	1.10	--	--
011	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3629.00	6.80	2.20	1.10	--	--
012	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	10735.00	6.80	2.20	1.10	--	--
013	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
014	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
015	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
016	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
017	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
018	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
019	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
020	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
021	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
022	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
023	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
024	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
025	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
026	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
027	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
028	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
029	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
030	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
031	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
032	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
033	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
034	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
035	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
036	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
037	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
038	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
039	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
040	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
041	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
042	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
043	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
044	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--

wegen alternatief 1B

Id	%MR (A)	%MR (N)	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
001	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
002	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
003	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
004	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
005	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
006	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
007	--	--	--	89.20	91.40	89.20	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
008	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
009	--	--	--	91.40	93.10	91.40	--	5.20	4.10	5.20	--	3.40	2.80	3.40
010	--	--	--	89.20	91.40	89.20	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
011	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.30	4.20	5.30	--	5.30	4.20	5.30
012	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.30	4.20	5.30	--	5.30	4.20	5.30
013	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
014	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
015	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
016	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
017	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
018	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
019	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
020	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
021	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
022	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
023	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
024	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
025	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
026	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
027	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
028	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
029	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
030	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
031	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
032	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
033	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
034	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
035	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
036	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
037	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
038	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
039	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
040	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
042	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
043	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
044	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

wegen alternatief 1B

Id	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)
001	--	--	--	--	--	840.00	506.00	132.00	--	62.00
002	--	--	--	--	--	826.93	272.51	133.77	--	47.05
003	--	--	--	--	--	455.70	150.17	73.72	--	25.93
004	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
005	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
006	--	--	--	--	--	840.00	506.00	132.00	--	62.00
007	--	--	--	--	--	589.33	195.37	95.33	--	35.68
008	--	--	--	--	--	826.93	272.51	133.77	--	47.05
009	--	--	--	--	--	455.70	150.17	73.72	--	25.93
010	--	--	--	--	--	219.70	72.83	35.54	--	13.30
011	--	--	--	--	--	220.86	73.13	35.73	--	13.08
012	--	--	--	--	--	653.33	216.33	105.69	--	38.69
013	--	--	--	--	--	850.00	515.00	134.00	--	74.00
014	--	--	--	--	--	850.00	515.00	134.00	--	74.00
015	--	--	--	--	--	897.00	530.00	141.00	--	21.00
016	--	--	--	--	--	897.00	530.00	141.00	--	21.00
017	--	--	--	--	--	1033.00	621.00	163.00	--	71.00
018	--	--	--	--	--	1033.00	621.00	163.00	--	71.00
019	--	--	--	--	--	208.00	123.00	33.00	--	7.00
020	--	--	--	--	--	208.00	123.00	33.00	--	7.00
021	--	--	--	--	--	183.00	109.00	29.00	--	6.00
022	--	--	--	--	--	183.00	109.00	29.00	--	6.00
023	--	--	--	--	--	455.00	268.00	72.00	--	13.00
024	--	--	--	--	--	455.00	268.00	72.00	--	13.00
025	--	--	--	--	--	129.00	76.00	20.00	--	3.00
026	--	--	--	--	--	129.00	76.00	20.00	--	3.00
027	--	--	--	--	--	225.00	134.00	35.00	--	10.00
028	--	--	--	--	--	225.00	134.00	35.00	--	10.00
029	--	--	--	--	--	225.00	134.00	35.00	--	10.00
030	--	--	--	--	--	225.00	134.00	35.00	--	10.00
031	--	--	--	--	--	665.00	403.00	105.00	--	59.00
032	--	--	--	--	--	665.00	403.00	105.00	--	59.00
033	--	--	--	--	--	678.00	409.00	107.00	--	53.00
034	--	--	--	--	--	678.00	409.00	107.00	--	53.00
035	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
036	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
037	--	--	--	--	--	668.00	395.00	105.00	--	23.00
038	--	--	--	--	--	668.00	395.00	105.00	--	23.00
039	--	--	--	--	--	477.00	283.00	75.00	--	19.00
040	--	--	--	--	--	477.00	283.00	75.00	--	19.00
041	--	--	--	--	--	580.00	343.00	91.00	--	21.00
042	--	--	--	--	--	580.00	343.00	91.00	--	21.00
043	--	--	--	--	--	476.00	282.00	75.00	--	19.00
044	--	--	--	--	--	476.00	282.00	75.00	--	19.00

wegen alternatief 1B

Id	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
001	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.77	97.36	102.81
002	12.00	7.61	--	30.76	8.20	4.98	--	88.35	94.38	100.85
003	6.61	4.19	--	16.95	4.52	2.74	--	85.76	91.79	98.27
004	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37	89.77	98.03
005	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37	89.77	98.03
006	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.77	97.36	102.81
007	9.19	5.77	--	35.68	9.19	5.77	--	87.34	93.51	100.15
008	12.00	7.61	--	30.76	8.20	4.98	--	88.35	94.38	100.85
009	6.61	4.19	--	16.95	4.52	2.74	--	85.76	91.79	98.27
010	3.43	2.15	--	13.30	3.43	2.15	--	83.06	89.22	95.87
011	3.35	2.12	--	13.08	3.35	2.12	--	83.04	89.19	95.83
012	9.92	6.26	--	38.69	9.92	6.26	--	87.75	93.90	100.54
013	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.20	97.76	103.21
014	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.20	97.76	103.21
015	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.04	93.61	99.56
016	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.04	93.61	99.56
017	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.52	98.12	103.57
018	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.52	98.12	103.57
019	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.83	87.53	93.64
020	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.83	87.53	93.64
021	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.21	86.89	92.96
022	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.21	86.89	92.96
023	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.02	90.60	96.55
024	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.02	90.60	96.55
025	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.43	84.92	90.75
026	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.43	84.92	90.75
027	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
028	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
029	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
030	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
031	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.18	96.73	102.18
032	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.18	96.73	102.18
033	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.55	102.00
034	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.55	102.00
035	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93	86.94	93.41
036	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93	86.94	93.41
037	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03	94.94	100.35
038	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03	94.94	100.35
039	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.78	93.66	99.07
040	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.78	93.66	99.07
041	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.49	94.39	99.80
042	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.49	94.39	99.80
043	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.71	93.62	99.02
044	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.71	93.62	99.02

wegen alternatief 1B

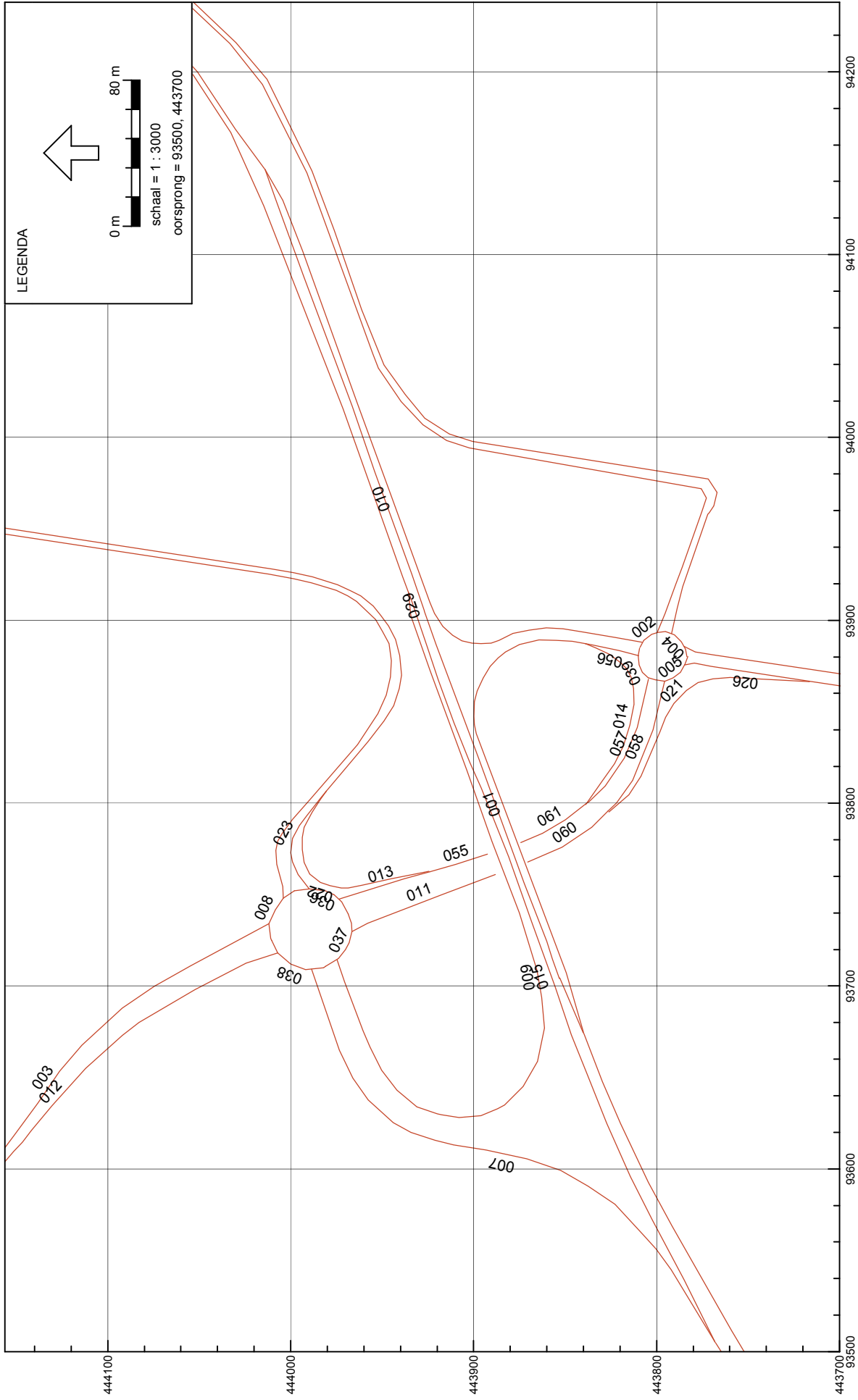
Id	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k
001	108.49	113.08	110.43	102.70	92.94	85.05	94.70	100.13	105.64	110.54
002	103.98	109.22	107.63	99.99	92.81	83.25	89.11	95.41	98.68	104.15
003	101.39	106.63	105.05	97.40	90.22	80.66	86.52	92.82	96.09	101.56
004	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
005	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
006	108.49	113.08	110.43	102.70	92.94	85.05	94.70	100.13	105.64	110.54
007	103.39	108.20	106.48	98.94	91.84	82.17	88.16	94.63	97.97	103.06
008	103.98	109.22	107.63	99.99	92.81	83.25	89.11	95.41	98.68	104.15
009	101.39	106.63	105.05	97.40	90.22	80.66	86.52	92.82	96.09	101.56
010	99.10	103.92	102.20	94.65	87.56	77.88	83.88	90.34	93.68	98.77
011	99.07	103.91	102.19	94.64	87.54	77.87	83.84	90.29	93.64	98.76
012	103.78	108.62	106.90	99.35	92.25	82.58	88.55	95.00	98.35	103.47
013	109.01	113.39	110.67	102.98	93.24	85.47	95.08	100.52	106.15	110.84
014	109.01	113.39	110.67	102.98	93.24	85.47	95.08	100.52	106.15	110.84
015	103.21	108.98	107.52	99.72	92.30	85.59	91.06	96.86	100.60	106.55
016	103.21	108.98	107.52	99.72	92.30	85.59	91.06	96.86	100.60	106.55
017	109.20	113.88	111.26	103.50	93.74	85.80	95.46	100.89	106.34	111.34
018	109.20	113.88	111.26	103.50	93.74	85.80	95.46	100.89	106.34	111.34
019	97.07	102.75	101.27	93.50	86.15	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
020	97.07	102.75	101.27	93.50	86.15	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
021	96.39	102.14	100.68	92.90	85.52	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
022	96.39	102.14	100.68	92.90	85.52	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
023	100.05	105.96	104.54	96.72	89.30	82.58	88.06	93.85	97.49	103.54
024	100.05	105.96	104.54	96.72	89.30	82.58	88.06	93.85	97.49	103.54
025	94.36	100.38	98.98	91.14	83.67	77.12	82.63	88.47	91.99	98.06
026	94.36	100.38	98.98	91.14	83.67	77.12	82.63	88.47	91.99	98.06
027	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
028	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
029	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
030	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
031	108.00	112.35	109.63	101.94	92.21	84.45	94.06	99.50	105.14	109.81
032	108.00	112.35	109.63	101.94	92.21	84.45	94.06	99.50	105.14	109.81
033	107.72	112.24	109.56	101.84	92.10	84.25	93.88	99.32	104.87	109.70
034	107.72	112.24	109.56	101.84	92.10	84.25	93.88	99.32	104.87	109.70
035	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
036	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
037	105.22	111.03	108.71	100.77	90.95	82.51	92.44	97.84	102.60	108.62
038	105.22	111.03	108.71	100.77	90.95	82.51	92.44	97.84	102.60	108.62
039	104.06	109.70	107.33	99.42	89.60	81.23	91.13	96.54	101.39	107.26
040	104.06	109.70	107.33	99.42	89.60	81.23	91.13	96.54	101.39	107.26
041	104.72	110.46	108.12	100.20	90.37	82.00	91.90	97.31	102.14	108.06
042	104.72	110.46	108.12	100.20	90.37	82.00	91.90	97.31	102.14	108.06
043	103.97	109.65	107.30	99.39	89.57	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25
044	103.97	109.65	107.30	99.39	89.57	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25

wegen alternatief 1B

Id	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k
001	107.99	100.19	90.41	79.79	89.38	94.82	100.53	105.08	102.42	94.69
002	102.62	94.91	87.63	80.44	86.46	92.94	96.07	101.31	99.72	92.08
003	100.03	92.32	85.05	77.85	83.88	90.35	93.48	98.72	97.13	89.49
004	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
005	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
006	107.99	100.19	90.41	79.79	89.38	94.82	100.53	105.08	102.42	94.69
007	101.42	93.79	86.60	79.43	85.60	92.24	95.48	100.29	98.57	91.03
008	102.62	94.91	87.63	80.44	86.46	92.94	96.07	101.31	99.72	92.08
009	100.03	92.32	85.05	77.85	83.88	90.35	93.48	98.72	97.13	89.49
010	97.13	89.51	82.32	75.14	81.31	87.96	91.19	96.01	94.28	86.74
011	97.13	89.49	82.29	75.13	81.28	87.91	91.16	96.00	94.28	86.73
012	101.84	94.20	87.00	79.84	85.99	92.62	95.87	100.71	98.99	91.44
013	108.22	100.46	90.70	80.24	89.80	95.25	101.07	105.41	102.68	95.00
014	108.22	100.46	90.70	80.24	89.80	95.25	101.07	105.41	102.68	95.00
015	105.13	97.29	89.82	79.93	85.45	91.33	95.03	100.88	99.44	91.62
016	105.13	97.29	89.82	79.93	85.45	91.33	95.03	100.88	99.44	91.62
017	108.81	100.99	91.21	80.46	90.07	95.51	101.13	105.83	103.22	95.46
018	108.81	100.99	91.21	80.46	90.07	95.51	101.13	105.83	103.22	95.46
019	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
020	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
021	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
022	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
023	102.14	94.29	86.82	76.92	82.46	88.33	91.82	97.86	96.47	88.63
024	102.14	94.29	86.82	76.92	82.46	88.33	91.82	97.86	96.47	88.63
025	96.68	88.83	81.37	71.31	77.01	83.03	85.87	92.21	90.90	83.05
026	96.68	88.83	81.37	71.31	77.01	83.03	85.87	92.21	90.90	83.05
027	101.90	94.01	84.20	73.44	83.09	88.53	94.03	98.94	96.38	88.58
028	101.90	94.01	84.20	73.44	83.09	88.53	94.03	98.94	96.38	88.58
029	101.90	94.01	84.20	73.44	83.09	88.53	94.03	98.94	96.38	88.58
030	101.90	94.01	84.20	73.44	83.09	88.53	94.03	98.94	96.38	88.58
031	107.18	99.43	89.67	79.08	88.64	94.09	99.88	104.28	101.57	93.87
032	107.18	99.43	89.67	79.08	88.64	94.09	99.88	104.28	101.57	93.87
033	107.12	99.34	89.56	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
034	107.12	99.34	89.56	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
035	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
036	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
037	106.33	98.37	88.53	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
038	106.33	98.37	88.53	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
039	104.95	97.00	87.17	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
040	104.95	97.00	87.17	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
041	105.75	97.80	87.97	76.34	86.24	91.65	96.52	102.36	100.03	92.10
042	105.75	97.80	87.97	76.34	86.24	91.65	96.52	102.36	100.03	92.10
043	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
044	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38

wegen alternatief 1B

Id	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 12	LE (P4) 25	LE (P4) 50	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
001	84.94	--	--	--	--	--	--	--	--
002	84.89	--	--	--	--	--	--	--	--
003	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
004	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
005	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
006	84.94	--	--	--	--	--	--	--	--
007	83.93	--	--	--	--	--	--	--	--
008	84.89	--	--	--	--	--	--	--	--
009	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
010	79.65	--	--	--	--	--	--	--	--
011	79.63	--	--	--	--	--	--	--	--
012	84.34	--	--	--	--	--	--	--	--
013	85.26	--	--	--	--	--	--	--	--
014	85.26	--	--	--	--	--	--	--	--
015	84.17	--	--	--	--	--	--	--	--
016	84.17	--	--	--	--	--	--	--	--
017	85.70	--	--	--	--	--	--	--	--
018	85.70	--	--	--	--	--	--	--	--
019	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
020	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
021	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
022	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
023	81.18	--	--	--	--	--	--	--	--
024	81.18	--	--	--	--	--	--	--	--
025	75.66	--	--	--	--	--	--	--	--
026	75.66	--	--	--	--	--	--	--	--
027	78.81	--	--	--	--	--	--	--	--
028	78.81	--	--	--	--	--	--	--	--
029	78.81	--	--	--	--	--	--	--	--
030	78.81	--	--	--	--	--	--	--	--
031	84.14	--	--	--	--	--	--	--	--
032	84.14	--	--	--	--	--	--	--	--
033	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
034	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
035	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
036	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
037	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
038	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
039	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
040	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
041	82.27	--	--	--	--	--	--	--	--
042	82.27	--	--	--	--	--	--	--	--
043	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
044	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--



Wegen alternatief 2A

wegen alternatief 2A

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Invoertype
001		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
002		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
003		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
004		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
005		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
006		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
007		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
008		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
009		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
010		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
011		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
012		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
013		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
014		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
015		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
016		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
017		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
018		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
019		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
020		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
021		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
022		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
023		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
024		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
025		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
026		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
027		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
028		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
029		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
030		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
031		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
032		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
033		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
034		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
035		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
036		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
037		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
038		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
039		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
040		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
041		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
042		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
043		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
044		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
045		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
046		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
047		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
048		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
049		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
050		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
051		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
052		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
053		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
054		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
055		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
056		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
057		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
058		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
059		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
060		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
061		0.00	0.00	Relatief	Verdeling

wegen alternatief 2A

Id	Hbron	Ch	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Intensiteit	%Int. (D)	%Int. (A)	%Int. (N)	%Int. (P4)	%MR(D)
001	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	9871.00	6.80	2.20	1.10	--	--
002	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
003	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
004	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
005	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	4736.00	6.80	2.20	1.10	--	--
006	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
007	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	10886.00	6.80	2.20	1.10	--	--
008	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
009	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3597.00	6.80	2.20	1.10	--	--
010	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3531.00	6.80	2.20	1.10	--	--
011	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7358.00	6.80	2.20	1.10	--	--
012	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
013	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	11757.00	6.80	2.20	1.10	--	--
014	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7795.00	6.80	2.20	1.10	--	--
015	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
016	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
017	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
018	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
019	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
020	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
021	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	2622.00	6.80	2.20	1.10	--	--
022	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	1806.00	6.80	2.20	1.10	--	--
023	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	331.00	6.80	2.20	1.10	--	--
024	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
025	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
026	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	1210.00	--	--	--	--	--
027	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
028	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
029	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
030	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
031	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
032	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
033	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
034	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
035	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
036	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	11757.00	6.80	2.20	1.10	--	--
037	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	3597.00	6.80	2.20	1.10	--	--
038	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
039	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	2076.00	6.80	2.20	1.10	--	--
040	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
041	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
042	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
043	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
044	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
045	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
046	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
047	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
048	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
049	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
050	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
051	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
052	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
053	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
054	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
055	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13563.00	6.80	2.20	1.10	--	--
056	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	2076.00	6.80	2.20	1.10	--	--
057	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	5768.00	6.80	2.20	1.10	--	--
058	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	4736.00	6.80	2.20	1.10	--	--
059	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
060	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7358.00	6.80	2.20	1.10	--	--
061	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13563.00	6.80	2.20	1.10	--	--

wegen alternatief 2A

Id	%MR (A)	%MR (N)	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
001	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
002	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
003	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
004	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
005	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
006	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
007	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.20	4.20	5.20	--	5.20	4.20	5.20
008	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
009	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.20	4.20	5.20	--	5.20	4.20	5.20
010	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
011	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
012	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
013	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
014	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
015	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
016	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
017	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
018	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
019	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
020	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
021	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
022	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
023	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
024	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
025	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
026	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
027	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
028	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
029	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
030	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
031	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
032	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
033	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
034	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
035	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
036	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
037	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.20	4.20	5.20	--	5.20	4.20	5.20
038	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
039	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
040	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
042	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
043	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
044	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
045	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
046	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
047	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
048	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
049	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
050	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
051	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
052	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
053	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
054	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
055	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
056	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
057	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
058	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
059	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
060	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
061	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40

wegen alternatief 2A

Id	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)
001	--	--	--	--	--	599.41	198.49	96.96	--	36.25
002	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
003	--	--	--	--	--	669.00	396.00	105.00	--	23.00
004	--	--	--	--	--	225.00	134.00	36.00	--	10.00
005	--	--	--	--	--	294.67	97.11	47.67	--	16.42
006	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
007	--	--	--	--	--	662.52	219.37	107.17	--	38.49
008	--	--	--	--	--	131.00	77.00	21.00	--	3.00
009	--	--	--	--	--	218.91	72.49	35.41	--	12.72
010	--	--	--	--	--	214.42	71.00	34.69	--	12.97
011	--	--	--	--	--	457.81	150.87	74.06	--	25.52
012	--	--	--	--	--	669.00	396.00	105.00	--	23.00
013	--	--	--	--	--	731.52	241.07	118.33	--	40.77
014	--	--	--	--	--	473.34	156.74	76.57	--	28.62
015	--	--	--	--	--	849.00	511.00	134.00	--	62.00
016	--	--	--	--	--	907.00	535.00	143.00	--	21.00
017	--	--	--	--	--	907.00	535.00	143.00	--	21.00
018	--	--	--	--	--	897.00	542.00	141.00	--	74.00
019	--	--	--	--	--	897.00	542.00	141.00	--	74.00
020	--	--	--	--	--	680.00	410.00	107.00	--	53.00
021	--	--	--	--	--	163.14	53.76	26.39	--	9.09
022	--	--	--	--	--	112.37	37.03	18.18	--	6.26
023	--	--	--	--	--	20.59	6.79	3.33	--	1.15
024	--	--	--	--	--	131.00	77.00	21.00	--	3.00
025	--	--	--	--	--	225.00	134.00	36.00	--	10.00
026	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
027	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
028	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
029	--	--	--	--	--	849.00	511.00	134.00	--	62.00
030	--	--	--	--	--	680.00	410.00	107.00	--	53.00
031	--	--	--	--	--	1047.00	629.00	165.00	--	71.00
032	--	--	--	--	--	1047.00	629.00	165.00	--	71.00
033	--	--	--	--	--	574.00	340.00	90.00	--	21.00
034	--	--	--	--	--	574.00	340.00	90.00	--	21.00
035	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
036	--	--	--	--	--	731.52	241.07	118.33	--	40.77
037	--	--	--	--	--	218.91	72.49	35.41	--	12.72
038	--	--	--	--	--	669.00	396.00	105.00	--	23.00
039	--	--	--	--	--	126.06	41.74	20.39	--	7.62
040	--	--	--	--	--	660.00	400.00	104.00	--	59.00
041	--	--	--	--	--	660.00	400.00	104.00	--	59.00
042	--	--	--	--	--	183.00	108.00	29.00	--	5.00
043	--	--	--	--	--	183.00	108.00	29.00	--	5.00
044	--	--	--	--	--	461.00	272.00	73.00	--	13.00
045	--	--	--	--	--	461.00	272.00	73.00	--	13.00
046	--	--	--	--	--	475.00	282.00	75.00	--	19.00
047	--	--	--	--	--	475.00	282.00	75.00	--	19.00
048	--	--	--	--	--	475.00	281.00	75.00	--	19.00
049	--	--	--	--	--	475.00	281.00	75.00	--	19.00
050	--	--	--	--	--	184.00	109.00	29.00	--	6.00
051	--	--	--	--	--	184.00	109.00	29.00	--	6.00
052	--	--	--	--	--	209.00	123.00	33.00	--	7.00
053	--	--	--	--	--	209.00	123.00	33.00	--	7.00
054	--	--	--	--	--	131.00	77.00	21.00	--	3.00
055	--	--	--	--	--	843.89	278.10	136.51	--	47.04
056	--	--	--	--	--	126.06	41.74	20.39	--	7.62
057	--	--	--	--	--	358.88	118.27	58.05	--	20.00
058	--	--	--	--	--	294.67	97.11	47.67	--	16.42
059	--	--	--	--	--	225.00	134.00	36.00	--	10.00
060	--	--	--	--	--	457.81	150.87	74.06	--	25.52
061	--	--	--	--	--	843.89	278.10	136.51	--	47.04

wegen alternatief 2A

Id	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
001	9.34	5.86	--	36.25	9.34	5.86	--	87.41	93.58	100.22
002	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	82.86	85.04	93.78
003	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03	94.94	100.35
004	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	84.66	86.72	95.37
005	4.27	2.66	--	10.95	2.81	1.77	--	85.87	87.87	96.66
006	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37	89.77	98.03
007	10.06	6.23	--	38.49	10.06	6.23	--	87.78	93.92	100.54
008	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	81.66	82.48	90.06
009	3.32	2.06	--	12.72	3.32	2.06	--	82.97	89.11	95.73
010	3.34	2.10	--	12.97	3.34	2.10	--	82.95	89.11	95.76
011	6.64	4.13	--	17.01	4.37	2.75	--	85.77	91.78	98.25
012	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03	94.94	100.35
013	10.60	6.60	--	27.18	6.98	4.40	--	87.80	93.82	100.29
014	7.37	4.63	--	28.62	7.37	4.63	--	86.39	92.55	99.20
015	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.79	97.39	102.83
016	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.08	93.64	99.59
017	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.08	93.64	99.59
018	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.31	97.88	103.32
019	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.31	97.88	103.32
020	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.56	102.00
021	2.37	1.47	--	6.06	1.56	0.98	--	81.29	87.30	93.77
022	1.63	1.01	--	4.18	1.07	0.68	--	79.67	85.68	92.15
023	0.30	0.19	--	0.77	0.20	0.12	--	72.30	78.32	84.78
024	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.49	84.97	90.79
025	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
026	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
027	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93	86.94	93.41
028	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93	86.94	93.41
029	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.79	97.39	102.83
030	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.56	102.00
031	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.55	98.16	103.60
032	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.55	98.16	103.60
033	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.46	94.35	99.76
034	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.46	94.35	99.76
035	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37	89.77	98.03
036	10.60	6.60	--	27.18	6.98	4.40	--	89.82	91.82	100.61
037	3.32	2.06	--	12.72	3.32	2.06	--	84.85	87.33	96.27
038	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	88.99	90.28	98.45
039	1.96	1.23	--	7.62	1.96	1.23	--	82.51	85.05	94.03
040	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.16	96.72	102.17
041	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.16	96.72	102.17
042	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.49	89.27	94.70
043	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.49	89.27	94.70
044	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.07	90.64	96.58
045	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.07	90.64	96.58
046	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.77	93.65	99.06
047	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.77	93.65	99.06
048	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.70	93.61	99.02
049	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.70	93.61	99.02
050	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.23	86.90	92.97
051	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.23	86.90	92.97
052	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.84	87.54	93.65
053	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.84	87.54	93.65
054	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.49	84.97	90.79
055	12.23	7.61	--	31.36	8.06	5.07	--	88.42	94.44	100.91
056	1.96	1.23	--	7.62	1.96	1.23	--	80.64	86.81	93.45
057	5.20	3.24	--	13.34	3.43	2.16	--	84.71	90.73	97.20
058	4.27	2.66	--	10.95	2.81	1.77	--	83.85	89.87	96.34
059	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
060	6.64	4.13	--	17.01	4.37	2.75	--	85.77	91.78	98.25
061	12.23	7.61	--	31.36	8.06	5.07	--	88.42	94.44	100.91

wegen alternatief 2A

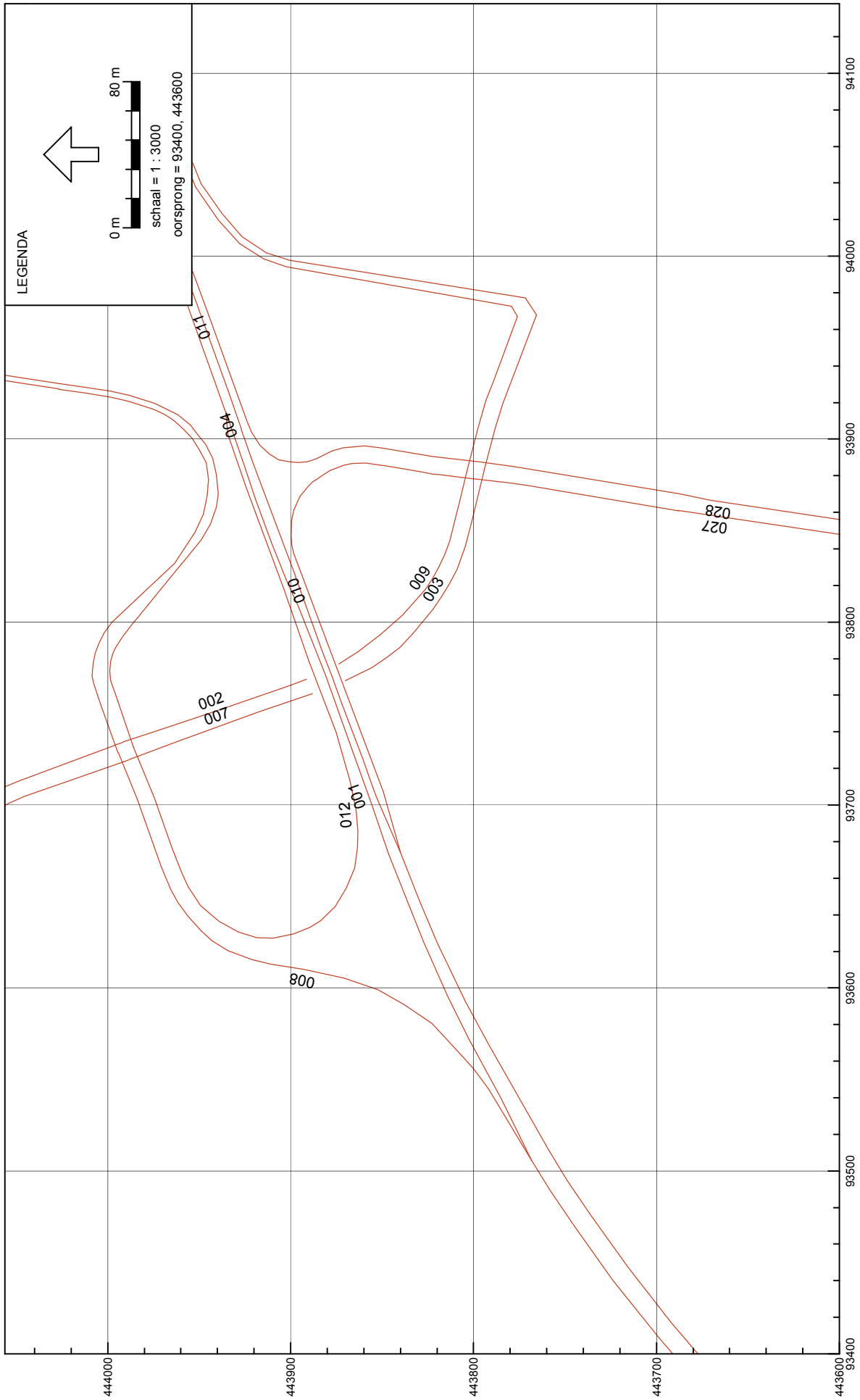
Id	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k
001	103.46	108.28	106.55	99.01	91.92	82.24	88.23	94.70	98.04	103.13
002	93.44	98.49	97.79	90.49	86.49	80.29	81.97	90.32	90.43	95.78
003	105.23	111.04	108.71	100.78	90.95	82.52	92.45	97.85	102.61	108.63
004	95.13	100.26	99.58	92.24	88.19	82.24	84.03	92.48	92.48	97.76
005	96.12	101.37	100.73	93.37	89.36	80.81	82.45	90.95	90.77	96.22
006	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
007	103.79	108.65	106.94	99.39	92.28	82.64	88.61	95.06	98.41	103.53
008	90.96	96.90	96.45	88.78	84.16	79.36	80.14	87.79	88.56	94.56
009	98.98	103.84	102.13	94.58	87.47	77.83	83.80	90.25	93.60	98.72
010	99.00	103.81	102.09	94.55	87.45	77.77	83.77	90.23	93.57	98.66
011	101.40	106.64	105.06	97.41	90.22	80.66	86.51	92.80	96.06	101.56
012	105.23	111.04	108.71	100.78	90.95	82.52	92.45	97.85	102.61	108.63
013	103.43	108.68	107.09	99.45	92.26	82.69	88.54	94.83	98.10	103.59
014	102.43	107.25	105.53	97.98	90.89	81.21	87.21	93.67	97.01	102.10
015	108.51	113.11	110.47	102.73	92.97	85.07	94.72	100.16	105.65	110.57
016	103.24	109.02	107.57	99.76	92.34	85.63	91.09	96.88	100.63	106.59
017	103.24	109.02	107.57	99.76	92.34	85.63	91.09	96.88	100.63	106.59
018	109.09	113.53	110.84	103.13	93.39	85.58	95.21	100.65	106.24	110.99
019	109.09	113.53	110.84	103.13	93.39	85.58	95.21	100.65	106.24	110.99
020	107.73	112.24	109.57	101.85	92.10	84.26	93.89	99.33	104.88	109.71
021	96.91	102.16	100.57	92.93	85.74	76.17	82.03	88.31	91.58	97.08
022	95.30	100.54	98.96	91.31	84.12	74.55	80.41	86.69	89.96	95.46
023	87.93	93.17	91.59	83.94	76.75	67.19	73.04	79.33	82.60	88.09
024	94.41	100.44	99.04	91.19	83.73	77.17	82.67	88.50	92.03	98.11
025	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
026	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
027	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
028	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
029	108.51	113.11	110.47	102.73	92.97	85.07	94.72	100.16	105.65	110.57
030	107.73	112.24	109.57	101.85	92.10	84.26	93.89	99.33	104.88	109.71
031	109.22	113.92	111.30	103.54	93.78	85.83	95.49	100.93	106.37	111.38
032	109.22	113.92	111.30	103.54	93.78	85.83	95.49	100.93	106.37	111.38
033	104.69	110.43	108.08	100.16	90.34	81.98	91.87	97.28	102.12	108.03
034	104.69	110.43	108.08	100.16	90.34	81.98	91.87	97.28	102.12	108.03
035	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
036	100.07	105.32	104.68	97.32	93.31	84.76	86.40	94.90	94.72	100.17
037	95.69	100.57	99.82	92.60	88.74	79.77	81.88	90.57	90.29	95.38
038	98.66	104.32	103.80	96.25	91.89	86.56	87.57	95.42	96.00	101.83
039	93.40	98.25	97.48	90.28	86.45	77.41	79.55	88.27	87.95	93.03
040	107.99	112.33	109.60	101.92	92.19	84.43	94.04	99.48	105.13	109.78
041	107.99	112.33	109.60	101.92	92.19	84.43	94.04	99.48	105.13	109.78
042	99.69	105.43	103.09	95.15	85.32	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
043	99.69	105.43	103.09	95.15	85.32	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
044	100.08	106.01	104.59	96.77	89.34	82.64	88.10	93.89	97.53	103.59
045	100.08	106.01	104.59	96.77	89.34	82.64	88.10	93.89	97.53	103.59
046	104.05	109.68	107.31	99.41	89.59	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25
047	104.05	109.68	107.31	99.41	89.59	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25
048	103.96	109.65	107.29	99.38	89.56	81.20	91.11	96.52	101.37	107.24
049	103.96	109.65	107.29	99.38	89.56	81.20	91.11	96.52	101.37	107.24
050	96.40	102.16	100.70	92.92	85.54	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
051	96.40	102.16	100.70	92.92	85.54	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
052	97.08	102.77	101.29	93.52	86.16	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
053	97.08	102.77	101.29	93.52	86.16	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
054	94.41	100.44	99.04	91.19	83.73	77.17	82.67	88.50	92.03	98.11
055	104.05	109.30	107.71	100.07	92.88	83.31	89.17	95.45	98.72	104.21
056	96.69	101.50	99.78	92.24	85.15	75.47	81.46	87.92	91.27	96.35
057	100.34	105.59	104.00	96.35	89.16	79.60	85.45	91.74	95.01	100.50
058	99.48	104.73	103.14	95.50	88.31	78.74	84.60	90.88	94.15	99.64
059	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
060	101.40	106.64	105.06	97.41	90.22	80.66	86.51	92.80	96.06	101.56
061	104.05	109.30	107.71	100.07	92.88	83.31	89.17	95.45	98.72	104.21

wegen alternatief 2A

Id	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k
001	101.49	93.86	86.67	79.50	85.67	92.31	95.55	100.36	98.64	91.10
002	95.17	87.73	83.50	74.73	76.76	85.39	85.17	90.32	89.65	82.30
003	106.34	98.38	88.54	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
004	97.13	89.72	85.54	76.96	79.36	88.26	87.73	92.65	91.91	84.68
005	95.65	88.19	84.00	77.96	79.96	88.75	88.21	93.46	92.82	85.46
006	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
007	101.90	94.26	87.06	79.87	86.01	92.63	95.88	100.74	99.03	91.47
008	94.12	86.45	81.84	73.81	74.50	82.65	82.44	88.80	88.46	80.73
009	97.09	89.45	82.25	75.06	81.20	87.82	91.07	95.93	94.22	86.66
010	97.02	89.40	82.21	75.04	81.20	87.85	91.08	95.90	94.18	86.63
011	100.03	92.32	85.04	77.86	83.87	90.34	93.49	98.73	97.14	89.50
012	106.34	98.38	88.54	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
013	102.07	94.35	87.08	79.89	85.91	92.38	95.52	100.77	99.18	91.53
014	100.46	92.84	85.64	78.48	84.64	91.29	94.52	99.34	97.62	90.07
015	108.02	100.22	90.44	79.82	89.42	94.86	100.55	105.13	102.47	94.74
016	105.17	97.32	89.85	79.98	85.49	91.37	95.07	100.93	99.49	91.67
017	105.17	97.32	89.85	79.98	85.49	91.37	95.07	100.93	99.49	91.67
018	108.39	100.62	90.86	80.34	89.91	95.36	101.14	105.55	102.84	95.14
019	108.39	100.62	90.86	80.34	89.91	95.36	101.14	105.55	102.84	95.14
020	107.13	99.34	89.57	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
021	95.55	87.84	80.56	73.37	79.39	85.86	89.00	94.25	92.66	85.02
022	93.93	86.22	78.94	71.76	77.77	84.24	87.38	92.63	91.04	83.40
023	86.56	78.85	71.57	64.39	70.40	76.87	80.02	85.26	83.68	76.03
024	96.73	88.88	81.41	71.49	77.16	83.15	86.03	92.40	91.09	83.23
025	101.90	94.01	84.20	73.51	83.16	88.60	94.08	99.03	96.48	88.67
026	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
027	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
028	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
029	108.02	100.22	90.44	79.82	89.42	94.86	100.55	105.13	102.47	94.74
030	107.13	99.34	89.57	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
031	108.86	101.04	91.25	80.48	90.10	95.54	101.15	105.87	103.26	95.50
032	108.86	101.04	91.25	80.48	90.10	95.54	101.15	105.87	103.26	95.50
033	105.72	97.77	87.93	76.30	86.21	91.62	96.49	102.32	99.99	92.06
034	105.72	97.77	87.93	76.30	86.21	91.62	96.49	102.32	99.99	92.06
035	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
036	99.59	92.14	87.95	81.90	83.91	92.70	92.16	97.41	96.77	89.41
037	94.70	87.38	83.34	76.94	79.42	88.36	87.78	92.66	91.90	84.69
038	101.35	93.74	89.22	80.95	82.19	90.40	90.49	96.23	95.73	88.17
039	92.33	85.02	81.01	74.60	77.14	86.12	85.49	90.33	89.57	82.37
040	107.15	99.40	89.65	79.06	88.62	94.07	99.87	104.25	101.54	93.85
041	107.15	99.40	89.65	79.06	88.62	94.07	99.87	104.25	101.54	93.85
042	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
043	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
044	102.20	94.35	86.87	76.97	82.50	88.37	91.86	97.91	96.52	88.68
045	102.20	94.35	86.87	76.97	82.50	88.37	91.86	97.91	96.52	88.68
046	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
047	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
048	104.92	96.98	87.14	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
049	104.92	96.98	87.14	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
050	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
051	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
052	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
053	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
054	96.73	88.88	81.41	71.49	77.16	83.15	86.03	92.40	91.09	83.23
055	102.69	94.97	87.70	80.51	86.53	93.00	96.14	101.39	99.80	92.15
056	94.72	87.09	79.90	72.73	78.90	85.54	88.78	93.59	91.87	84.33
057	98.97	91.26	83.98	76.80	82.82	89.28	92.43	97.68	96.09	88.44
058	98.12	90.41	83.13	75.94	81.96	88.43	91.57	96.82	95.23	87.59
059	101.90	94.01	84.20	73.51	83.16	88.60	94.08	99.03	96.48	88.67
060	100.03	92.32	85.04	77.86	83.87	90.34	93.49	98.73	97.14	89.50
061	102.69	94.97	87.70	80.51	86.53	93.00	96.14	101.39	99.80	92.15

wegen alternatief 2A

Id	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 12	LE (P4) 25	LE (P4) 50	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
001	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
002	78.23	--	--	--	--	--	--	--	--
003	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
004	80.79	--	--	--	--	--	--	--	--
005	81.45	--	--	--	--	--	--	--	--
006	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
007	84.36	--	--	--	--	--	--	--	--
008	76.25	--	--	--	--	--	--	--	--
009	79.56	--	--	--	--	--	--	--	--
010	79.54	--	--	--	--	--	--	--	--
011	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
012	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
013	84.34	--	--	--	--	--	--	--	--
014	82.98	--	--	--	--	--	--	--	--
015	84.99	--	--	--	--	--	--	--	--
016	84.22	--	--	--	--	--	--	--	--
017	84.22	--	--	--	--	--	--	--	--
018	85.40	--	--	--	--	--	--	--	--
019	85.40	--	--	--	--	--	--	--	--
020	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
021	77.83	--	--	--	--	--	--	--	--
022	76.21	--	--	--	--	--	--	--	--
023	68.84	--	--	--	--	--	--	--	--
024	75.83	--	--	--	--	--	--	--	--
025	78.89	--	--	--	--	--	--	--	--
026	--	--	--	--	--	--	--	--	--
027	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
028	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
029	84.99	--	--	--	--	--	--	--	--
030	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
031	85.73	--	--	--	--	--	--	--	--
032	85.73	--	--	--	--	--	--	--	--
033	82.23	--	--	--	--	--	--	--	--
034	82.23	--	--	--	--	--	--	--	--
035	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
036	85.40	--	--	--	--	--	--	--	--
037	80.83	--	--	--	--	--	--	--	--
038	83.81	--	--	--	--	--	--	--	--
039	78.54	--	--	--	--	--	--	--	--
040	84.11	--	--	--	--	--	--	--	--
041	84.11	--	--	--	--	--	--	--	--
042	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
043	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
044	81.23	--	--	--	--	--	--	--	--
045	81.23	--	--	--	--	--	--	--	--
046	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
047	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
048	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
049	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
050	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
051	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
052	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
053	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
054	75.83	--	--	--	--	--	--	--	--
055	84.96	--	--	--	--	--	--	--	--
056	77.23	--	--	--	--	--	--	--	--
057	81.25	--	--	--	--	--	--	--	--
058	80.40	--	--	--	--	--	--	--	--
059	78.89	--	--	--	--	--	--	--	--
060	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
061	84.96	--	--	--	--	--	--	--	--



Wegen alternatief 2B

wegen alternatief 2B

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Invoertype
001		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
002		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
003		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
004		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
005		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
006		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
007		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
008		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
009		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
010		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
011		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
012		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
013		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
014		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
015		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
016		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
017		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
018		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
019		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
020		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
021		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
022		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
023		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
024		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
025		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
026		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
027		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
028		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
029		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
030		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
031		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
032		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
033		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
034		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
035		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
036		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
037		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
038		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
039		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
040		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
041		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
042		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
043		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
044		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit

wegen alternatief 2B

Id	Hbron	Ch	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Intensiteit	%Int. (D)	%Int. (A)	%Int. (N)	%Int. (P4)	%MR(D)
001	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
002	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13563.00	6.80	2.20	1.10	--	--
003	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7358.00	6.80	2.20	1.10	--	--
004	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
005	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
006	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
007	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7358.00	6.80	2.20	1.10	--	--
008	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	10886.00	6.80	2.20	1.10	--	--
009	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13563.00	6.80	2.20	1.10	--	--
010	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	9871.00	6.80	2.20	1.10	--	--
011	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3531.00	6.80	2.20	1.10	--	--
012	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3597.00	6.80	2.20	1.10	--	--
013	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
014	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
015	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
016	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
017	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
018	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
019	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
020	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
021	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
022	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
023	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
024	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
025	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
026	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
027	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
028	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
029	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
030	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
031	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
032	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
033	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
034	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
035	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
036	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
037	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
038	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
039	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
040	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
041	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
042	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
043	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
044	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--

wegen alternatief 2B

Id	%MR (A)	%MR (N)	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
001	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
002	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
003	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
004	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
005	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
006	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
007	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
008	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.20	4.20	5.20	--	5.20	4.20	5.20
009	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
010	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
011	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
012	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.20	4.20	5.20	--	5.20	4.20	5.20
013	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
014	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
015	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
016	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
017	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
018	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
019	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
020	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
021	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
022	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
023	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
024	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
025	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
026	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
027	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
028	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
029	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
030	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
031	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
032	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
033	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
034	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
035	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
036	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
037	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
038	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
039	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
040	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
042	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
043	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
044	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

wegen alternatief 2B

Id	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)
001	--	--	--	--	--	849.00	511.00	134.00	--	62.00
002	--	--	--	--	--	843.89	278.10	136.51	--	47.04
003	--	--	--	--	--	457.81	150.87	74.06	--	25.52
004	--	--	--	--	--	849.00	511.00	134.00	--	62.00
005	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
006	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
007	--	--	--	--	--	457.81	150.87	74.06	--	25.52
008	--	--	--	--	--	662.52	219.37	107.17	--	38.49
009	--	--	--	--	--	843.89	278.10	136.51	--	47.04
010	--	--	--	--	--	599.41	198.49	96.96	--	36.25
011	--	--	--	--	--	214.42	71.00	34.69	--	12.97
012	--	--	--	--	--	218.91	72.49	35.41	--	12.72
013	--	--	--	--	--	897.00	542.00	141.00	--	74.00
014	--	--	--	--	--	897.00	542.00	141.00	--	74.00
015	--	--	--	--	--	907.00	535.00	143.00	--	21.00
016	--	--	--	--	--	907.00	535.00	143.00	--	21.00
017	--	--	--	--	--	1047.00	629.00	165.00	--	71.00
018	--	--	--	--	--	1047.00	629.00	165.00	--	71.00
019	--	--	--	--	--	209.00	123.00	33.00	--	7.00
020	--	--	--	--	--	209.00	123.00	33.00	--	7.00
021	--	--	--	--	--	184.00	109.00	29.00	--	6.00
022	--	--	--	--	--	184.00	109.00	29.00	--	6.00
023	--	--	--	--	--	461.00	272.00	73.00	--	13.00
024	--	--	--	--	--	461.00	272.00	73.00	--	13.00
025	--	--	--	--	--	131.00	77.00	21.00	--	3.00
026	--	--	--	--	--	131.00	77.00	21.00	--	3.00
027	--	--	--	--	--	225.00	134.00	36.00	--	10.00
028	--	--	--	--	--	225.00	134.00	36.00	--	10.00
029	--	--	--	--	--	183.00	108.00	29.00	--	5.00
030	--	--	--	--	--	183.00	108.00	29.00	--	5.00
031	--	--	--	--	--	660.00	400.00	104.00	--	59.00
032	--	--	--	--	--	660.00	400.00	104.00	--	59.00
033	--	--	--	--	--	680.00	410.00	107.00	--	53.00
034	--	--	--	--	--	680.00	410.00	107.00	--	53.00
035	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
036	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
037	--	--	--	--	--	669.00	396.00	105.00	--	23.00
038	--	--	--	--	--	669.00	396.00	105.00	--	23.00
039	--	--	--	--	--	475.00	282.00	75.00	--	19.00
040	--	--	--	--	--	475.00	282.00	75.00	--	19.00
041	--	--	--	--	--	574.00	340.00	90.00	--	21.00
042	--	--	--	--	--	574.00	340.00	90.00	--	21.00
043	--	--	--	--	--	475.00	281.00	75.00	--	19.00
044	--	--	--	--	--	475.00	281.00	75.00	--	19.00

wegen alternatief 2B

Id	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
001	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.79	97.39	102.83
002	12.23	7.61	--	31.36	8.06	5.07	--	88.42	94.44	100.91
003	6.64	4.13	--	17.01	4.37	2.75	--	85.77	91.78	98.25
004	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.79	97.39	102.83
005	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37	89.77	98.03
006	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37	89.77	98.03
007	6.64	4.13	--	17.01	4.37	2.75	--	85.77	91.78	98.25
008	10.06	6.23	--	38.49	10.06	6.23	--	87.78	93.92	100.54
009	12.23	7.61	--	31.36	8.06	5.07	--	88.42	94.44	100.91
010	9.34	5.86	--	36.25	9.34	5.86	--	87.41	93.58	100.22
011	3.34	2.10	--	12.97	3.34	2.10	--	82.95	89.11	95.76
012	3.32	2.06	--	12.72	3.32	2.06	--	82.97	89.11	95.73
013	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.31	97.88	103.32
014	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.31	97.88	103.32
015	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.08	93.64	99.59
016	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.08	93.64	99.59
017	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.55	98.16	103.60
018	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.55	98.16	103.60
019	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.84	87.54	93.65
020	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.84	87.54	93.65
021	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.23	86.90	92.97
022	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.23	86.90	92.97
023	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.07	90.64	96.58
024	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.07	90.64	96.58
025	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.49	84.97	90.79
026	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.49	84.97	90.79
027	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
028	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
029	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.49	89.27	94.70
030	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.49	89.27	94.70
031	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.16	96.72	102.17
032	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.16	96.72	102.17
033	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.56	102.00
034	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.56	102.00
035	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93	86.94	93.41
036	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93	86.94	93.41
037	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03	94.94	100.35
038	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03	94.94	100.35
039	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.77	93.65	99.06
040	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.77	93.65	99.06
041	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.46	94.35	99.76
042	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.46	94.35	99.76
043	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.70	93.61	99.02
044	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.70	93.61	99.02

wegen alternatief 2B

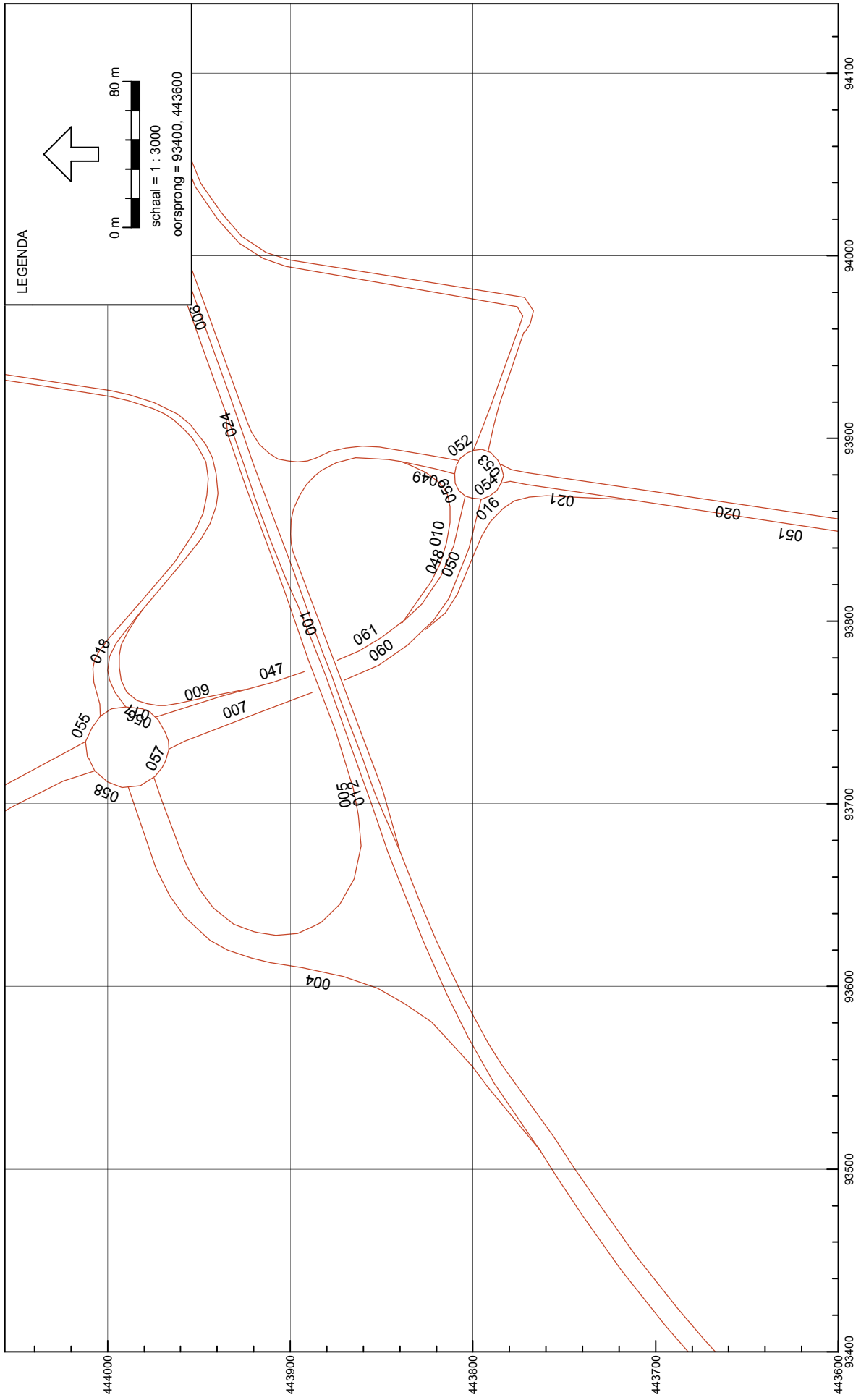
Id	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k
001	108.51	113.11	110.47	102.73	92.97	85.07	94.72	100.16	105.65	110.57
002	104.05	109.30	107.71	100.07	92.88	83.31	89.17	95.45	98.72	104.21
003	101.40	106.64	105.06	97.41	90.22	80.66	86.51	92.80	96.06	101.56
004	108.51	113.11	110.47	102.73	92.97	85.07	94.72	100.16	105.65	110.57
005	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
006	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
007	101.40	106.64	105.06	97.41	90.22	80.66	86.51	92.80	96.06	101.56
008	103.79	108.65	106.94	99.39	92.28	82.64	88.61	95.06	98.41	103.53
009	104.05	109.30	107.71	100.07	92.88	83.31	89.17	95.45	98.72	104.21
010	103.46	108.28	106.55	99.01	91.92	82.24	88.23	94.70	98.04	103.13
011	99.00	103.81	102.09	94.55	87.45	77.77	83.77	90.23	93.57	98.66
012	98.98	103.84	102.13	94.58	87.47	77.83	83.80	90.25	93.60	98.72
013	109.09	113.53	110.84	103.13	93.39	85.58	95.21	100.65	106.24	110.99
014	109.09	113.53	110.84	103.13	93.39	85.58	95.21	100.65	106.24	110.99
015	103.24	109.02	107.57	99.76	92.34	85.63	91.09	96.88	100.63	106.59
016	103.24	109.02	107.57	99.76	92.34	85.63	91.09	96.88	100.63	106.59
017	109.22	113.92	111.30	103.54	93.78	85.83	95.49	100.93	106.37	111.38
018	109.22	113.92	111.30	103.54	93.78	85.83	95.49	100.93	106.37	111.38
019	97.08	102.77	101.29	93.52	86.16	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
020	97.08	102.77	101.29	93.52	86.16	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
021	96.40	102.16	100.70	92.92	85.54	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
022	96.40	102.16	100.70	92.92	85.54	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
023	100.08	106.01	104.59	96.77	89.34	82.64	88.10	93.89	97.53	103.59
024	100.08	106.01	104.59	96.77	89.34	82.64	88.10	93.89	97.53	103.59
025	94.41	100.44	99.04	91.19	83.73	77.17	82.67	88.50	92.03	98.11
026	94.41	100.44	99.04	91.19	83.73	77.17	82.67	88.50	92.03	98.11
027	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
028	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
029	99.69	105.43	103.09	95.15	85.32	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
030	99.69	105.43	103.09	95.15	85.32	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
031	107.99	112.33	109.60	101.92	92.19	84.43	94.04	99.48	105.13	109.78
032	107.99	112.33	109.60	101.92	92.19	84.43	94.04	99.48	105.13	109.78
033	107.73	112.24	109.57	101.85	92.10	84.26	93.89	99.33	104.88	109.71
034	107.73	112.24	109.57	101.85	92.10	84.26	93.89	99.33	104.88	109.71
035	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
036	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
037	105.23	111.04	108.71	100.78	90.95	82.52	92.45	97.85	102.61	108.63
038	105.23	111.04	108.71	100.78	90.95	82.52	92.45	97.85	102.61	108.63
039	104.05	109.68	107.31	99.41	89.59	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25
040	104.05	109.68	107.31	99.41	89.59	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25
041	104.69	110.43	108.08	100.16	90.34	81.98	91.87	97.28	102.12	108.03
042	104.69	110.43	108.08	100.16	90.34	81.98	91.87	97.28	102.12	108.03
043	103.96	109.65	107.29	99.38	89.56	81.20	91.11	96.52	101.37	107.24
044	103.96	109.65	107.29	99.38	89.56	81.20	91.11	96.52	101.37	107.24

wegen alternatief 2B

Id	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k
001	108.02	100.22	90.44	79.82	89.42	94.86	100.55	105.13	102.47	94.74
002	102.69	94.97	87.70	80.51	86.53	93.00	96.14	101.39	99.80	92.15
003	100.03	92.32	85.04	77.86	83.87	90.34	93.49	98.73	97.14	89.50
004	108.02	100.22	90.44	79.82	89.42	94.86	100.55	105.13	102.47	94.74
005	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
006	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
007	100.03	92.32	85.04	77.86	83.87	90.34	93.49	98.73	97.14	89.50
008	101.90	94.26	87.06	79.87	86.01	92.63	95.88	100.74	99.03	91.47
009	102.69	94.97	87.70	80.51	86.53	93.00	96.14	101.39	99.80	92.15
010	101.49	93.86	86.67	79.50	85.67	92.31	95.55	100.36	98.64	91.10
011	97.02	89.40	82.21	75.04	81.20	87.85	91.08	95.90	94.18	86.63
012	97.09	89.45	82.25	75.06	81.20	87.82	91.07	95.93	94.22	86.66
013	108.39	100.62	90.86	80.34	89.91	95.36	101.14	105.55	102.84	95.14
014	108.39	100.62	90.86	80.34	89.91	95.36	101.14	105.55	102.84	95.14
015	105.17	97.32	89.85	79.98	85.49	91.37	95.07	100.93	99.49	91.67
016	105.17	97.32	89.85	79.98	85.49	91.37	95.07	100.93	99.49	91.67
017	108.86	101.04	91.25	80.48	90.10	95.54	101.15	105.87	103.26	95.50
018	108.86	101.04	91.25	80.48	90.10	95.54	101.15	105.87	103.26	95.50
019	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
020	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
021	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
022	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
023	102.20	94.35	86.87	76.97	82.50	88.37	91.86	97.91	96.52	88.68
024	102.20	94.35	86.87	76.97	82.50	88.37	91.86	97.91	96.52	88.68
025	96.73	88.88	81.41	71.49	77.16	83.15	86.03	92.40	91.09	83.23
026	96.73	88.88	81.41	71.49	77.16	83.15	86.03	92.40	91.09	83.23
027	101.90	94.01	84.20	73.51	83.16	88.60	94.08	99.03	96.48	88.67
028	101.90	94.01	84.20	73.51	83.16	88.60	94.08	99.03	96.48	88.67
029	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
030	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
031	107.15	99.40	89.65	79.06	88.62	94.07	99.87	104.25	101.54	93.85
032	107.15	99.40	89.65	79.06	88.62	94.07	99.87	104.25	101.54	93.85
033	107.13	99.34	89.57	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
034	107.13	99.34	89.57	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
035	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
036	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
037	106.34	98.38	88.54	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
038	106.34	98.38	88.54	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
039	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
040	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
041	105.72	97.77	87.93	76.30	86.21	91.62	96.49	102.32	99.99	92.06
042	105.72	97.77	87.93	76.30	86.21	91.62	96.49	102.32	99.99	92.06
043	104.92	96.98	87.14	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
044	104.92	96.98	87.14	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38

wegen alternatief 2B

Id	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 12	LE (P4) 25	LE (P4) 50	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
001	84.99	--	--	--	--	--	--	--	--
002	84.96	--	--	--	--	--	--	--	--
003	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
004	84.99	--	--	--	--	--	--	--	--
005	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
006	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
007	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
008	84.36	--	--	--	--	--	--	--	--
009	84.96	--	--	--	--	--	--	--	--
010	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
011	79.54	--	--	--	--	--	--	--	--
012	79.56	--	--	--	--	--	--	--	--
013	85.40	--	--	--	--	--	--	--	--
014	85.40	--	--	--	--	--	--	--	--
015	84.22	--	--	--	--	--	--	--	--
016	84.22	--	--	--	--	--	--	--	--
017	85.73	--	--	--	--	--	--	--	--
018	85.73	--	--	--	--	--	--	--	--
019	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
020	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
021	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
022	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
023	81.23	--	--	--	--	--	--	--	--
024	81.23	--	--	--	--	--	--	--	--
025	75.83	--	--	--	--	--	--	--	--
026	75.83	--	--	--	--	--	--	--	--
027	78.89	--	--	--	--	--	--	--	--
028	78.89	--	--	--	--	--	--	--	--
029	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
030	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
031	84.11	--	--	--	--	--	--	--	--
032	84.11	--	--	--	--	--	--	--	--
033	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
034	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
035	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
036	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
037	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
038	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
039	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
040	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
041	82.23	--	--	--	--	--	--	--	--
042	82.23	--	--	--	--	--	--	--	--
043	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
044	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--



Wegen alternatief 3A

wegen alternatief 3A

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Invoertype
001		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
002		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
003		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
004		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
005		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
006		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
007		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
008		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
009		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
010		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
011		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
012		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
013	(Rechts)	0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
014		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
015		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
016		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
017		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
018		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
019		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
020		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
021		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
022		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
023		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
024		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
025		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
026	(Rechts)	0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
027		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
028		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
029		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
030		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
031		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
032		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
033		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
034		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
035		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
036		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
037		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
038		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
039		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
040		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
041		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
042		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
043		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
044		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
045		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
046		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
047		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
048		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
049		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
050		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
051		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
052		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
053		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
054		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
055		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
056		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
057		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
058		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
059		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
060		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
061		0.00	0.00	Relatief	Verdeling

wegen alternatief 3A

Id	Hbron	Ch	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Intensiteit	%Int. (D)	%Int. (A)	%Int. (N)	%Int. (P4)	%MR(D)
001	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	9871.00	6.80	2.20	1.10	--	--
002	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
003	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
004	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	10886.00	6.80	2.20	1.10	--	--
005	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3597.00	6.80	2.20	1.10	--	--
006	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3531.00	6.80	2.20	1.10	--	--
007	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7358.00	6.80	2.20	1.10	--	--
008	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
009	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	11757.00	6.80	2.20	1.10	--	--
010	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7795.00	6.80	2.20	1.10	--	--
011	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
012	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
013	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
014	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
015	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
016	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	2622.00	6.80	2.20	1.10	--	--
017	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	1806.00	6.80	2.20	1.10	--	--
018	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	331.00	6.80	2.20	1.10	--	--
019	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
020	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
021	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	1210.00	6.80	2.20	1.10	--	--
022	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
023	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
024	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
025	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
026	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
027	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
028	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
029	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
030	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
031	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
032	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
033	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
034	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
035	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
036	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
037	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
038	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
039	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
040	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
041	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
042	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
043	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
044	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
045	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
046	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
047	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13563.00	6.80	2.20	1.10	--	--
048	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	5768.00	6.80	2.20	1.10	--	--
049	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	2076.00	6.80	2.20	1.10	--	--
050	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	4736.00	6.80	2.20	1.10	--	--
051	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
052	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
053	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
054	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	4736.00	6.80	2.20	1.10	--	--
055	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
056	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	11757.00	6.80	2.20	1.10	--	--
057	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	3597.00	6.80	2.20	1.10	--	--
058	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
059	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	2076.00	--	--	--	--	--
060	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7358.00	6.80	2.20	1.10	--	--
061	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13563.00	6.80	2.20	1.10	--	--

wegen alternatief 3A

Id	%MR (A)	%MR (N)	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
001	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
002	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
003	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
004	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.20	4.20	5.20	--	5.20	4.20	5.20
005	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.20	4.20	5.20	--	5.20	4.20	5.20
006	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
007	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
008	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
009	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
010	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
011	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
012	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
013	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
014	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
015	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
016	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
017	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
018	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
019	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
020	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
021	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
022	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
023	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
024	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
025	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
026	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
027	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
028	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
029	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
030	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
031	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
032	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
033	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
034	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
035	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
036	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
037	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
038	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
039	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
040	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
042	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
043	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
044	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
045	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
046	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
047	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
048	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
049	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
050	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
051	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
052	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
053	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
054	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
055	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
056	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
057	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.20	4.20	5.20	--	5.20	4.20	5.20
058	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
059	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
060	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
061	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40

wegen alternatief 3A

Id	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)
001	--	--	--	--	--	599.41	198.49	96.96	--	36.25
002	--	--	--	--	--	669.00	396.00	105.00	--	23.00
003	--	--	--	--	--	897.00	542.00	141.00	--	74.00
004	--	--	--	--	--	662.52	219.37	107.17	--	38.49
005	--	--	--	--	--	218.91	72.49	35.41	--	12.72
006	--	--	--	--	--	214.42	71.00	34.69	--	12.97
007	--	--	--	--	--	457.81	150.87	74.06	--	25.52
008	--	--	--	--	--	669.00	396.00	105.00	--	23.00
009	--	--	--	--	--	731.52	241.07	118.33	--	40.77
010	--	--	--	--	--	473.34	156.74	76.57	--	28.62
011	--	--	--	--	--	680.00	410.00	107.00	--	53.00
012	--	--	--	--	--	849.00	511.00	134.00	--	62.00
013	--	--	--	--	--	897.00	542.00	141.00	--	74.00
014	--	--	--	--	--	907.00	535.00	143.00	--	21.00
015	--	--	--	--	--	907.00	535.00	143.00	--	21.00
016	--	--	--	--	--	163.14	53.76	26.39	--	9.09
017	--	--	--	--	--	112.37	37.03	18.18	--	6.26
018	--	--	--	--	--	20.59	6.79	3.33	--	1.15
019	--	--	--	--	--	131.00	77.00	21.00	--	3.00
020	--	--	--	--	--	225.00	134.00	36.00	--	10.00
021	--	--	--	--	--	75.29	24.81	12.18	--	4.20
022	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
023	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
024	--	--	--	--	--	849.00	511.00	134.00	--	62.00
025	--	--	--	--	--	680.00	410.00	107.00	--	53.00
026	--	--	--	--	--	1047.00	629.00	165.00	--	71.00
027	--	--	--	--	--	1047.00	629.00	165.00	--	71.00
028	--	--	--	--	--	574.00	340.00	90.00	--	21.00
029	--	--	--	--	--	574.00	340.00	90.00	--	21.00
030	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
031	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
032	--	--	--	--	--	660.00	400.00	104.00	--	59.00
033	--	--	--	--	--	660.00	400.00	104.00	--	59.00
034	--	--	--	--	--	183.00	108.00	29.00	--	5.00
035	--	--	--	--	--	183.00	108.00	29.00	--	5.00
036	--	--	--	--	--	461.00	272.00	73.00	--	13.00
037	--	--	--	--	--	461.00	272.00	73.00	--	13.00
038	--	--	--	--	--	475.00	282.00	75.00	--	19.00
039	--	--	--	--	--	475.00	282.00	75.00	--	19.00
040	--	--	--	--	--	475.00	281.00	75.00	--	19.00
041	--	--	--	--	--	475.00	281.00	75.00	--	19.00
042	--	--	--	--	--	184.00	109.00	29.00	--	6.00
043	--	--	--	--	--	184.00	109.00	29.00	--	6.00
044	--	--	--	--	--	209.00	123.00	33.00	--	7.00
045	--	--	--	--	--	209.00	123.00	33.00	--	7.00
046	--	--	--	--	--	131.00	77.00	21.00	--	3.00
047	--	--	--	--	--	843.89	278.10	136.51	--	47.04
048	--	--	--	--	--	358.88	118.27	58.05	--	20.00
049	--	--	--	--	--	126.06	41.74	20.39	--	7.62
050	--	--	--	--	--	294.67	97.11	47.67	--	16.42
051	--	--	--	--	--	225.00	134.00	36.00	--	10.00
052	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
053	--	--	--	--	--	225.00	134.00	36.00	--	10.00
054	--	--	--	--	--	294.67	97.11	47.67	--	16.42
055	--	--	--	--	--	131.00	77.00	21.00	--	3.00
056	--	--	--	--	--	731.52	241.07	118.33	--	40.77
057	--	--	--	--	--	218.91	72.49	35.41	--	12.72
058	--	--	--	--	--	669.00	396.00	105.00	--	23.00
059	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
060	--	--	--	--	--	457.81	150.87	74.06	--	25.52
061	--	--	--	--	--	843.89	278.10	136.51	--	47.04

wegen alternatief 3A

Id	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D)	63	LE (D)	125	LE (D)	250
001	9.34	5.86	--	36.25	9.34	5.86	--	87.41		93.58		100.22	
002	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03		94.94		100.35	
003	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.31		97.88		103.32	
004	10.06	6.23	--	38.49	10.06	6.23	--	87.78		93.92		100.54	
005	3.32	2.06	--	12.72	3.32	2.06	--	82.97		89.11		95.73	
006	3.34	2.10	--	12.97	3.34	2.10	--	82.95		89.11		95.76	
007	6.64	4.13	--	17.01	4.37	2.75	--	85.77		91.78		98.25	
008	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03		94.94		100.35	
009	10.60	6.60	--	27.18	6.98	4.40	--	87.80		93.82		100.29	
010	7.37	4.63	--	28.62	7.37	4.63	--	86.39		92.55		99.20	
011	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97		96.56		102.00	
012	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.79		97.39		102.83	
013	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.31		97.88		103.32	
014	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.08		93.64		99.59	
015	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.08		93.64		99.59	
016	2.37	1.47	--	6.06	1.56	0.98	--	81.29		87.30		93.77	
017	1.63	1.01	--	4.18	1.07	0.68	--	79.67		85.68		92.15	
018	0.30	0.19	--	0.77	0.20	0.12	--	72.30		78.32		84.78	
019	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.49		84.97		90.79	
020	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07		90.77		96.20	
021	1.09	0.68	--	2.80	0.72	0.45	--	76.22		86.08		91.50	
022	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93		86.94		93.41	
023	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93		86.94		93.41	
024	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.79		97.39		102.83	
025	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97		96.56		102.00	
026	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.55		98.16		103.60	
027	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.55		98.16		103.60	
028	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.46		94.35		99.76	
029	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.46		94.35		99.76	
030	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37		89.77		98.03	
031	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37		89.77		98.03	
032	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.16		96.72		102.17	
033	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.16		96.72		102.17	
034	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.49		89.27		94.70	
035	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.49		89.27		94.70	
036	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.07		90.64		96.58	
037	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.07		90.64		96.58	
038	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.77		93.65		99.06	
039	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.77		93.65		99.06	
040	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.70		93.61		99.02	
041	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.70		93.61		99.02	
042	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.23		86.90		92.97	
043	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.23		86.90		92.97	
044	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.84		87.54		93.65	
045	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.84		87.54		93.65	
046	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.49		84.97		90.79	
047	12.23	7.61	--	31.36	8.06	5.07	--	88.42		94.44		100.91	
048	5.20	3.24	--	13.34	3.43	2.16	--	84.71		90.73		97.20	
049	1.96	1.23	--	7.62	1.96	1.23	--	80.64		86.81		93.45	
050	4.27	2.66	--	10.95	2.81	1.77	--	83.85		89.87		96.34	
051	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07		90.77		96.20	
052	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	82.86		85.04		93.78	
053	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	84.66		86.72		95.37	
054	4.27	2.66	--	10.95	2.81	1.77	--	85.87		87.87		96.66	
055	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	81.66		82.48		90.06	
056	10.60	6.60	--	27.18	6.98	4.40	--	89.82		91.82		100.61	
057	3.32	2.06	--	12.72	3.32	2.06	--	84.85		87.33		96.27	
058	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	88.99		90.28		98.45	
059	--	--	--	--	--	--	--	--		--		--	
060	6.64	4.13	--	17.01	4.37	2.75	--	85.77		91.78		98.25	
061	12.23	7.61	--	31.36	8.06	5.07	--	88.42		94.44		100.91	

wegen alternatief 3A

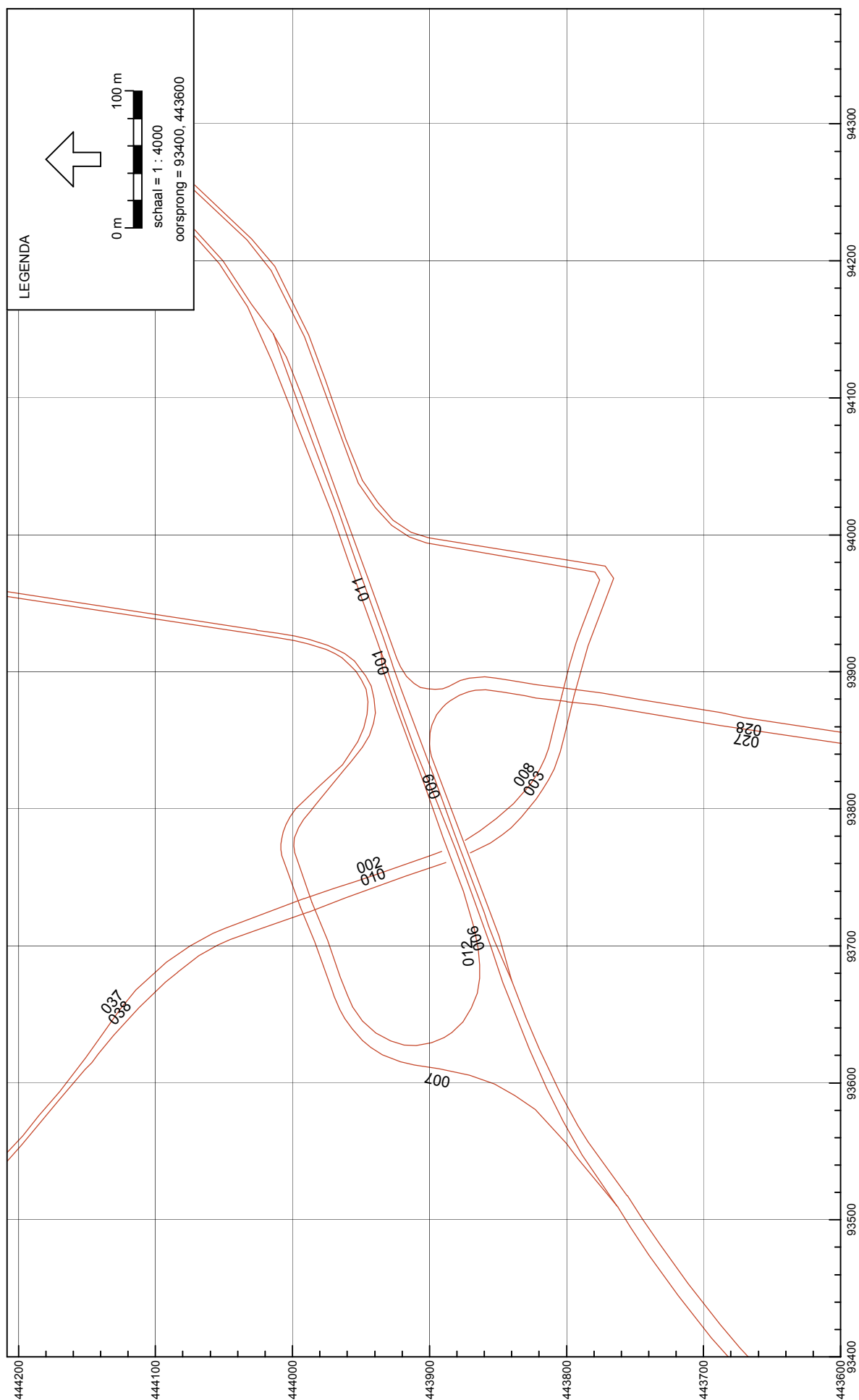
Id	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k
001	103.46	108.28	106.55	99.01	91.92	82.24	88.23	94.70	98.04	103.13
002	105.23	111.04	108.71	100.78	90.95	82.52	92.45	97.85	102.61	108.63
003	109.09	113.53	110.84	103.13	93.39	85.58	95.21	100.65	106.24	110.99
004	103.79	108.65	106.94	99.39	92.28	82.64	88.61	95.06	98.41	103.53
005	98.98	103.84	102.13	94.58	87.47	77.83	83.80	90.25	93.60	98.72
006	99.00	103.81	102.09	94.55	87.45	77.77	83.77	90.23	93.57	98.66
007	101.40	106.64	105.06	97.41	90.22	80.66	86.51	92.80	96.06	101.56
008	105.23	111.04	108.71	100.78	90.95	82.52	92.45	97.85	102.61	108.63
009	103.43	108.68	107.09	99.45	92.26	82.69	88.54	94.83	98.10	103.59
010	102.43	107.25	105.53	97.98	90.89	81.21	87.21	93.67	97.01	102.10
011	107.73	112.24	109.57	101.85	92.10	84.26	93.89	99.33	104.88	109.71
012	108.51	113.11	110.47	102.73	92.97	85.07	94.72	100.16	105.65	110.57
013	109.09	113.53	110.84	103.13	93.39	85.58	95.21	100.65	106.24	110.99
014	103.24	109.02	107.57	99.76	92.34	85.63	91.09	96.88	100.63	106.59
015	103.24	109.02	107.57	99.76	92.34	85.63	91.09	96.88	100.63	106.59
016	96.91	102.16	100.57	92.93	85.74	76.17	82.03	88.31	91.58	97.08
017	95.30	100.54	98.96	91.31	84.12	74.55	80.41	86.69	89.96	95.46
018	87.93	93.17	91.59	83.94	76.75	67.19	73.04	79.33	82.60	88.09
019	94.41	100.44	99.04	91.19	83.73	77.17	82.67	88.50	92.03	98.11
020	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
021	96.67	101.96	99.51	91.67	81.87	71.04	80.93	86.34	91.36	96.92
022	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
023	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
024	108.51	113.11	110.47	102.73	92.97	85.07	94.72	100.16	105.65	110.57
025	107.73	112.24	109.57	101.85	92.10	84.26	93.89	99.33	104.88	109.71
026	109.22	113.92	111.30	103.54	93.78	85.83	95.49	100.93	106.37	111.38
027	109.22	113.92	111.30	103.54	93.78	85.83	95.49	100.93	106.37	111.38
028	104.69	110.43	108.08	100.16	90.34	81.98	91.87	97.28	102.12	108.03
029	104.69	110.43	108.08	100.16	90.34	81.98	91.87	97.28	102.12	108.03
030	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
031	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
032	107.99	112.33	109.60	101.92	92.19	84.43	94.04	99.48	105.13	109.78
033	107.99	112.33	109.60	101.92	92.19	84.43	94.04	99.48	105.13	109.78
034	99.69	105.43	103.09	95.15	85.32	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
035	99.69	105.43	103.09	95.15	85.32	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
036	100.08	106.01	104.59	96.77	89.34	82.64	88.10	93.89	97.53	103.59
037	100.08	106.01	104.59	96.77	89.34	82.64	88.10	93.89	97.53	103.59
038	104.05	109.68	107.31	99.41	89.59	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25
039	104.05	109.68	107.31	99.41	89.59	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25
040	103.96	109.65	107.29	99.38	89.56	81.20	91.11	96.52	101.37	107.24
041	103.96	109.65	107.29	99.38	89.56	81.20	91.11	96.52	101.37	107.24
042	96.40	102.16	100.70	92.92	85.54	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
043	96.40	102.16	100.70	92.92	85.54	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
044	97.08	102.77	101.29	93.52	86.16	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
045	97.08	102.77	101.29	93.52	86.16	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
046	94.41	100.44	99.04	91.19	83.73	77.17	82.67	88.50	92.03	98.11
047	104.05	109.30	107.71	100.07	92.88	83.31	89.17	95.45	98.72	104.21
048	100.34	105.59	104.00	96.35	89.16	79.60	85.45	91.74	95.01	100.50
049	96.69	101.50	99.78	92.24	85.15	75.47	81.46	87.92	91.27	96.35
050	99.48	104.73	103.14	95.50	88.31	78.74	84.60	90.88	94.15	99.64
051	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
052	93.44	98.49	97.79	90.49	86.49	80.29	81.97	90.32	90.43	95.78
053	95.13	100.26	99.58	92.24	88.19	82.24	84.03	92.48	92.48	97.76
054	96.12	101.37	100.73	93.37	89.36	80.81	82.45	90.95	90.77	96.22
055	90.96	96.90	96.45	88.78	84.16	79.36	80.14	87.79	88.56	94.56
056	100.07	105.32	104.68	97.32	93.31	84.76	86.40	94.90	94.72	100.17
057	95.69	100.57	99.82	92.60	88.74	79.77	81.88	90.57	90.29	95.38
058	98.66	104.32	103.80	96.25	91.89	86.56	87.57	95.42	96.00	101.83
059	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
060	101.40	106.64	105.06	97.41	90.22	80.66	86.51	92.80	96.06	101.56
061	104.05	109.30	107.71	100.07	92.88	83.31	89.17	95.45	98.72	104.21

wegen alternatief 3A

Id	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k
001	101.49	93.86	86.67	79.50	85.67	92.31	95.55	100.36	98.64	91.10
002	106.34	98.38	88.54	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
003	108.39	100.62	90.86	80.34	89.91	95.36	101.14	105.55	102.84	95.14
004	101.90	94.26	87.06	79.87	86.01	92.63	95.88	100.74	99.03	91.47
005	97.09	89.45	82.25	75.06	81.20	87.82	91.07	95.93	94.22	86.66
006	97.02	89.40	82.21	75.04	81.20	87.85	91.08	95.90	94.18	86.63
007	100.03	92.32	85.04	77.86	83.87	90.34	93.49	98.73	97.14	89.50
008	106.34	98.38	88.54	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
009	102.07	94.35	87.08	79.89	85.91	92.38	95.52	100.77	99.18	91.53
010	100.46	92.84	85.64	78.48	84.64	91.29	94.52	99.34	97.62	90.07
011	107.13	99.34	89.57	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
012	108.02	100.22	90.44	79.82	89.42	94.86	100.55	105.13	102.47	94.74
013	108.39	100.62	90.86	80.34	89.91	95.36	101.14	105.55	102.84	95.14
014	105.17	97.32	89.85	79.98	85.49	91.37	95.07	100.93	99.49	91.67
015	105.17	97.32	89.85	79.98	85.49	91.37	95.07	100.93	99.49	91.67
016	95.55	87.84	80.56	73.37	79.39	85.86	89.00	94.25	92.66	85.02
017	93.93	86.22	78.94	71.76	77.77	84.24	87.38	92.63	91.04	83.40
018	86.56	78.85	71.57	64.39	70.40	76.87	80.02	85.26	83.68	76.03
019	96.73	88.88	81.41	71.49	77.16	83.15	86.03	92.40	91.09	83.23
020	101.90	94.01	84.20	73.51	83.16	88.60	94.08	99.03	96.48	88.67
021	94.53	86.64	76.83	68.31	78.17	83.58	88.76	94.05	91.60	83.75
022	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
023	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
024	108.02	100.22	90.44	79.82	89.42	94.86	100.55	105.13	102.47	94.74
025	107.13	99.34	89.57	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
026	108.86	101.04	91.25	80.48	90.10	95.54	101.15	105.87	103.26	95.50
027	108.86	101.04	91.25	80.48	90.10	95.54	101.15	105.87	103.26	95.50
028	105.72	97.77	87.93	76.30	86.21	91.62	96.49	102.32	99.99	92.06
029	105.72	97.77	87.93	76.30	86.21	91.62	96.49	102.32	99.99	92.06
030	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
031	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
032	107.15	99.40	89.65	79.06	88.62	94.07	99.87	104.25	101.54	93.85
033	107.15	99.40	89.65	79.06	88.62	94.07	99.87	104.25	101.54	93.85
034	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
035	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
036	102.20	94.35	86.87	76.97	82.50	88.37	91.86	97.91	96.52	88.68
037	102.20	94.35	86.87	76.97	82.50	88.37	91.86	97.91	96.52	88.68
038	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
039	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
040	104.92	96.98	87.14	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
041	104.92	96.98	87.14	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
042	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
043	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
044	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
045	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
046	96.73	88.88	81.41	71.49	77.16	83.15	86.03	92.40	91.09	83.23
047	102.69	94.97	87.70	80.51	86.53	93.00	96.14	101.39	99.80	92.15
048	98.97	91.26	83.98	76.80	82.82	89.28	92.43	97.68	96.09	88.44
049	94.72	87.09	79.90	72.73	78.90	85.54	88.78	93.59	91.87	84.33
050	98.12	90.41	83.13	75.94	81.96	88.43	91.57	96.82	95.23	87.59
051	101.90	94.01	84.20	73.51	83.16	88.60	94.08	99.03	96.48	88.67
052	95.17	87.73	83.50	74.73	76.76	85.39	85.17	90.32	89.65	82.30
053	97.13	89.72	85.54	76.96	79.36	88.26	87.73	92.65	91.91	84.68
054	95.65	88.19	84.00	77.96	79.96	88.75	88.21	93.46	92.82	85.46
055	94.12	86.45	81.84	73.81	74.50	82.65	82.44	88.80	88.46	80.73
056	99.59	92.14	87.95	81.90	83.91	92.70	92.16	97.41	96.77	89.41
057	94.70	87.38	83.34	76.94	79.42	88.36	87.78	92.66	91.90	84.69
058	101.35	93.74	89.22	80.95	82.19	90.40	90.49	96.23	95.73	88.17
059	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
060	100.03	92.32	85.04	77.86	83.87	90.34	93.49	98.73	97.14	89.50
061	102.69	94.97	87.70	80.51	86.53	93.00	96.14	101.39	99.80	92.15

wegen alternatief 3A

Id	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 12	LE (P4) 25	LE (P4) 50	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
001	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
002	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
003	85.40	--	--	--	--	--	--	--	--
004	84.36	--	--	--	--	--	--	--	--
005	79.56	--	--	--	--	--	--	--	--
006	79.54	--	--	--	--	--	--	--	--
007	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
008	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
009	84.34	--	--	--	--	--	--	--	--
010	82.98	--	--	--	--	--	--	--	--
011	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
012	84.99	--	--	--	--	--	--	--	--
013	85.40	--	--	--	--	--	--	--	--
014	84.22	--	--	--	--	--	--	--	--
015	84.22	--	--	--	--	--	--	--	--
016	77.83	--	--	--	--	--	--	--	--
017	76.21	--	--	--	--	--	--	--	--
018	68.84	--	--	--	--	--	--	--	--
019	75.83	--	--	--	--	--	--	--	--
020	78.89	--	--	--	--	--	--	--	--
021	73.96	--	--	--	--	--	--	--	--
022	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
023	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
024	84.99	--	--	--	--	--	--	--	--
025	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
026	85.73	--	--	--	--	--	--	--	--
027	85.73	--	--	--	--	--	--	--	--
028	82.23	--	--	--	--	--	--	--	--
029	82.23	--	--	--	--	--	--	--	--
030	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
031	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
032	84.11	--	--	--	--	--	--	--	--
033	84.11	--	--	--	--	--	--	--	--
034	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
035	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
036	81.23	--	--	--	--	--	--	--	--
037	81.23	--	--	--	--	--	--	--	--
038	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
039	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
040	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
041	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
042	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
043	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
044	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
045	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
046	75.83	--	--	--	--	--	--	--	--
047	84.96	--	--	--	--	--	--	--	--
048	81.25	--	--	--	--	--	--	--	--
049	77.23	--	--	--	--	--	--	--	--
050	80.40	--	--	--	--	--	--	--	--
051	78.89	--	--	--	--	--	--	--	--
052	78.23	--	--	--	--	--	--	--	--
053	80.79	--	--	--	--	--	--	--	--
054	81.45	--	--	--	--	--	--	--	--
055	76.25	--	--	--	--	--	--	--	--
056	85.40	--	--	--	--	--	--	--	--
057	80.83	--	--	--	--	--	--	--	--
058	83.81	--	--	--	--	--	--	--	--
059	--	--	--	--	--	--	--	--	--
060	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
061	84.96	--	--	--	--	--	--	--	--



Wegen alternatief 3B

wegen alternatief 3B

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Invoertype
001		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
002		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
003		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
004		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
005		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
006		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
007		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
008		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
009		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
010		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
011		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
012		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
013		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
014	(Rechts)	0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
015		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
016		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
017	(Rechts)	0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
018		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
019		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
020		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
021		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
022		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
023		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
024		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
025		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
026		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
027		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
028		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
029		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
030		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
031		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
032		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
033		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
034		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
035		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
036		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
037		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
038		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
039		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
040		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
041		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
042		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
043		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
044		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit

wegen alternatief 3B

Id	Hbron	Ch	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Intensiteit	%Int. (D)	%Int. (A)	%Int. (N)	%Int. (P4)	%MR(D)
001	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
002	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13563.00	6.80	2.20	1.10	--	--
003	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7358.00	6.80	2.20	1.10	--	--
004	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
005	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
006	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
007	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	10886.00	6.80	2.20	1.10	--	--
008	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13563.00	6.80	2.20	1.10	--	--
009	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	9871.00	6.80	2.20	1.10	--	--
010	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7358.00	6.80	2.20	1.10	--	--
011	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3531.00	6.80	2.20	1.10	--	--
012	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3597.00	6.80	2.20	1.10	--	--
013	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
014	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
015	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
016	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
017	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
018	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
019	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
020	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
021	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
022	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
023	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
024	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
025	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
026	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
027	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
028	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
029	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
030	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
031	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
032	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
033	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
034	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
035	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
036	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
037	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
038	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
039	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
040	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
041	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
042	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
043	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
044	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--

wegen alternatief 3B

Id	%MR (A)	%MR (N)	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
001	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
002	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
003	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
004	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
005	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
006	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
007	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.20	4.20	5.20	--	5.20	4.20	5.20
008	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
009	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
010	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
011	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
012	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.20	4.20	5.20	--	5.20	4.20	5.20
013	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
014	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
015	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
016	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
017	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
018	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
019	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
020	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
021	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
022	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
023	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
024	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
025	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
026	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
027	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
028	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
029	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
030	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
031	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
032	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
033	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
034	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
035	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
036	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
037	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
038	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
039	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
040	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
042	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
043	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
044	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

wegen alternatief 3B

Id	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)
001	--	--	--	--	--	849.00	511.00	134.00	--	62.00
002	--	--	--	--	--	843.89	278.10	136.51	--	47.04
003	--	--	--	--	--	457.81	150.87	74.06	--	25.52
004	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
005	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
006	--	--	--	--	--	849.00	511.00	134.00	--	62.00
007	--	--	--	--	--	662.52	219.37	107.17	--	38.49
008	--	--	--	--	--	843.89	278.10	136.51	--	47.04
009	--	--	--	--	--	599.41	198.49	96.96	--	36.25
010	--	--	--	--	--	457.81	150.87	74.06	--	25.52
011	--	--	--	--	--	214.42	71.00	34.69	--	12.97
012	--	--	--	--	--	218.91	72.49	35.41	--	12.72
013	--	--	--	--	--	897.00	542.00	141.00	--	74.00
014	--	--	--	--	--	897.00	542.00	141.00	--	74.00
015	--	--	--	--	--	907.00	535.00	143.00	--	21.00
016	--	--	--	--	--	907.00	535.00	143.00	--	21.00
017	--	--	--	--	--	1047.00	629.00	165.00	--	71.00
018	--	--	--	--	--	1047.00	629.00	165.00	--	71.00
019	--	--	--	--	--	209.00	123.00	33.00	--	7.00
020	--	--	--	--	--	209.00	123.00	33.00	--	7.00
021	--	--	--	--	--	184.00	109.00	29.00	--	6.00
022	--	--	--	--	--	184.00	109.00	29.00	--	6.00
023	--	--	--	--	--	461.00	272.00	73.00	--	13.00
024	--	--	--	--	--	461.00	272.00	73.00	--	13.00
025	--	--	--	--	--	131.00	77.00	21.00	--	3.00
026	--	--	--	--	--	131.00	77.00	21.00	--	3.00
027	--	--	--	--	--	225.00	134.00	36.00	--	10.00
028	--	--	--	--	--	225.00	134.00	36.00	--	10.00
029	--	--	--	--	--	183.00	108.00	29.00	--	5.00
030	--	--	--	--	--	183.00	108.00	29.00	--	5.00
031	--	--	--	--	--	660.00	400.00	104.00	--	59.00
032	--	--	--	--	--	660.00	400.00	104.00	--	59.00
033	--	--	--	--	--	680.00	410.00	107.00	--	53.00
034	--	--	--	--	--	680.00	410.00	107.00	--	53.00
035	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
036	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
037	--	--	--	--	--	669.00	396.00	107.00	--	23.00
038	--	--	--	--	--	669.00	396.00	107.00	--	23.00
039	--	--	--	--	--	574.00	340.00	90.00	--	21.00
040	--	--	--	--	--	574.00	340.00	90.00	--	21.00
041	--	--	--	--	--	475.00	281.00	75.00	--	19.00
042	--	--	--	--	--	475.00	281.00	75.00	--	19.00
043	--	--	--	--	--	475.00	281.00	75.00	--	19.00
044	--	--	--	--	--	475.00	281.00	75.00	--	19.00

wegen alternatief 3B

Id	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D)	63	LE (D)	125	LE (D)	250
001	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.79		97.39		102.83	
002	12.23	7.61	--	31.36	8.06	5.07	--	88.42		94.44		100.91	
003	6.64	4.13	--	17.01	4.37	2.75	--	85.77		91.78		98.25	
004	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37		89.77		98.03	
005	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37		89.77		98.03	
006	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.79		97.39		102.83	
007	10.06	6.23	--	38.49	10.06	6.23	--	87.78		93.92		100.54	
008	12.23	7.61	--	31.36	8.06	5.07	--	88.42		94.44		100.91	
009	9.34	5.86	--	36.25	9.34	5.86	--	87.41		93.58		100.22	
010	6.64	4.13	--	17.01	4.37	2.75	--	85.77		91.78		98.25	
011	3.34	2.10	--	12.97	3.34	2.10	--	82.95		89.11		95.76	
012	3.32	2.06	--	12.72	3.32	2.06	--	82.97		89.11		95.73	
013	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.31		97.88		103.32	
014	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.31		97.88		103.32	
015	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.08		93.64		99.59	
016	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.08		93.64		99.59	
017	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.55		98.16		103.60	
018	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.55		98.16		103.60	
019	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.84		87.54		93.65	
020	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.84		87.54		93.65	
021	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.23		86.90		92.97	
022	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.23		86.90		92.97	
023	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.07		90.64		96.58	
024	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.07		90.64		96.58	
025	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.49		84.97		90.79	
026	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.49		84.97		90.79	
027	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07		90.77		96.20	
028	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07		90.77		96.20	
029	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.49		89.27		94.70	
030	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.49		89.27		94.70	
031	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.16		96.72		102.17	
032	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.16		96.72		102.17	
033	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97		96.56		102.00	
034	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97		96.56		102.00	
035	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93		86.94		93.41	
036	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93		86.94		93.41	
037	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03		94.94		100.35	
038	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03		94.94		100.35	
039	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.46		94.35		99.76	
040	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.46		94.35		99.76	
041	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.70		93.61		99.02	
042	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.70		93.61		99.02	
043	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.70		93.61		99.02	
044	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.70		93.61		99.02	

wegen alternatief 3B

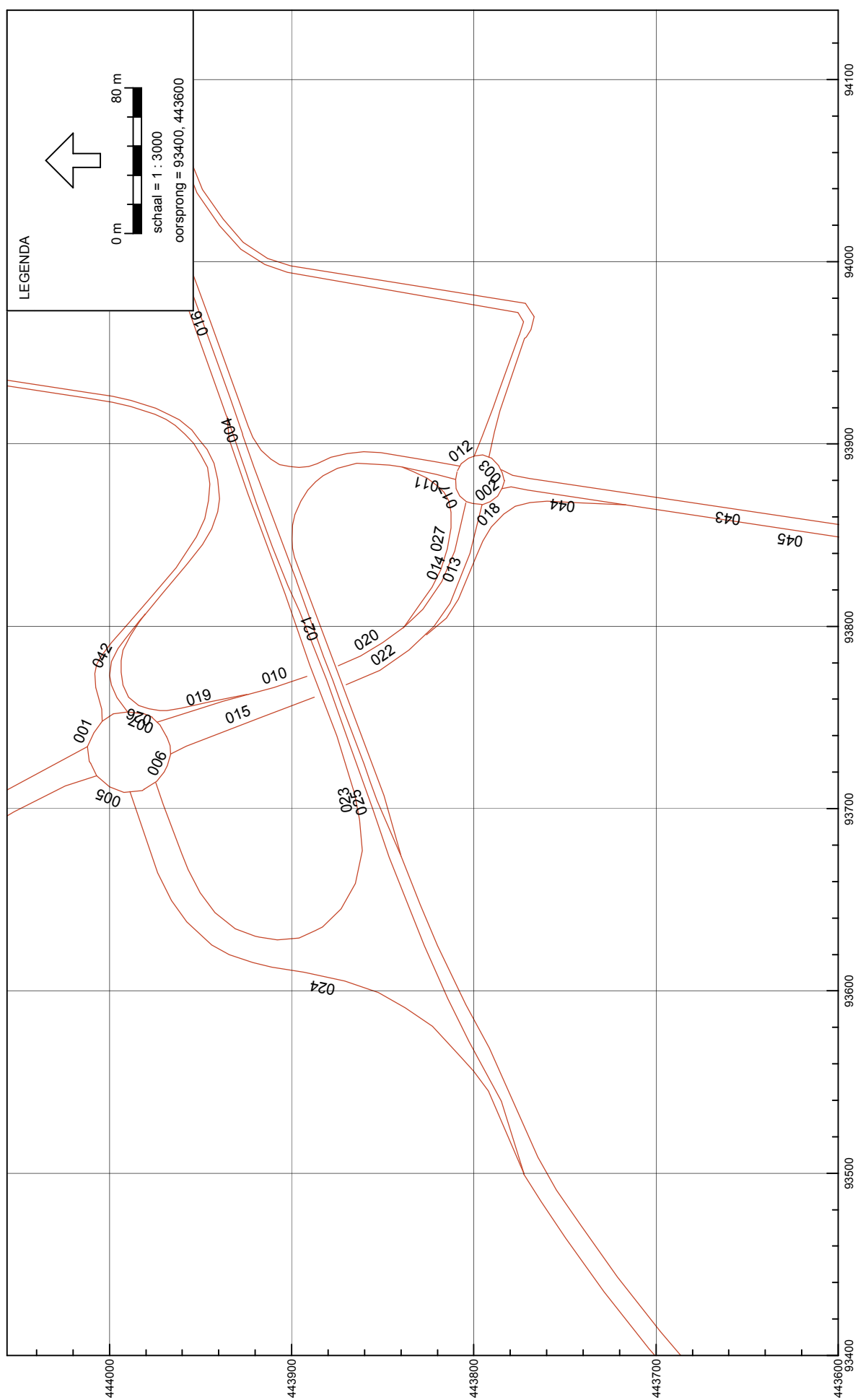
Id	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k
001	108.51	113.11	110.47	102.73	92.97	85.07	94.72	100.16	105.65	110.57
002	104.05	109.30	107.71	100.07	92.88	83.31	89.17	95.45	98.72	104.21
003	101.40	106.64	105.06	97.41	90.22	80.66	86.51	92.80	96.06	101.56
004	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
005	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
006	108.51	113.11	110.47	102.73	92.97	85.07	94.72	100.16	105.65	110.57
007	103.79	108.65	106.94	99.39	92.28	82.64	88.61	95.06	98.41	103.53
008	104.05	109.30	107.71	100.07	92.88	83.31	89.17	95.45	98.72	104.21
009	103.46	108.28	106.55	99.01	91.92	82.24	88.23	94.70	98.04	103.13
010	101.40	106.64	105.06	97.41	90.22	80.66	86.51	92.80	96.06	101.56
011	99.00	103.81	102.09	94.55	87.45	77.77	83.77	90.23	93.57	98.66
012	98.98	103.84	102.13	94.58	87.47	77.83	83.80	90.25	93.60	98.72
013	109.09	113.53	110.84	103.13	93.39	85.58	95.21	100.65	106.24	110.99
014	109.09	113.53	110.84	103.13	93.39	85.58	95.21	100.65	106.24	110.99
015	103.24	109.02	107.57	99.76	92.34	85.63	91.09	96.88	100.63	106.59
016	103.24	109.02	107.57	99.76	92.34	85.63	91.09	96.88	100.63	106.59
017	109.22	113.92	111.30	103.54	93.78	85.83	95.49	100.93	106.37	111.38
018	109.22	113.92	111.30	103.54	93.78	85.83	95.49	100.93	106.37	111.38
019	97.08	102.77	101.29	93.52	86.16	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
020	97.08	102.77	101.29	93.52	86.16	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
021	96.40	102.16	100.70	92.92	85.54	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
022	96.40	102.16	100.70	92.92	85.54	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
023	100.08	106.01	104.59	96.77	89.34	82.64	88.10	93.89	97.53	103.59
024	100.08	106.01	104.59	96.77	89.34	82.64	88.10	93.89	97.53	103.59
025	94.41	100.44	99.04	91.19	83.73	77.17	82.67	88.50	92.03	98.11
026	94.41	100.44	99.04	91.19	83.73	77.17	82.67	88.50	92.03	98.11
027	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
028	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
029	99.69	105.43	103.09	95.15	85.32	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
030	99.69	105.43	103.09	95.15	85.32	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
031	107.99	112.33	109.60	101.92	92.19	84.43	94.04	99.48	105.13	109.78
032	107.99	112.33	109.60	101.92	92.19	84.43	94.04	99.48	105.13	109.78
033	107.73	112.24	109.57	101.85	92.10	84.26	93.89	99.33	104.88	109.71
034	107.73	112.24	109.57	101.85	92.10	84.26	93.89	99.33	104.88	109.71
035	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
036	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
037	105.23	111.04	108.71	100.78	90.95	82.52	92.45	97.85	102.61	108.63
038	105.23	111.04	108.71	100.78	90.95	82.52	92.45	97.85	102.61	108.63
039	104.69	110.43	108.08	100.16	90.34	81.98	91.87	97.28	102.12	108.03
040	104.69	110.43	108.08	100.16	90.34	81.98	91.87	97.28	102.12	108.03
041	103.96	109.65	107.29	99.38	89.56	81.20	91.11	96.52	101.37	107.24
042	103.96	109.65	107.29	99.38	89.56	81.20	91.11	96.52	101.37	107.24
043	103.96	109.65	107.29	99.38	89.56	81.20	91.11	96.52	101.37	107.24
044	103.96	109.65	107.29	99.38	89.56	81.20	91.11	96.52	101.37	107.24

wegen alternatief 3B

Id	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k
001	108.02	100.22	90.44	79.82	89.42	94.86	100.55	105.13	102.47	94.74
002	102.69	94.97	87.70	80.51	86.53	93.00	96.14	101.39	99.80	92.15
003	100.03	92.32	85.04	77.86	83.87	90.34	93.49	98.73	97.14	89.50
004	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
005	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
006	108.02	100.22	90.44	79.82	89.42	94.86	100.55	105.13	102.47	94.74
007	101.90	94.26	87.06	79.87	86.01	92.63	95.88	100.74	99.03	91.47
008	102.69	94.97	87.70	80.51	86.53	93.00	96.14	101.39	99.80	92.15
009	101.49	93.86	86.67	79.50	85.67	92.31	95.55	100.36	98.64	91.10
010	100.03	92.32	85.04	77.86	83.87	90.34	93.49	98.73	97.14	89.50
011	97.02	89.40	82.21	75.04	81.20	87.85	91.08	95.90	94.18	86.63
012	97.09	89.45	82.25	75.06	81.20	87.82	91.07	95.93	94.22	86.66
013	108.39	100.62	90.86	80.34	89.91	95.36	101.14	105.55	102.84	95.14
014	108.39	100.62	90.86	80.34	89.91	95.36	101.14	105.55	102.84	95.14
015	105.17	97.32	89.85	79.98	85.49	91.37	95.07	100.93	99.49	91.67
016	105.17	97.32	89.85	79.98	85.49	91.37	95.07	100.93	99.49	91.67
017	108.86	101.04	91.25	80.48	90.10	95.54	101.15	105.87	103.26	95.50
018	108.86	101.04	91.25	80.48	90.10	95.54	101.15	105.87	103.26	95.50
019	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
020	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
021	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
022	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
023	102.20	94.35	86.87	76.97	82.50	88.37	91.86	97.91	96.52	88.68
024	102.20	94.35	86.87	76.97	82.50	88.37	91.86	97.91	96.52	88.68
025	96.73	88.88	81.41	71.49	77.16	83.15	86.03	92.40	91.09	83.23
026	96.73	88.88	81.41	71.49	77.16	83.15	86.03	92.40	91.09	83.23
027	101.90	94.01	84.20	73.51	83.16	88.60	94.08	99.03	96.48	88.67
028	101.90	94.01	84.20	73.51	83.16	88.60	94.08	99.03	96.48	88.67
029	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
030	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
031	107.15	99.40	89.65	79.06	88.62	94.07	99.87	104.25	101.54	93.85
032	107.15	99.40	89.65	79.06	88.62	94.07	99.87	104.25	101.54	93.85
033	107.13	99.34	89.57	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
034	107.13	99.34	89.57	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
035	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
036	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
037	106.34	98.38	88.54	76.98	86.97	92.37	97.15	103.04	100.73	92.80
038	106.34	98.38	88.54	76.98	86.97	92.37	97.15	103.04	100.73	92.80
039	105.72	97.77	87.93	76.30	86.21	91.62	96.49	102.32	99.99	92.06
040	105.72	97.77	87.93	76.30	86.21	91.62	96.49	102.32	99.99	92.06
041	104.92	96.98	87.14	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
042	104.92	96.98	87.14	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
043	104.92	96.98	87.14	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
044	104.92	96.98	87.14	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38

wegen alternatief 3B

Id	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 12	LE (P4) 25	LE (P4) 50	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
001	84.99	--	--	--	--	--	--	--	--
002	84.96	--	--	--	--	--	--	--	--
003	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
004	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
005	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
006	84.99	--	--	--	--	--	--	--	--
007	84.36	--	--	--	--	--	--	--	--
008	84.96	--	--	--	--	--	--	--	--
009	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
010	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
011	79.54	--	--	--	--	--	--	--	--
012	79.56	--	--	--	--	--	--	--	--
013	85.40	--	--	--	--	--	--	--	--
014	85.40	--	--	--	--	--	--	--	--
015	84.22	--	--	--	--	--	--	--	--
016	84.22	--	--	--	--	--	--	--	--
017	85.73	--	--	--	--	--	--	--	--
018	85.73	--	--	--	--	--	--	--	--
019	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
020	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
021	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
022	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
023	81.23	--	--	--	--	--	--	--	--
024	81.23	--	--	--	--	--	--	--	--
025	75.83	--	--	--	--	--	--	--	--
026	75.83	--	--	--	--	--	--	--	--
027	78.89	--	--	--	--	--	--	--	--
028	78.89	--	--	--	--	--	--	--	--
029	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
030	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
031	84.11	--	--	--	--	--	--	--	--
032	84.11	--	--	--	--	--	--	--	--
033	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
034	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
035	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
036	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
037	82.97	--	--	--	--	--	--	--	--
038	82.97	--	--	--	--	--	--	--	--
039	82.23	--	--	--	--	--	--	--	--
040	82.23	--	--	--	--	--	--	--	--
041	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
042	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
043	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
044	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--



Wegen alternatief 4A

wegen alternatief 4A

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Invoertype
001		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
002		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
003		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
004		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
005		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
006		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
007		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
008		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
009		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
010		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
011		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
012		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
013		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
014		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
015		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
016		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
017		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
018		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
019		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
020		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
021		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
022		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
023		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
024		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
025		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
026		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
027		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
028	_L	0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
029		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
030		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
031		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
032	_L	0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
033		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
034		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
035		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
036		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
037		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
038		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
039		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
040		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
041		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
042		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
043		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
044		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
045		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
046		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
047		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
048		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
049		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
050		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
051		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
052		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
053		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
054		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
055		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
056		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
057		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
058		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
059		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
060		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
061		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit

wegen alternatief 4A

Id	Hbron	Ch	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Intensiteit	%Int. (D)	%Int. (A)	%Int. (N)	%Int. (P4)	%MR(D)
001	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
002	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	4736.00	6.80	2.20	1.10	--	--
003	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
004	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
005	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
006	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	3597.00	6.80	2.20	1.10	--	--
007	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	11757.00	6.80	2.20	1.10	--	--
008	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
009	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
010	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13563.00	6.80	2.20	1.10	--	--
011	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	9871.00	6.80	2.20	1.10	--	--
012	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
013	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	4736.00	6.80	2.20	1.10	--	--
014	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	5768.00	6.80	2.20	1.10	--	--
015	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7358.00	6.80	2.20	1.10	--	--
016	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3531.00	6.80	2.20	1.10	--	--
017	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	2076.00	--	--	--	--	--
018	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	2622.00	6.80	2.20	1.10	--	--
019	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	11757.00	6.80	2.20	1.10	--	--
020	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13563.00	6.80	2.20	1.10	--	--
021	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	9871.00	6.80	2.20	1.10	--	--
022	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7358.00	6.80	2.20	1.10	--	--
023	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3597.00	6.80	2.20	1.10	--	--
024	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	10886.00	6.80	2.20	1.10	--	--
025	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
026	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	1806.00	6.80	2.20	1.10	--	--
027	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7795.00	6.80	2.20	1.10	--	--
028	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
029	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
030	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
031	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
032	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
033	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
034	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
035	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
036	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
037	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
038	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
039	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
040	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
041	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
042	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	331.00	6.80	2.20	1.10	--	--
043	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
044	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	1210.00	6.80	2.20	1.10	--	--
045	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
046	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
047	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
048	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
049	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
050	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
051	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
052	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
053	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
054	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
055	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
056	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
057	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
058	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
059	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
060	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
061	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--

wegen alternatief 4A

Id	%MR (A)	%MR (N)	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
001	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
002	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
003	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
004	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
005	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
006	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.20	4.20	5.20	--	5.20	4.20	5.20
007	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
008	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
009	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
010	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
011	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
012	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
013	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
014	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
015	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
016	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
017	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
018	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
019	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
020	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
021	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
022	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
023	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.20	4.20	5.20	--	5.20	4.20	5.20
024	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.20	4.20	5.20	--	5.20	4.20	5.20
025	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
026	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
027	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
028	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
029	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
030	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
031	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
032	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
033	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
034	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
035	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
036	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
037	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
038	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
039	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
040	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
042	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
043	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
044	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
045	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
046	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
047	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
048	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
049	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
050	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
051	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
052	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
053	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
054	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
055	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
056	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
057	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
058	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
059	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
060	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
061	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

wegen alternatief 4A

Id	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)
001	--	--	--	--	--	131.00	77.00	21.00	--	3.00
002	--	--	--	--	--	294.67	97.11	47.67	--	16.42
003	--	--	--	--	--	225.00	134.00	36.00	--	10.00
004	--	--	--	--	--	849.00	511.00	134.00	--	62.00
005	--	--	--	--	--	669.00	396.00	105.00	--	23.00
006	--	--	--	--	--	218.91	72.49	35.41	--	12.72
007	--	--	--	--	--	731.52	241.07	118.33	--	40.77
008	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
009	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
010	--	--	--	--	--	843.89	278.10	136.51	--	47.04
011	--	--	--	--	--	599.41	198.49	96.96	--	36.25
012	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
013	--	--	--	--	--	294.67	97.11	47.67	--	16.42
014	--	--	--	--	--	358.88	118.27	58.05	--	20.00
015	--	--	--	--	--	457.81	150.87	74.06	--	25.52
016	--	--	--	--	--	214.42	71.00	34.69	--	12.97
017	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
018	--	--	--	--	--	163.14	53.76	26.39	--	9.09
019	--	--	--	--	--	731.52	241.07	118.33	--	40.77
020	--	--	--	--	--	843.89	278.10	136.51	--	47.04
021	--	--	--	--	--	599.41	198.49	96.96	--	36.25
022	--	--	--	--	--	457.81	150.87	74.06	--	25.52
023	--	--	--	--	--	218.91	72.49	35.41	--	12.72
024	--	--	--	--	--	662.52	219.37	107.17	--	38.49
025	--	--	--	--	--	849.00	511.00	134.00	--	62.00
026	--	--	--	--	--	112.37	37.03	18.18	--	6.26
027	--	--	--	--	--	473.34	156.74	76.57	--	28.62
028	--	--	--	--	--	897.00	542.00	141.00	--	74.00
029	--	--	--	--	--	897.00	542.00	141.00	--	74.00
030	--	--	--	--	--	907.00	535.00	143.00	--	21.00
031	--	--	--	--	--	907.00	535.00	143.00	--	21.00
032	--	--	--	--	--	1047.00	629.00	165.00	--	71.00
033	--	--	--	--	--	1047.00	629.00	165.00	--	71.00
034	--	--	--	--	--	209.00	123.00	33.00	--	7.00
035	--	--	--	--	--	209.00	123.00	33.00	--	7.00
036	--	--	--	--	--	184.00	109.00	29.00	--	6.00
037	--	--	--	--	--	184.00	109.00	29.00	--	6.00
038	--	--	--	--	--	461.00	272.00	73.00	--	13.00
039	--	--	--	--	--	461.00	272.00	73.00	--	13.00
040	--	--	--	--	--	131.00	77.00	21.00	--	3.00
041	--	--	--	--	--	131.00	77.00	21.00	--	3.00
042	--	--	--	--	--	20.59	6.79	3.33	--	1.15
043	--	--	--	--	--	225.00	134.00	36.00	--	10.00
044	--	--	--	--	--	75.29	24.81	12.18	--	4.20
045	--	--	--	--	--	225.00	134.00	36.00	--	10.00
046	--	--	--	--	--	183.00	108.00	29.00	--	5.00
047	--	--	--	--	--	183.00	108.00	29.00	--	5.00
048	--	--	--	--	--	680.00	410.00	107.00	--	53.00
049	--	--	--	--	--	680.00	410.00	107.00	--	53.00
050	--	--	--	--	--	680.00	410.00	107.00	--	53.00
051	--	--	--	--	--	680.00	410.00	107.00	--	53.00
052	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
053	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
054	--	--	--	--	--	669.00	396.00	105.00	--	23.00
055	--	--	--	--	--	669.00	396.00	105.00	--	23.00
056	--	--	--	--	--	475.00	282.00	75.00	--	19.00
057	--	--	--	--	--	475.00	282.00	75.00	--	19.00
058	--	--	--	--	--	574.00	340.00	90.00	--	21.00
059	--	--	--	--	--	574.00	340.00	90.00	--	21.00
060	--	--	--	--	--	475.00	281.00	75.00	--	19.00
061	--	--	--	--	--	475.00	281.00	75.00	--	19.00

wegen alternatief 4A

Id	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
001	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	81.66	82.48	90.06
002	4.27	2.66	--	10.95	2.81	1.77	--	85.87	87.87	96.66
003	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	84.66	86.72	95.37
004	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.79	97.39	102.83
005	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	88.99	90.28	98.45
006	3.32	2.06	--	12.72	3.32	2.06	--	84.85	87.33	96.27
007	10.60	6.60	--	27.18	6.98	4.40	--	89.82	91.82	100.61
008	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37	89.77	98.03
009	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37	89.77	98.03
010	12.23	7.61	--	31.36	8.06	5.07	--	88.42	94.44	100.91
011	9.34	5.86	--	36.25	9.34	5.86	--	87.41	93.58	100.22
012	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	82.86	85.04	93.78
013	4.27	2.66	--	10.95	2.81	1.77	--	83.85	89.87	96.34
014	5.20	3.24	--	13.34	3.43	2.16	--	84.71	90.73	97.20
015	6.64	4.13	--	17.01	4.37	2.75	--	85.77	91.78	98.25
016	3.34	2.10	--	12.97	3.34	2.10	--	82.95	89.11	95.76
017	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
018	2.37	1.47	--	6.06	1.56	0.98	--	81.29	87.30	93.77
019	10.60	6.60	--	27.18	6.98	4.40	--	87.80	93.82	100.29
020	12.23	7.61	--	31.36	8.06	5.07	--	88.42	94.44	100.91
021	9.34	5.86	--	36.25	9.34	5.86	--	87.41	93.58	100.22
022	6.64	4.13	--	17.01	4.37	2.75	--	85.77	91.78	98.25
023	3.32	2.06	--	12.72	3.32	2.06	--	82.97	89.11	95.73
024	10.06	6.23	--	38.49	10.06	6.23	--	87.78	93.92	100.54
025	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.79	97.39	102.83
026	1.63	1.01	--	4.18	1.07	0.68	--	79.67	85.68	92.15
027	7.37	4.63	--	28.62	7.37	4.63	--	86.39	92.55	99.20
028	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.31	97.88	103.32
029	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.31	97.88	103.32
030	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.08	93.64	99.59
031	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.08	93.64	99.59
032	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.55	98.16	103.60
033	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.55	98.16	103.60
034	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.84	87.54	93.65
035	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.84	87.54	93.65
036	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.23	86.90	92.97
037	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.23	86.90	92.97
038	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.07	90.64	96.58
039	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.07	90.64	96.58
040	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.49	84.97	90.79
041	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.49	84.97	90.79
042	0.30	0.19	--	0.77	0.20	0.12	--	72.30	78.32	84.78
043	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
044	1.09	0.68	--	2.80	0.72	0.45	--	76.22	86.08	91.50
045	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
046	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.49	89.27	94.70
047	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.49	89.27	94.70
048	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.56	102.00
049	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.56	102.00
050	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.56	102.00
051	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.56	102.00
052	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93	86.94	93.41
053	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93	86.94	93.41
054	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03	94.94	100.35
055	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03	94.94	100.35
056	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.77	93.65	99.06
057	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.77	93.65	99.06
058	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.46	94.35	99.76
059	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.46	94.35	99.76
060	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.70	93.61	99.02
061	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.70	93.61	99.02

wegen alternatief 4A

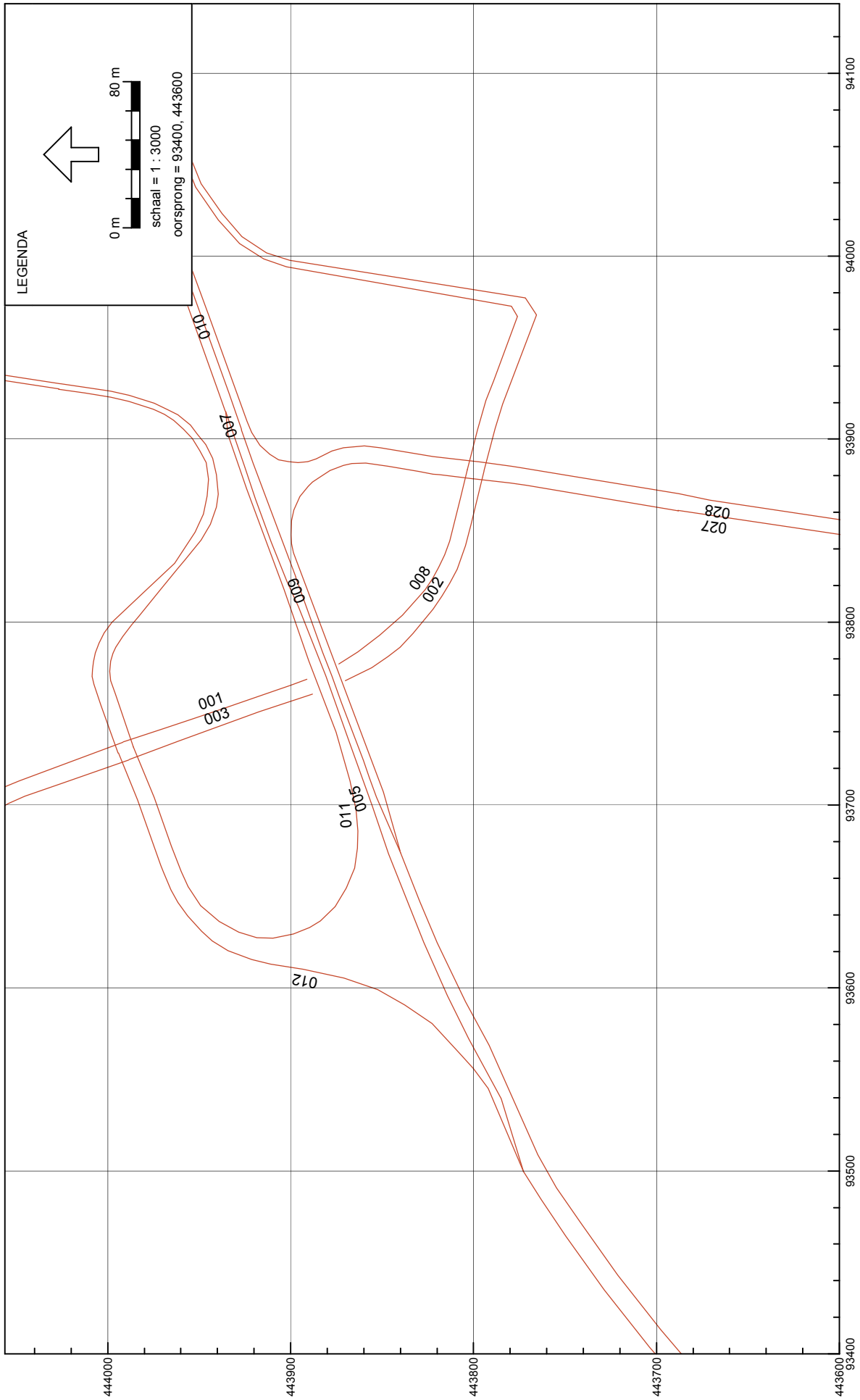
Id	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k
001	90.96	96.90	96.45	88.78	84.16	79.36	80.14	87.79	88.56	94.56
002	96.12	101.37	100.73	93.37	89.36	80.81	82.45	90.95	90.77	96.22
003	95.13	100.26	99.58	92.24	88.19	82.24	84.03	92.48	92.48	97.76
004	108.51	113.11	110.47	102.73	92.97	85.07	94.72	100.16	105.65	110.57
005	98.66	104.32	103.80	96.25	91.89	86.56	87.57	95.42	96.00	101.83
006	95.69	100.57	99.82	92.60	88.74	79.77	81.88	90.57	90.29	95.38
007	100.07	105.32	104.68	97.32	93.31	84.76	86.40	94.90	94.72	100.17
008	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
009	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
010	104.05	109.30	107.71	100.07	92.88	83.31	89.17	95.45	98.72	104.21
011	103.46	108.28	106.55	99.01	91.92	82.24	88.23	94.70	98.04	103.13
012	93.44	98.49	97.79	90.49	86.49	80.29	81.97	90.32	90.43	95.78
013	99.48	104.73	103.14	95.50	88.31	78.74	84.60	90.88	94.15	99.64
014	100.34	105.59	104.00	96.35	89.16	79.60	85.45	91.74	95.01	100.50
015	101.40	106.64	105.06	97.41	90.22	80.66	86.51	92.80	96.06	101.56
016	99.00	103.81	102.09	94.55	87.45	77.77	83.77	90.23	93.57	98.66
017	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
018	96.91	102.16	100.57	92.93	85.74	76.17	82.03	88.31	91.58	97.08
019	103.43	108.68	107.09	99.45	92.26	82.69	88.54	94.83	98.10	103.59
020	104.05	109.30	107.71	100.07	92.88	83.31	89.17	95.45	98.72	104.21
021	103.46	108.28	106.55	99.01	91.92	82.24	88.23	94.70	98.04	103.13
022	101.40	106.64	105.06	97.41	90.22	80.66	86.51	92.80	96.06	101.56
023	98.98	103.84	102.13	94.58	87.47	77.83	83.80	90.25	93.60	98.72
024	103.79	108.65	106.94	99.39	92.28	82.64	88.61	95.06	98.41	103.53
025	108.51	113.11	110.47	102.73	92.97	85.07	94.72	100.16	105.65	110.57
026	95.30	100.54	98.96	91.31	84.12	74.55	80.41	86.69	89.96	95.46
027	102.43	107.25	105.53	97.98	90.89	81.21	87.21	93.67	97.01	102.10
028	109.09	113.53	110.84	103.13	93.39	85.58	95.21	100.65	106.24	110.99
029	109.09	113.53	110.84	103.13	93.39	85.58	95.21	100.65	106.24	110.99
030	103.24	109.02	107.57	99.76	92.34	85.63	91.09	96.88	100.63	106.59
031	103.24	109.02	107.57	99.76	92.34	85.63	91.09	96.88	100.63	106.59
032	109.22	113.92	111.30	103.54	93.78	85.83	95.49	100.93	106.37	111.38
033	109.22	113.92	111.30	103.54	93.78	85.83	95.49	100.93	106.37	111.38
034	97.08	102.77	101.29	93.52	86.16	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
035	97.08	102.77	101.29	93.52	86.16	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
036	96.40	102.16	100.70	92.92	85.54	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
037	96.40	102.16	100.70	92.92	85.54	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
038	100.08	106.01	104.59	96.77	89.34	82.64	88.10	93.89	97.53	103.59
039	100.08	106.01	104.59	96.77	89.34	82.64	88.10	93.89	97.53	103.59
040	94.41	100.44	99.04	91.19	83.73	77.17	82.67	88.50	92.03	98.11
041	94.41	100.44	99.04	91.19	83.73	77.17	82.67	88.50	92.03	98.11
042	87.93	93.17	91.59	83.94	76.75	67.19	73.04	79.33	82.60	88.09
043	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
044	96.67	101.96	99.51	91.67	81.87	71.04	80.93	86.34	91.36	96.92
045	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
046	99.69	105.43	103.09	95.15	85.32	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
047	99.69	105.43	103.09	95.15	85.32	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
048	107.73	112.24	109.57	101.85	92.10	84.26	93.89	99.33	104.88	109.71
049	107.73	112.24	109.57	101.85	92.10	84.26	93.89	99.33	104.88	109.71
050	107.73	112.24	109.57	101.85	92.10	84.26	93.89	99.33	104.88	109.71
051	107.73	112.24	109.57	101.85	92.10	84.26	93.89	99.33	104.88	109.71
052	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
053	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
054	105.23	111.04	108.71	100.78	90.95	82.52	92.45	97.85	102.61	108.63
055	105.23	111.04	108.71	100.78	90.95	82.52	92.45	97.85	102.61	108.63
056	104.05	109.68	107.31	99.41	89.59	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25
057	104.05	109.68	107.31	99.41	89.59	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25
058	104.69	110.43	108.08	100.16	90.34	81.98	91.87	97.28	102.12	108.03
059	104.69	110.43	108.08	100.16	90.34	81.98	91.87	97.28	102.12	108.03
060	103.96	109.65	107.29	99.38	89.56	81.20	91.11	96.52	101.37	107.24
061	103.96	109.65	107.29	99.38	89.56	81.20	91.11	96.52	101.37	107.24

wegen alternatief 4A

Id	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k
001	94.12	86.45	81.84	73.81	74.50	82.65	82.44	88.80	88.46	80.73
002	95.65	88.19	84.00	77.96	79.96	88.75	88.21	93.46	92.82	85.46
003	97.13	89.72	85.54	76.96	79.36	88.26	87.73	92.65	91.91	84.68
004	108.02	100.22	90.44	79.82	89.42	94.86	100.55	105.13	102.47	94.74
005	101.35	93.74	89.22	80.95	82.19	90.40	90.49	96.23	95.73	88.17
006	94.70	87.38	83.34	76.94	79.42	88.36	87.78	92.66	91.90	84.69
007	99.59	92.14	87.95	81.90	83.91	92.70	92.16	97.41	96.77	89.41
008	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
009	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
010	102.69	94.97	87.70	80.51	86.53	93.00	96.14	101.39	99.80	92.15
011	101.49	93.86	86.67	79.50	85.67	92.31	95.55	100.36	98.64	91.10
012	95.17	87.73	83.50	74.73	76.76	85.39	85.17	90.32	89.65	82.30
013	98.12	90.41	83.13	75.94	81.96	88.43	91.57	96.82	95.23	87.59
014	98.97	91.26	83.98	76.80	82.82	89.28	92.43	97.68	96.09	88.44
015	100.03	92.32	85.04	77.86	83.87	90.34	93.49	98.73	97.14	89.50
016	97.02	89.40	82.21	75.04	81.20	87.85	91.08	95.90	94.18	86.63
017	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
018	95.55	87.84	80.56	73.37	79.39	85.86	89.00	94.25	92.66	85.02
019	102.07	94.35	87.08	79.89	85.91	92.38	95.52	100.77	99.18	91.53
020	102.69	94.97	87.70	80.51	86.53	93.00	96.14	101.39	99.80	92.15
021	101.49	93.86	86.67	79.50	85.67	92.31	95.55	100.36	98.64	91.10
022	100.03	92.32	85.04	77.86	83.87	90.34	93.49	98.73	97.14	89.50
023	97.09	89.45	82.25	75.06	81.20	87.82	91.07	95.93	94.22	86.66
024	101.90	94.26	87.06	79.87	86.01	92.63	95.88	100.74	99.03	91.47
025	108.02	100.22	90.44	79.82	89.42	94.86	100.55	105.13	102.47	94.74
026	93.93	86.22	78.94	71.76	77.77	84.24	87.38	92.63	91.04	83.40
027	100.46	92.84	85.64	78.48	84.64	91.29	94.52	99.34	97.62	90.07
028	108.39	100.62	90.86	80.34	89.91	95.36	101.14	105.55	102.84	95.14
029	108.39	100.62	90.86	80.34	89.91	95.36	101.14	105.55	102.84	95.14
030	105.17	97.32	89.85	79.98	85.49	91.37	95.07	100.93	99.49	91.67
031	105.17	97.32	89.85	79.98	85.49	91.37	95.07	100.93	99.49	91.67
032	108.86	101.04	91.25	80.48	90.10	95.54	101.15	105.87	103.26	95.50
033	108.86	101.04	91.25	80.48	90.10	95.54	101.15	105.87	103.26	95.50
034	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
035	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
036	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
037	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
038	102.20	94.35	86.87	76.97	82.50	88.37	91.86	97.91	96.52	88.68
039	102.20	94.35	86.87	76.97	82.50	88.37	91.86	97.91	96.52	88.68
040	96.73	88.88	81.41	71.49	77.16	83.15	86.03	92.40	91.09	83.23
041	96.73	88.88	81.41	71.49	77.16	83.15	86.03	92.40	91.09	83.23
042	86.56	78.85	71.57	64.39	70.40	76.87	80.02	85.26	83.68	76.03
043	101.90	94.01	84.20	73.51	83.16	88.60	94.08	99.03	96.48	88.67
044	94.53	86.64	76.83	68.31	78.17	83.58	88.76	94.05	91.60	83.75
045	101.90	94.01	84.20	73.51	83.16	88.60	94.08	99.03	96.48	88.67
046	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
047	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
048	107.13	99.34	89.57	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
049	107.13	99.34	89.57	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
050	107.13	99.34	89.57	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
051	107.13	99.34	89.57	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
052	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
053	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
054	106.34	98.38	88.54	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
055	106.34	98.38	88.54	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
056	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
057	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
058	105.72	97.77	87.93	76.30	86.21	91.62	96.49	102.32	99.99	92.06
059	105.72	97.77	87.93	76.30	86.21	91.62	96.49	102.32	99.99	92.06
060	104.92	96.98	87.14	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
061	104.92	96.98	87.14	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38

wegen alternatief 4A

Id	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 12	LE (P4) 25	LE (P4) 50	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
001	76.25	--	--	--	--	--	--	--	--
002	81.45	--	--	--	--	--	--	--	--
003	80.79	--	--	--	--	--	--	--	--
004	84.99	--	--	--	--	--	--	--	--
005	83.81	--	--	--	--	--	--	--	--
006	80.83	--	--	--	--	--	--	--	--
007	85.40	--	--	--	--	--	--	--	--
008	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
009	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
010	84.96	--	--	--	--	--	--	--	--
011	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
012	78.23	--	--	--	--	--	--	--	--
013	80.40	--	--	--	--	--	--	--	--
014	81.25	--	--	--	--	--	--	--	--
015	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
016	79.54	--	--	--	--	--	--	--	--
017	--	--	--	--	--	--	--	--	--
018	77.83	--	--	--	--	--	--	--	--
019	84.34	--	--	--	--	--	--	--	--
020	84.96	--	--	--	--	--	--	--	--
021	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
022	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
023	79.56	--	--	--	--	--	--	--	--
024	84.36	--	--	--	--	--	--	--	--
025	84.99	--	--	--	--	--	--	--	--
026	76.21	--	--	--	--	--	--	--	--
027	82.98	--	--	--	--	--	--	--	--
028	85.40	--	--	--	--	--	--	--	--
029	85.40	--	--	--	--	--	--	--	--
030	84.22	--	--	--	--	--	--	--	--
031	84.22	--	--	--	--	--	--	--	--
032	85.73	--	--	--	--	--	--	--	--
033	85.73	--	--	--	--	--	--	--	--
034	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
035	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
036	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
037	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
038	81.23	--	--	--	--	--	--	--	--
039	81.23	--	--	--	--	--	--	--	--
040	75.83	--	--	--	--	--	--	--	--
041	75.83	--	--	--	--	--	--	--	--
042	68.84	--	--	--	--	--	--	--	--
043	78.89	--	--	--	--	--	--	--	--
044	73.96	--	--	--	--	--	--	--	--
045	78.89	--	--	--	--	--	--	--	--
046	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
047	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
048	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
049	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
050	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
051	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
052	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
053	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
054	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
055	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
056	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
057	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
058	82.23	--	--	--	--	--	--	--	--
059	82.23	--	--	--	--	--	--	--	--
060	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
061	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--



Wegen alternatief 4B

wegen alternatief 4B

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Invoertype
001		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
002		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
003		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
004		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
005		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
006		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
007		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
008		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
009		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
010		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
011		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
012		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
013		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
014		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
015		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
016		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
017		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
018		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
019		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
020		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
021		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
022		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
023		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
024		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
025		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
026		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
027		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
028		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
029		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
030		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
031		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
032		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
033		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
034		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
035		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
036		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
037		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
038		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
039		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
040		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
041		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
042		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
043		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
044		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit

wegen alternatief 4B

Id	Hbron	Ch	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Intensiteit	%Int. (D)	%Int. (A)	%Int. (N)	%Int. (P4)	%MR(D)
001	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13563.00	6.80	2.20	1.10	--	--
002	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7358.00	6.80	2.20	1.10	--	--
003	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7358.00	6.80	2.20	1.10	--	--
004	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
005	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
006	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
007	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
008	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13563.00	6.80	2.20	1.10	--	--
009	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	9871.00	6.80	2.20	1.10	--	--
010	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3531.00	6.80	2.20	1.10	--	--
011	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3597.00	6.80	2.20	1.10	--	--
012	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	10886.00	6.80	2.20	1.10	--	--
013	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
014	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
015	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
016	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
017	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
018	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
019	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
020	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
021	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
022	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
023	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
024	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
025	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
026	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
027	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
028	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
029	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
030	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
031	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
032	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
033	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
034	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
035	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
036	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
037	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
038	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
039	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
040	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
041	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
042	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
043	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
044	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--

wegen alternatief 4B

Id	%MR (A)	%MR (N)	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
001	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
002	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
003	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
004	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
005	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
006	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
007	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
008	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
009	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
010	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
011	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.20	4.20	5.20	--	5.20	4.20	5.20
012	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.20	4.20	5.20	--	5.20	4.20	5.20
013	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
014	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
015	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
016	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
017	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
018	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
019	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
020	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
021	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
022	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
023	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
024	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
025	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
026	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
027	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
028	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
029	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
030	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
031	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
032	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
033	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
034	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
035	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
036	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
037	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
038	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
039	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
040	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
042	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
043	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
044	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

wegen alternatief 4B

Id	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)
001	--	--	--	--	--	843.89	278.10	136.51	--	47.04
002	--	--	--	--	--	457.81	150.87	74.06	--	25.52
003	--	--	--	--	--	457.81	150.87	74.06	--	25.52
004	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
005	--	--	--	--	--	849.00	511.00	134.00	--	62.00
006	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
007	--	--	--	--	--	849.00	511.00	134.00	--	62.00
008	--	--	--	--	--	843.89	278.10	136.51	--	47.04
009	--	--	--	--	--	599.41	198.49	96.96	--	36.25
010	--	--	--	--	--	214.42	71.00	34.69	--	12.97
011	--	--	--	--	--	218.91	72.49	35.41	--	12.72
012	--	--	--	--	--	662.52	219.37	107.17	--	38.49
013	--	--	--	--	--	897.00	542.00	141.00	--	74.00
014	--	--	--	--	--	897.00	542.00	141.00	--	74.00
015	--	--	--	--	--	907.00	535.00	143.00	--	21.00
016	--	--	--	--	--	907.00	535.00	143.00	--	21.00
017	--	--	--	--	--	1047.00	629.00	165.00	--	71.00
018	--	--	--	--	--	1047.00	629.00	165.00	--	71.00
019	--	--	--	--	--	209.00	123.00	33.00	--	7.00
020	--	--	--	--	--	209.00	123.00	33.00	--	7.00
021	--	--	--	--	--	184.00	109.00	29.00	--	6.00
022	--	--	--	--	--	184.00	109.00	29.00	--	6.00
023	--	--	--	--	--	461.00	272.00	73.00	--	13.00
024	--	--	--	--	--	461.00	272.00	73.00	--	13.00
025	--	--	--	--	--	131.00	77.00	21.00	--	3.00
026	--	--	--	--	--	131.00	77.00	21.00	--	3.00
027	--	--	--	--	--	225.00	134.00	36.00	--	10.00
028	--	--	--	--	--	225.00	134.00	36.00	--	10.00
029	--	--	--	--	--	183.00	108.00	29.00	--	5.00
030	--	--	--	--	--	183.00	108.00	29.00	--	5.00
031	--	--	--	--	--	660.00	400.00	104.00	--	59.00
032	--	--	--	--	--	660.00	400.00	104.00	--	59.00
033	--	--	--	--	--	680.00	410.00	107.00	--	53.00
034	--	--	--	--	--	680.00	410.00	107.00	--	53.00
035	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
036	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
037	--	--	--	--	--	669.00	396.00	105.00	--	23.00
038	--	--	--	--	--	669.00	396.00	105.00	--	23.00
039	--	--	--	--	--	475.00	282.00	75.00	--	19.00
040	--	--	--	--	--	475.00	282.00	75.00	--	19.00
041	--	--	--	--	--	574.00	340.00	90.00	--	21.00
042	--	--	--	--	--	574.00	340.00	90.00	--	21.00
043	--	--	--	--	--	475.00	281.00	75.00	--	19.00
044	--	--	--	--	--	475.00	281.00	75.00	--	19.00

wegen alternatief 4B

Id	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
001	12.23	7.61	--	31.36	8.06	5.07	--	88.42	94.44	100.91
002	6.64	4.13	--	17.01	4.37	2.75	--	85.77	91.78	98.25
003	6.64	4.13	--	17.01	4.37	2.75	--	85.77	91.78	98.25
004	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37	89.77	98.03
005	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.79	97.39	102.83
006	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37	89.77	98.03
007	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.79	97.39	102.83
008	12.23	7.61	--	31.36	8.06	5.07	--	88.42	94.44	100.91
009	9.34	5.86	--	36.25	9.34	5.86	--	87.41	93.58	100.22
010	3.34	2.10	--	12.97	3.34	2.10	--	82.95	89.11	95.76
011	3.32	2.06	--	12.72	3.32	2.06	--	82.97	89.11	95.73
012	10.06	6.23	--	38.49	10.06	6.23	--	87.78	93.92	100.54
013	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.31	97.88	103.32
014	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.31	97.88	103.32
015	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.08	93.64	99.59
016	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.08	93.64	99.59
017	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.55	98.16	103.60
018	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.55	98.16	103.60
019	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.84	87.54	93.65
020	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.84	87.54	93.65
021	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.23	86.90	92.97
022	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.23	86.90	92.97
023	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.07	90.64	96.58
024	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.07	90.64	96.58
025	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.49	84.97	90.79
026	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.49	84.97	90.79
027	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
028	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
029	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.49	89.27	94.70
030	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.49	89.27	94.70
031	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.16	96.72	102.17
032	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.16	96.72	102.17
033	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.56	102.00
034	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.56	102.00
035	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93	86.94	93.41
036	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93	86.94	93.41
037	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03	94.94	100.35
038	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03	94.94	100.35
039	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.77	93.65	99.06
040	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.77	93.65	99.06
041	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.46	94.35	99.76
042	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.46	94.35	99.76
043	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.70	93.61	99.02
044	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.70	93.61	99.02

wegen alternatief 4B

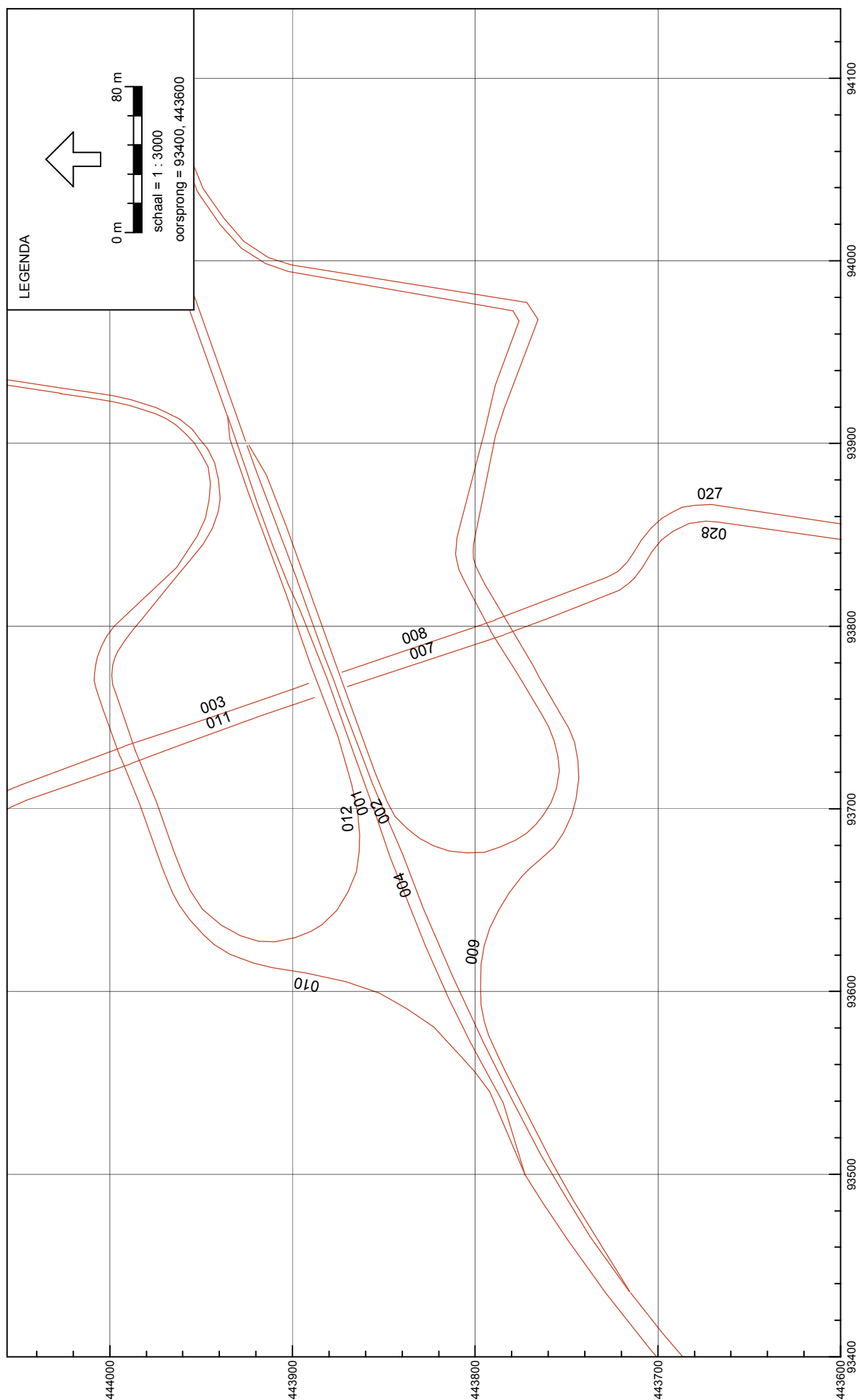
Id	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k
001	104.05	109.30	107.71	100.07	92.88	83.31	89.17	95.45	98.72	104.21
002	101.40	106.64	105.06	97.41	90.22	80.66	86.51	92.80	96.06	101.56
003	101.40	106.64	105.06	97.41	90.22	80.66	86.51	92.80	96.06	101.56
004	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
005	108.51	113.11	110.47	102.73	92.97	85.07	94.72	100.16	105.65	110.57
006	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
007	108.51	113.11	110.47	102.73	92.97	85.07	94.72	100.16	105.65	110.57
008	104.05	109.30	107.71	100.07	92.88	83.31	89.17	95.45	98.72	104.21
009	103.46	108.28	106.55	99.01	91.92	82.24	88.23	94.70	98.04	103.13
010	99.00	103.81	102.09	94.55	87.45	77.77	83.77	90.23	93.57	98.66
011	98.98	103.84	102.13	94.58	87.47	77.83	83.80	90.25	93.60	98.72
012	103.79	108.65	106.94	99.39	92.28	82.64	88.61	95.06	98.41	103.53
013	109.09	113.53	110.84	103.13	93.39	85.58	95.21	100.65	106.24	110.99
014	109.09	113.53	110.84	103.13	93.39	85.58	95.21	100.65	106.24	110.99
015	103.24	109.02	107.57	99.76	92.34	85.63	91.09	96.88	100.63	106.59
016	103.24	109.02	107.57	99.76	92.34	85.63	91.09	96.88	100.63	106.59
017	109.22	113.92	111.30	103.54	93.78	85.83	95.49	100.93	106.37	111.38
018	109.22	113.92	111.30	103.54	93.78	85.83	95.49	100.93	106.37	111.38
019	97.08	102.77	101.29	93.52	86.16	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
020	97.08	102.77	101.29	93.52	86.16	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
021	96.40	102.16	100.70	92.92	85.54	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
022	96.40	102.16	100.70	92.92	85.54	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
023	100.08	106.01	104.59	96.77	89.34	82.64	88.10	93.89	97.53	103.59
024	100.08	106.01	104.59	96.77	89.34	82.64	88.10	93.89	97.53	103.59
025	94.41	100.44	99.04	91.19	83.73	77.17	82.67	88.50	92.03	98.11
026	94.41	100.44	99.04	91.19	83.73	77.17	82.67	88.50	92.03	98.11
027	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
028	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
029	99.69	105.43	103.09	95.15	85.32	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
030	99.69	105.43	103.09	95.15	85.32	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
031	107.99	112.33	109.60	101.92	92.19	84.43	94.04	99.48	105.13	109.78
032	107.99	112.33	109.60	101.92	92.19	84.43	94.04	99.48	105.13	109.78
033	107.73	112.24	109.57	101.85	92.10	84.26	93.89	99.33	104.88	109.71
034	107.73	112.24	109.57	101.85	92.10	84.26	93.89	99.33	104.88	109.71
035	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
036	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
037	105.23	111.04	108.71	100.78	90.95	82.52	92.45	97.85	102.61	108.63
038	105.23	111.04	108.71	100.78	90.95	82.52	92.45	97.85	102.61	108.63
039	104.05	109.68	107.31	99.41	89.59	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25
040	104.05	109.68	107.31	99.41	89.59	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25
041	104.69	110.43	108.08	100.16	90.34	81.98	91.87	97.28	102.12	108.03
042	104.69	110.43	108.08	100.16	90.34	81.98	91.87	97.28	102.12	108.03
043	103.96	109.65	107.29	99.38	89.56	81.20	91.11	96.52	101.37	107.24
044	103.96	109.65	107.29	99.38	89.56	81.20	91.11	96.52	101.37	107.24

wegen alternatief 4B

Id	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k
001	102.69	94.97	87.70	80.51	86.53	93.00	96.14	101.39	99.80	92.15
002	100.03	92.32	85.04	77.86	83.87	90.34	93.49	98.73	97.14	89.50
003	100.03	92.32	85.04	77.86	83.87	90.34	93.49	98.73	97.14	89.50
004	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
005	108.02	100.22	90.44	79.82	89.42	94.86	100.55	105.13	102.47	94.74
006	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
007	108.02	100.22	90.44	79.82	89.42	94.86	100.55	105.13	102.47	94.74
008	102.69	94.97	87.70	80.51	86.53	93.00	96.14	101.39	99.80	92.15
009	101.49	93.86	86.67	79.50	85.67	92.31	95.55	100.36	98.64	91.10
010	97.02	89.40	82.21	75.04	81.20	87.85	91.08	95.90	94.18	86.63
011	97.09	89.45	82.25	75.06	81.20	87.82	91.07	95.93	94.22	86.66
012	101.90	94.26	87.06	79.87	86.01	92.63	95.88	100.74	99.03	91.47
013	108.39	100.62	90.86	80.34	89.91	95.36	101.14	105.55	102.84	95.14
014	108.39	100.62	90.86	80.34	89.91	95.36	101.14	105.55	102.84	95.14
015	105.17	97.32	89.85	79.98	85.49	91.37	95.07	100.93	99.49	91.67
016	105.17	97.32	89.85	79.98	85.49	91.37	95.07	100.93	99.49	91.67
017	108.86	101.04	91.25	80.48	90.10	95.54	101.15	105.87	103.26	95.50
018	108.86	101.04	91.25	80.48	90.10	95.54	101.15	105.87	103.26	95.50
019	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
020	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
021	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
022	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
023	102.20	94.35	86.87	76.97	82.50	88.37	91.86	97.91	96.52	88.68
024	102.20	94.35	86.87	76.97	82.50	88.37	91.86	97.91	96.52	88.68
025	96.73	88.88	81.41	71.49	77.16	83.15	86.03	92.40	91.09	83.23
026	96.73	88.88	81.41	71.49	77.16	83.15	86.03	92.40	91.09	83.23
027	101.90	94.01	84.20	73.51	83.16	88.60	94.08	99.03	96.48	88.67
028	101.90	94.01	84.20	73.51	83.16	88.60	94.08	99.03	96.48	88.67
029	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
030	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
031	107.15	99.40	89.65	79.06	88.62	94.07	99.87	104.25	101.54	93.85
032	107.15	99.40	89.65	79.06	88.62	94.07	99.87	104.25	101.54	93.85
033	107.13	99.34	89.57	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
034	107.13	99.34	89.57	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
035	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
036	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
037	106.34	98.38	88.54	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
038	106.34	98.38	88.54	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
039	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
040	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
041	105.72	97.77	87.93	76.30	86.21	91.62	96.49	102.32	99.99	92.06
042	105.72	97.77	87.93	76.30	86.21	91.62	96.49	102.32	99.99	92.06
043	104.92	96.98	87.14	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
044	104.92	96.98	87.14	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38

wegen alternatief 4B

Id	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 12	LE (P4) 25	LE (P4) 50	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
001	84.96	--	--	--	--	--	--	--	--
002	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
003	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
004	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
005	84.99	--	--	--	--	--	--	--	--
006	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
007	84.99	--	--	--	--	--	--	--	--
008	84.96	--	--	--	--	--	--	--	--
009	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
010	79.54	--	--	--	--	--	--	--	--
011	79.56	--	--	--	--	--	--	--	--
012	84.36	--	--	--	--	--	--	--	--
013	85.40	--	--	--	--	--	--	--	--
014	85.40	--	--	--	--	--	--	--	--
015	84.22	--	--	--	--	--	--	--	--
016	84.22	--	--	--	--	--	--	--	--
017	85.73	--	--	--	--	--	--	--	--
018	85.73	--	--	--	--	--	--	--	--
019	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
020	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
021	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
022	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
023	81.23	--	--	--	--	--	--	--	--
024	81.23	--	--	--	--	--	--	--	--
025	75.83	--	--	--	--	--	--	--	--
026	75.83	--	--	--	--	--	--	--	--
027	78.89	--	--	--	--	--	--	--	--
028	78.89	--	--	--	--	--	--	--	--
029	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
030	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
031	84.11	--	--	--	--	--	--	--	--
032	84.11	--	--	--	--	--	--	--	--
033	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
034	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
035	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
036	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
037	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
038	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
039	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
040	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
041	82.23	--	--	--	--	--	--	--	--
042	82.23	--	--	--	--	--	--	--	--
043	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
044	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--



Wegen alternatief 5B

wegen alternatief 5B

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Invoertype
001		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
002		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
003		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
004		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
005		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
006		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
007		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
008		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
009		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
010		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
011		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
012		0.00	0.00	Relatief	Verdeling
013		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
014		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
015		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
016		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
017		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
018		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
019		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
020		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
021		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
022		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
023		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
024		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
025		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
026		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
027		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
028		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
029		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
030		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
031		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
032		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
033		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
034		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
035		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
036		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
037		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
038		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
039		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
040		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
041		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
042		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
043		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit
044		0.00	0.00	Relatief	Intensiteit

wegen alternatief 5B

Id	Hbron	Ch	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Intensiteit	%Int. (D)	%Int. (A)	%Int. (N)	%Int. (P4)	%MR(D)
001	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
002	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3531.00	6.80	2.20	1.10	--	--
003	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13563.00	6.80	2.20	1.10	--	--
004	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
005	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
006	0.75	0.00	Fijn	30	30	30	30	0.00	--	--	--	--	--
007	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7358.00	6.80	2.20	1.10	--	--
008	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	13563.00	6.80	2.20	1.10	--	--
009	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	9871.00	6.80	2.20	1.10	--	--
010	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	10886.00	6.80	2.20	1.10	--	--
011	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	7358.00	6.80	2.20	1.10	--	--
012	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	3597.00	6.80	2.20	1.10	--	--
013	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
014	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
015	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
016	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
017	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
018	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
019	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
020	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
021	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
022	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
023	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
024	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
025	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
026	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
027	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
028	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
029	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
030	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
031	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
032	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
033	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
034	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
035	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
036	0.75	0.00	Fijn	50	50	50	50	0.00	--	--	--	--	--
037	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
038	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
039	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
040	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
041	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
042	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
043	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--
044	0.75	0.00	Fijn	80	80	80	80	0.00	--	--	--	--	--

wegen alternatief 5B

Id	%MR (A)	%MR (N)	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
001	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
002	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
003	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
004	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
005	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
006	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
007	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
008	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
009	--	--	--	89.30	91.40	89.30	--	5.40	4.30	5.40	--	5.40	4.30	5.40
010	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.20	4.20	5.20	--	5.20	4.20	5.20
011	--	--	--	91.50	93.20	91.50	--	5.10	4.10	5.10	--	3.40	2.70	3.40
012	--	--	--	89.50	91.60	89.50	--	5.20	4.20	5.20	--	5.20	4.20	5.20
013	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
014	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
015	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
016	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
017	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
018	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
019	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
020	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
021	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
022	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
023	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
024	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
025	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
026	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
027	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
028	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
029	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
030	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
031	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
032	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
033	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
034	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
035	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
036	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
037	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
038	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
039	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
040	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
041	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
042	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
043	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
044	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

wegen alternatief 5B

Id	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)
001	--	--	--	--	--	849.00	511.00	134.00	--	62.00
002	--	--	--	--	--	214.42	71.00	34.69	--	12.97
003	--	--	--	--	--	843.89	278.10	136.51	--	47.04
004	--	--	--	--	--	849.00	511.00	134.00	--	62.00
005	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
006	--	--	--	--	--	573.00	339.00	90.00	--	21.00
007	--	--	--	--	--	457.81	150.87	74.06	--	25.52
008	--	--	--	--	--	843.89	278.10	136.51	--	47.04
009	--	--	--	--	--	599.41	198.49	96.96	--	36.25
010	--	--	--	--	--	662.52	219.37	107.17	--	38.49
011	--	--	--	--	--	457.81	150.87	74.06	--	25.52
012	--	--	--	--	--	218.91	72.49	35.41	--	12.72
013	--	--	--	--	--	897.00	542.00	141.00	--	74.00
014	--	--	--	--	--	897.00	542.00	141.00	--	74.00
015	--	--	--	--	--	907.00	535.00	143.00	--	21.00
016	--	--	--	--	--	907.00	535.00	143.00	--	21.00
017	--	--	--	--	--	1047.00	629.00	165.00	--	71.00
018	--	--	--	--	--	1047.00	629.00	165.00	--	71.00
019	--	--	--	--	--	209.00	123.00	33.00	--	7.00
020	--	--	--	--	--	209.00	123.00	33.00	--	7.00
021	--	--	--	--	--	184.00	109.00	29.00	--	6.00
022	--	--	--	--	--	184.00	109.00	29.00	--	6.00
023	--	--	--	--	--	461.00	272.00	73.00	--	13.00
024	--	--	--	--	--	461.00	272.00	73.00	--	13.00
025	--	--	--	--	--	131.00	77.00	21.00	--	3.00
026	--	--	--	--	--	131.00	77.00	21.00	--	3.00
027	--	--	--	--	--	225.00	134.00	36.00	--	10.00
028	--	--	--	--	--	225.00	134.00	36.00	--	10.00
029	--	--	--	--	--	183.00	108.00	29.00	--	5.00
030	--	--	--	--	--	183.00	108.00	29.00	--	5.00
031	--	--	--	--	--	660.00	400.00	104.00	--	59.00
032	--	--	--	--	--	660.00	400.00	104.00	--	59.00
033	--	--	--	--	--	680.00	410.00	107.00	--	53.00
034	--	--	--	--	--	680.00	410.00	107.00	--	53.00
035	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
036	--	--	--	--	--	146.00	87.00	23.00	--	7.00
037	--	--	--	--	--	669.00	396.00	105.00	--	23.00
038	--	--	--	--	--	669.00	396.00	105.00	--	23.00
039	--	--	--	--	--	475.00	282.00	75.00	--	19.00
040	--	--	--	--	--	475.00	282.00	75.00	--	19.00
041	--	--	--	--	--	574.00	340.00	90.00	--	21.00
042	--	--	--	--	--	574.00	340.00	90.00	--	21.00
043	--	--	--	--	--	475.00	281.00	75.00	--	19.00
044	--	--	--	--	--	475.00	281.00	75.00	--	19.00

wegen alternatief 5B

Id	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
001	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.79	97.39	102.83
002	3.34	2.10	--	12.97	3.34	2.10	--	82.95	89.11	95.76
003	12.23	7.61	--	31.36	8.06	5.07	--	88.42	94.44	100.91
004	29.00	10.00	--	62.00	29.00	10.00	--	87.79	97.39	102.83
005	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37	89.77	98.03
006	10.00	4.00	--	14.00	7.00	2.00	--	88.37	89.77	98.03
007	6.64	4.13	--	17.01	4.37	2.75	--	85.77	91.78	98.25
008	12.23	7.61	--	31.36	8.06	5.07	--	88.42	94.44	100.91
009	9.34	5.86	--	36.25	9.34	5.86	--	87.41	93.58	100.22
010	10.06	6.23	--	38.49	10.06	6.23	--	87.78	93.92	100.54
011	6.64	4.13	--	17.01	4.37	2.75	--	85.77	91.78	98.25
012	3.32	2.06	--	12.72	3.32	2.06	--	82.97	89.11	95.73
013	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.31	97.88	103.32
014	35.00	12.00	--	74.00	35.00	12.00	--	88.31	97.88	103.32
015	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.08	93.64	99.59
016	10.00	3.00	--	21.00	10.00	3.00	--	88.08	93.64	99.59
017	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.55	98.16	103.60
018	33.00	11.00	--	71.00	33.00	11.00	--	88.55	98.16	103.60
019	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.84	87.54	93.65
020	3.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	81.84	87.54	93.65
021	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.23	86.90	92.97
022	3.00	1.00	--	4.00	2.00	1.00	--	81.23	86.90	92.97
023	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.07	90.64	96.58
024	6.00	2.00	--	8.00	4.00	1.00	--	85.07	90.64	96.58
025	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.49	84.97	90.79
026	2.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	79.49	84.97	90.79
027	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
028	5.00	2.00	--	10.00	5.00	2.00	--	81.07	90.77	96.20
029	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.49	89.27	94.70
030	2.00	1.00	--	5.00	2.00	1.00	--	79.49	89.27	94.70
031	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.16	96.72	102.17
032	28.00	9.00	--	59.00	28.00	9.00	--	87.16	96.72	102.17
033	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.56	102.00
034	25.00	8.00	--	53.00	25.00	8.00	--	86.97	96.56	102.00
035	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93	86.94	93.41
036	3.00	1.00	--	7.00	3.00	1.00	--	80.93	86.94	93.41
037	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03	94.94	100.35
038	11.00	4.00	--	15.00	7.00	2.00	--	85.03	94.94	100.35
039	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.77	93.65	99.06
040	9.00	3.00	--	13.00	6.00	2.00	--	83.77	93.65	99.06
041	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.46	94.35	99.76
042	10.00	3.00	--	14.00	7.00	2.00	--	84.46	94.35	99.76
043	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.70	93.61	99.02
044	9.00	3.00	--	12.00	6.00	2.00	--	83.70	93.61	99.02

wegen alternatief 5B

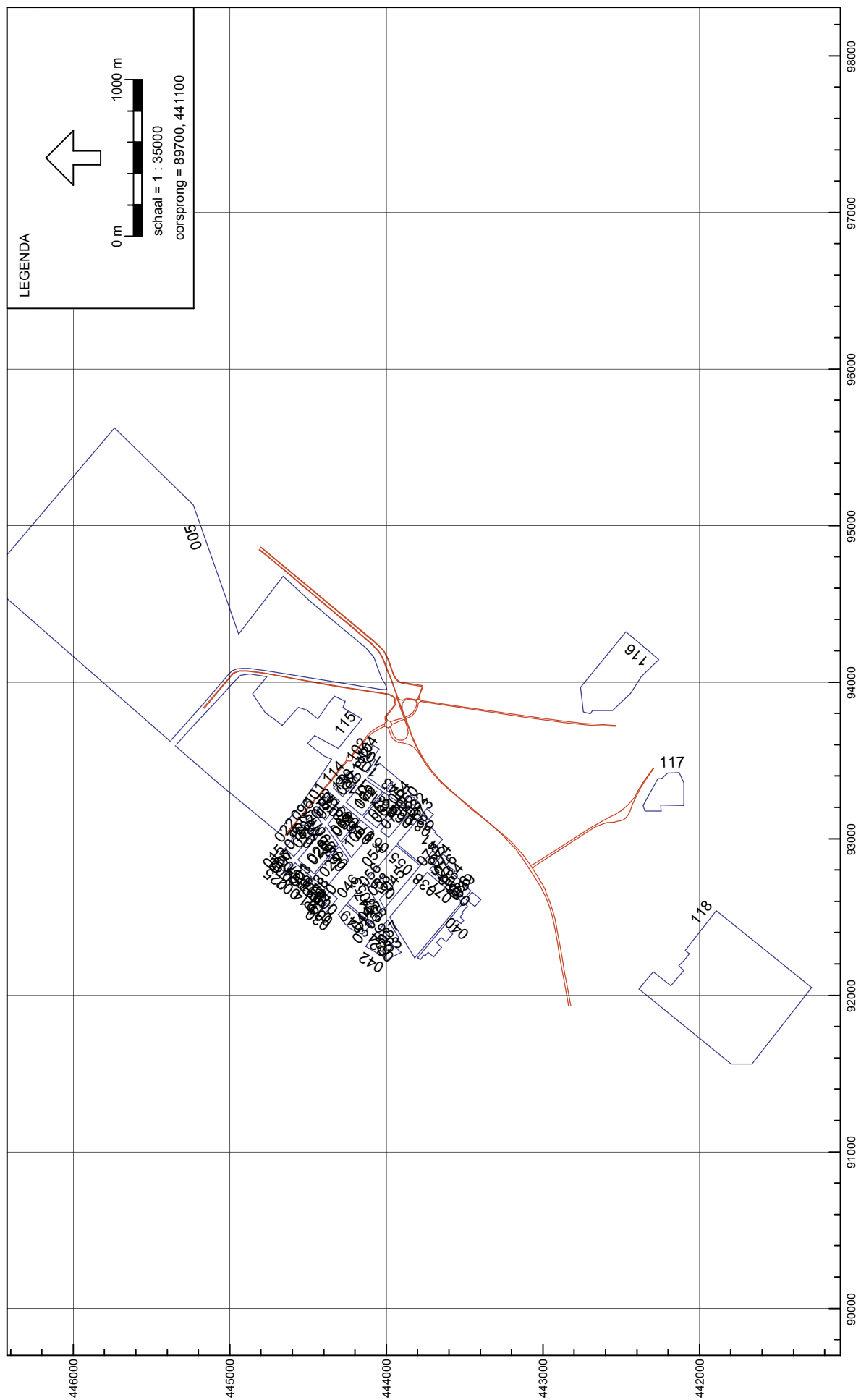
Id	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k
001	108.51	113.11	110.47	102.73	92.97	85.07	94.72	100.16	105.65	110.57
002	99.00	103.81	102.09	94.55	87.45	77.77	83.77	90.23	93.57	98.66
003	104.05	109.30	107.71	100.07	92.88	83.31	89.17	95.45	98.72	104.21
004	108.51	113.11	110.47	102.73	92.97	85.07	94.72	100.16	105.65	110.57
005	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
006	98.13	103.73	103.19	95.67	91.35	85.95	87.10	95.08	95.53	101.26
007	101.40	106.64	105.06	97.41	90.22	80.66	86.51	92.80	96.06	101.56
008	104.05	109.30	107.71	100.07	92.88	83.31	89.17	95.45	98.72	104.21
009	103.46	108.28	106.55	99.01	91.92	82.24	88.23	94.70	98.04	103.13
010	103.79	108.65	106.94	99.39	92.28	82.64	88.61	95.06	98.41	103.53
011	101.40	106.64	105.06	97.41	90.22	80.66	86.51	92.80	96.06	101.56
012	98.98	103.84	102.13	94.58	87.47	77.83	83.80	90.25	93.60	98.72
013	109.09	113.53	110.84	103.13	93.39	85.58	95.21	100.65	106.24	110.99
014	109.09	113.53	110.84	103.13	93.39	85.58	95.21	100.65	106.24	110.99
015	103.24	109.02	107.57	99.76	92.34	85.63	91.09	96.88	100.63	106.59
016	103.24	109.02	107.57	99.76	92.34	85.63	91.09	96.88	100.63	106.59
017	109.22	113.92	111.30	103.54	93.78	85.83	95.49	100.93	106.37	111.38
018	109.22	113.92	111.30	103.54	93.78	85.83	95.49	100.93	106.37	111.38
019	97.08	102.77	101.29	93.52	86.16	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
020	97.08	102.77	101.29	93.52	86.16	79.26	84.77	90.63	94.22	100.21
021	96.40	102.16	100.70	92.92	85.54	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
022	96.40	102.16	100.70	92.92	85.54	78.82	84.40	90.34	93.86	99.76
023	100.08	106.01	104.59	96.77	89.34	82.64	88.10	93.89	97.53	103.59
024	100.08	106.01	104.59	96.77	89.34	82.64	88.10	93.89	97.53	103.59
025	94.41	100.44	99.04	91.19	83.73	77.17	82.67	88.50	92.03	98.11
026	94.41	100.44	99.04	91.19	83.73	77.17	82.67	88.50	92.03	98.11
027	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
028	101.53	106.74	104.27	96.41	86.61	78.55	88.28	93.71	98.91	104.32
029	99.69	105.43	103.09	95.15	85.32	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
030	99.69	105.43	103.09	95.15	85.32	76.80	86.64	92.05	96.83	102.92
031	107.99	112.33	109.60	101.92	92.19	84.43	94.04	99.48	105.13	109.78
032	107.99	112.33	109.60	101.92	92.19	84.43	94.04	99.48	105.13	109.78
033	107.73	112.24	109.57	101.85	92.10	84.26	93.89	99.33	104.88	109.71
034	107.73	112.24	109.57	101.85	92.10	84.26	93.89	99.33	104.88	109.71
035	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
036	96.75	101.82	100.17	92.55	85.37	78.27	84.06	90.30	93.78	99.19
037	105.23	111.04	108.71	100.78	90.95	82.52	92.45	97.85	102.61	108.63
038	105.23	111.04	108.71	100.78	90.95	82.52	92.45	97.85	102.61	108.63
039	104.05	109.68	107.31	99.41	89.59	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25
040	104.05	109.68	107.31	99.41	89.59	81.22	91.12	96.53	101.38	107.25
041	104.69	110.43	108.08	100.16	90.34	81.98	91.87	97.28	102.12	108.03
042	104.69	110.43	108.08	100.16	90.34	81.98	91.87	97.28	102.12	108.03
043	103.96	109.65	107.29	99.38	89.56	81.20	91.11	96.52	101.37	107.24
044	103.96	109.65	107.29	99.38	89.56	81.20	91.11	96.52	101.37	107.24

wegen alternatief 5B

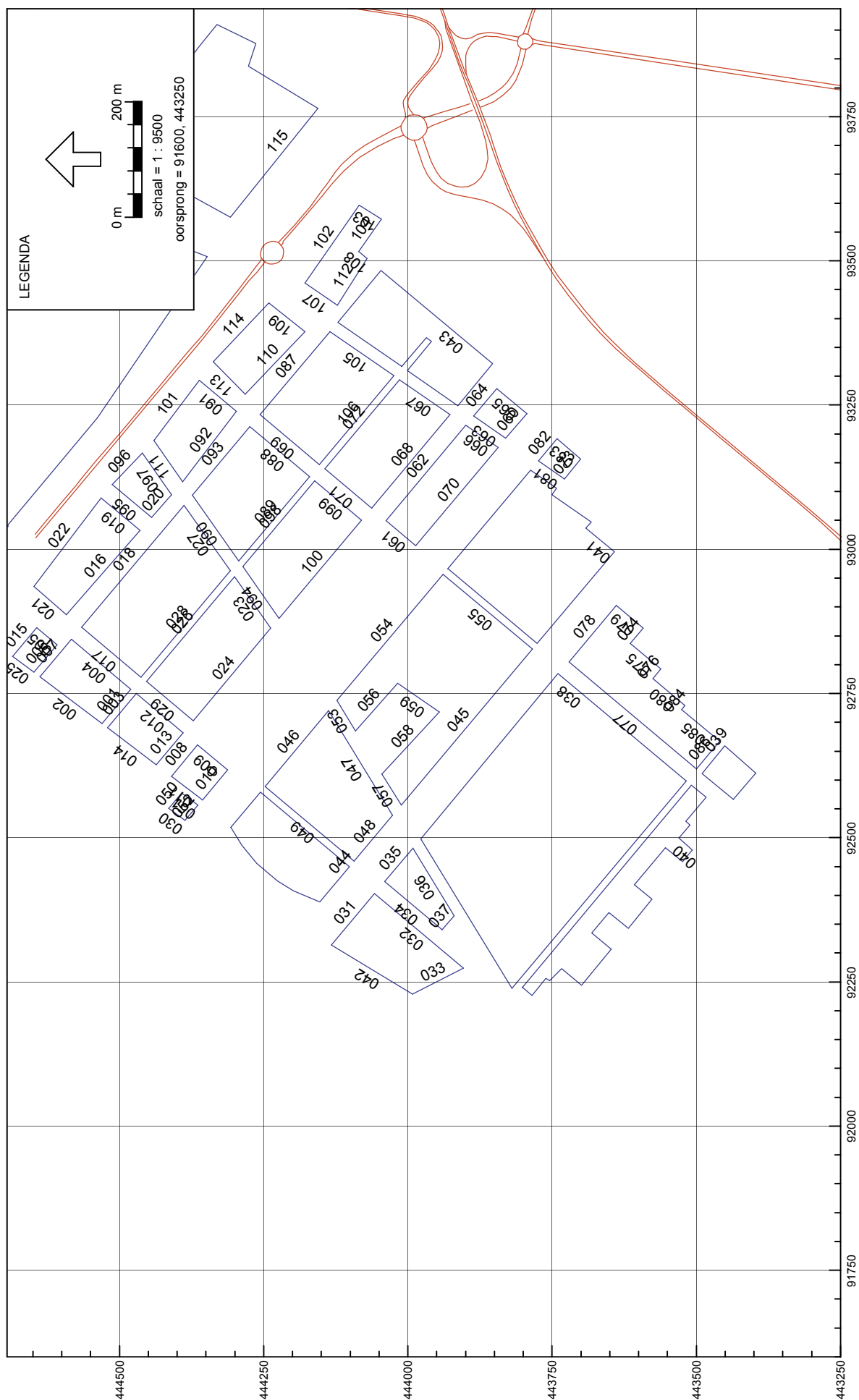
Id	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k
001	108.02	100.22	90.44	79.82	89.42	94.86	100.55	105.13	102.47	94.74
002	97.02	89.40	82.21	75.04	81.20	87.85	91.08	95.90	94.18	86.63
003	102.69	94.97	87.70	80.51	86.53	93.00	96.14	101.39	99.80	92.15
004	108.02	100.22	90.44	79.82	89.42	94.86	100.55	105.13	102.47	94.74
005	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
006	100.76	93.18	88.73	80.40	81.84	90.27	90.09	95.72	95.19	87.68
007	100.03	92.32	85.04	77.86	83.87	90.34	93.49	98.73	97.14	89.50
008	102.69	94.97	87.70	80.51	86.53	93.00	96.14	101.39	99.80	92.15
009	101.49	93.86	86.67	79.50	85.67	92.31	95.55	100.36	98.64	91.10
010	101.90	94.26	87.06	79.87	86.01	92.63	95.88	100.74	99.03	91.47
011	100.03	92.32	85.04	77.86	83.87	90.34	93.49	98.73	97.14	89.50
012	97.09	89.45	82.25	75.06	81.20	87.82	91.07	95.93	94.22	86.66
013	108.39	100.62	90.86	80.34	89.91	95.36	101.14	105.55	102.84	95.14
014	108.39	100.62	90.86	80.34	89.91	95.36	101.14	105.55	102.84	95.14
015	105.17	97.32	89.85	79.98	85.49	91.37	95.07	100.93	99.49	91.67
016	105.17	97.32	89.85	79.98	85.49	91.37	95.07	100.93	99.49	91.67
017	108.86	101.04	91.25	80.48	90.10	95.54	101.15	105.87	103.26	95.50
018	108.86	101.04	91.25	80.48	90.10	95.54	101.15	105.87	103.26	95.50
019	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
020	98.80	90.96	83.51	73.93	79.64	85.78	89.32	94.85	93.34	85.59
021	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
022	98.33	90.51	83.09	73.50	79.29	85.53	89.01	94.42	92.87	85.15
023	102.20	94.35	86.87	76.97	82.50	88.37	91.86	97.91	96.52	88.68
024	102.20	94.35	86.87	76.97	82.50	88.37	91.86	97.91	96.52	88.68
025	96.73	88.88	81.41	71.49	77.16	83.15	86.03	92.40	91.09	83.23
026	96.73	88.88	81.41	71.49	77.16	83.15	86.03	92.40	91.09	83.23
027	101.90	94.01	84.20	73.51	83.16	88.60	94.08	99.03	96.48	88.67
028	101.90	94.01	84.20	73.51	83.16	88.60	94.08	99.03	96.48	88.67
029	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
030	100.64	92.66	82.81	71.79	81.53	86.96	92.11	97.61	95.21	87.30
031	107.15	99.40	89.65	79.06	88.62	94.07	99.87	104.25	101.54	93.85
032	107.15	99.40	89.65	79.06	88.62	94.07	99.87	104.25	101.54	93.85
033	107.13	99.34	89.57	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
034	107.13	99.34	89.57	78.85	88.44	93.89	99.58	104.15	101.50	93.76
035	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
036	97.64	89.93	82.62	72.77	78.71	85.12	88.50	93.67	92.05	84.40
037	106.34	98.38	88.54	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
038	106.34	98.38	88.54	76.92	86.91	92.30	97.10	102.97	100.66	92.73
039	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
040	104.93	96.99	87.16	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
041	105.72	97.77	87.93	76.30	86.21	91.62	96.49	102.32	99.99	92.06
042	105.72	97.77	87.93	76.30	86.21	91.62	96.49	102.32	99.99	92.06
043	104.92	96.98	87.14	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38
044	104.92	96.98	87.14	75.73	85.62	91.03	96.00	101.65	99.29	91.38

wegen alternatief 5B

Id	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 12	LE (P4) 25	LE (P4) 50	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
001	84.99	--	--	--	--	--	--	--	--
002	79.54	--	--	--	--	--	--	--	--
003	84.96	--	--	--	--	--	--	--	--
004	84.99	--	--	--	--	--	--	--	--
005	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
006	83.43	--	--	--	--	--	--	--	--
007	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
008	84.96	--	--	--	--	--	--	--	--
009	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
010	84.36	--	--	--	--	--	--	--	--
011	82.31	--	--	--	--	--	--	--	--
012	79.56	--	--	--	--	--	--	--	--
013	85.40	--	--	--	--	--	--	--	--
014	85.40	--	--	--	--	--	--	--	--
015	84.22	--	--	--	--	--	--	--	--
016	84.22	--	--	--	--	--	--	--	--
017	85.73	--	--	--	--	--	--	--	--
018	85.73	--	--	--	--	--	--	--	--
019	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
020	78.25	--	--	--	--	--	--	--	--
021	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
022	77.85	--	--	--	--	--	--	--	--
023	81.23	--	--	--	--	--	--	--	--
024	81.23	--	--	--	--	--	--	--	--
025	75.83	--	--	--	--	--	--	--	--
026	75.83	--	--	--	--	--	--	--	--
027	78.89	--	--	--	--	--	--	--	--
028	78.89	--	--	--	--	--	--	--	--
029	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
030	77.49	--	--	--	--	--	--	--	--
031	84.11	--	--	--	--	--	--	--	--
032	84.11	--	--	--	--	--	--	--	--
033	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
034	84.01	--	--	--	--	--	--	--	--
035	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
036	77.18	--	--	--	--	--	--	--	--
037	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
038	82.90	--	--	--	--	--	--	--	--
039	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
040	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
041	82.23	--	--	--	--	--	--	--	--
042	82.23	--	--	--	--	--	--	--	--
043	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--
044	81.56	--	--	--	--	--	--	--	--



Woonwijken



Woonwijken

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Dichtheid	Dmin
001		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
002		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
003		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
004		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
005		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
005		8.00	0.00	Relatief	60.00	4.0
006		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
007		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
008		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
009		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
010		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
011		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
012		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
013		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
014		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
015		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
016		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
017		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
018		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
019		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
020		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
021		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
022		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
023		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
024		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
025		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
026		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
027		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
028		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
029		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
030		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
031		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
032		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
033		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
034		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0

Woonwijken

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Dichtheid	Dmin
035		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
036		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
037		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
038		6.50	0.00	Relatief	60.00	4.0
039		6.50	0.00	Relatief	60.00	4.0
040		6.50	0.00	Relatief	60.00	4.0
041		6.50	0.00	Relatief	60.00	4.0
042		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
043		6.50	0.00	Relatief	60.00	4.0
044		6.50	0.00	Relatief	60.00	4.0
045		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
046		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
047		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
048		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
049		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
050		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
051		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
052		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
053		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
054		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
055		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
056		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
057		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
058		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
059		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
060		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
061		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
062		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
063		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
064		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
065		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
066		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
067		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
068		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0

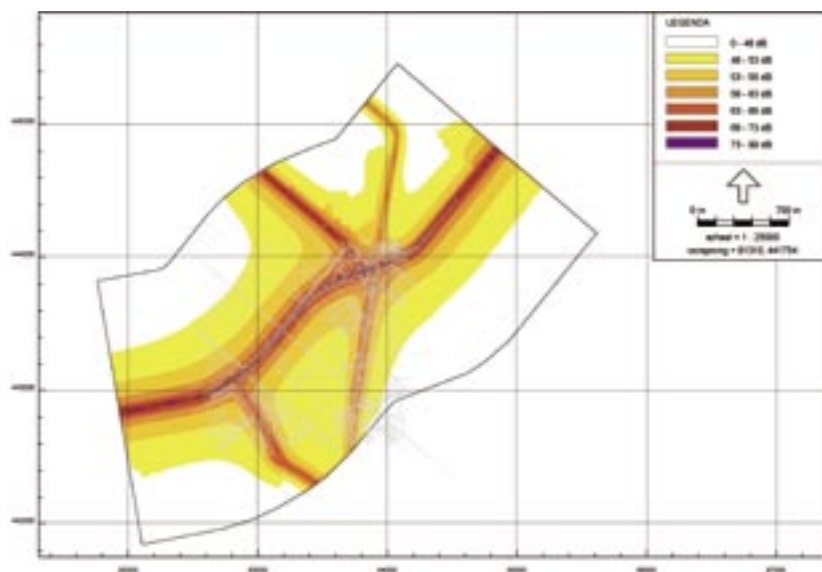
Woonwijken

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Dichtheid	Dmin
069		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
070		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
071		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
072		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
073		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
074		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
075		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
076		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
077		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
078		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
079		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
080		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
081		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
082		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
083		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
084		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
085		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
086		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
087		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
088		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
089		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
090		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
091		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
092		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
093		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
094		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
095		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
096		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
097		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
098		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
099		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
100		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
101		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
102		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
103		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0

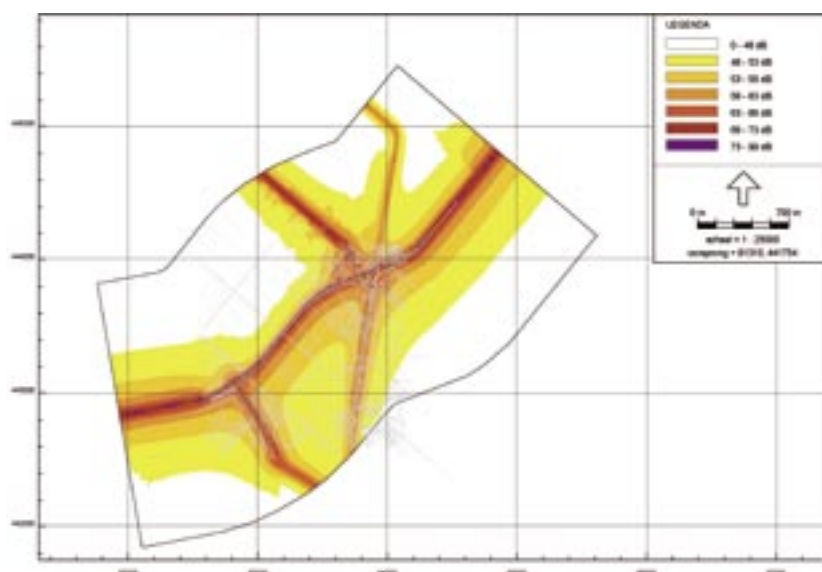
Woonwijken

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Dichtheid	Dmin
104		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
105		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
106		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
107		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
108		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
109		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
110		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
111		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
112		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
113		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
114		6.50	0.00	Relatief	60.00	6.0
115		8.00	0.00	Relatief	60.00	4.0
116		8.00	0.00	Relatief	60.00	4.0
117		8.00	0.00	Relatief	60.00	4.0
118		8.00	0.00	Relatief	60.00	4.0

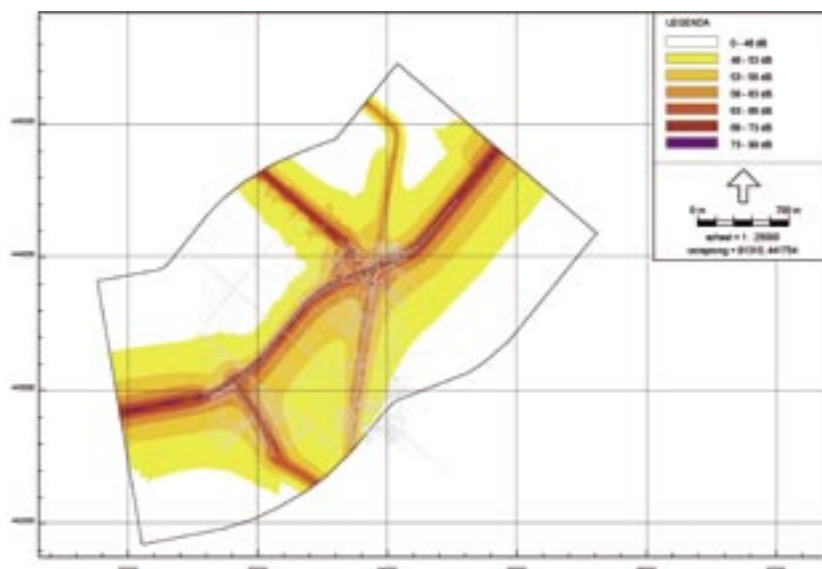
BIJLAGE 2: CONTOUREN



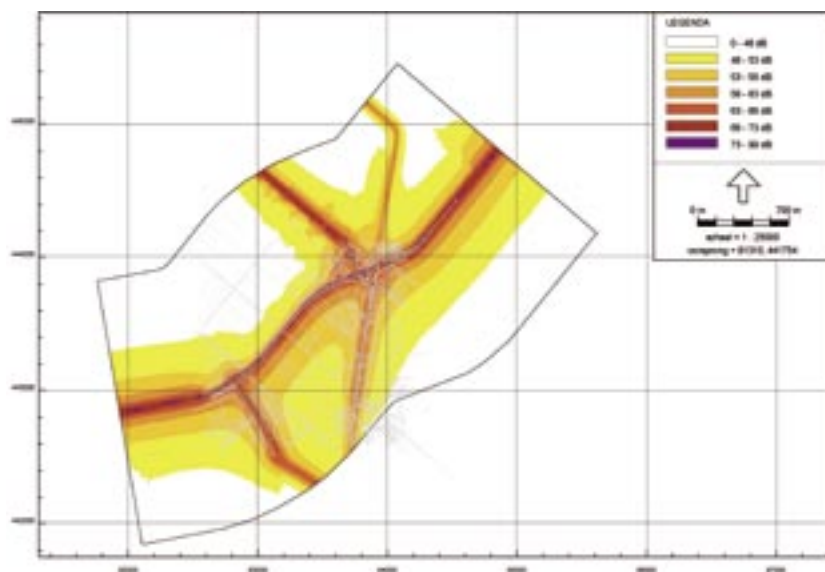
Afbeelding
situatie 2004.



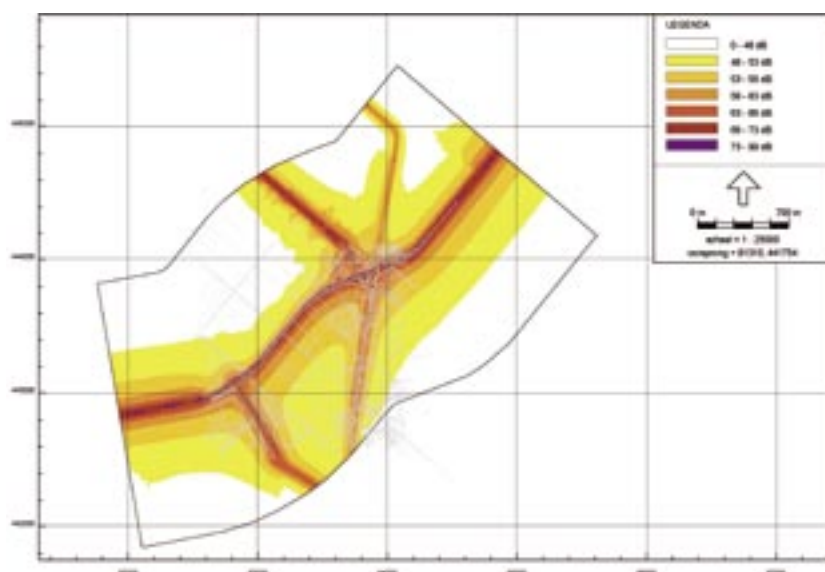
Afbeelding
situatie 2020
autonoom.



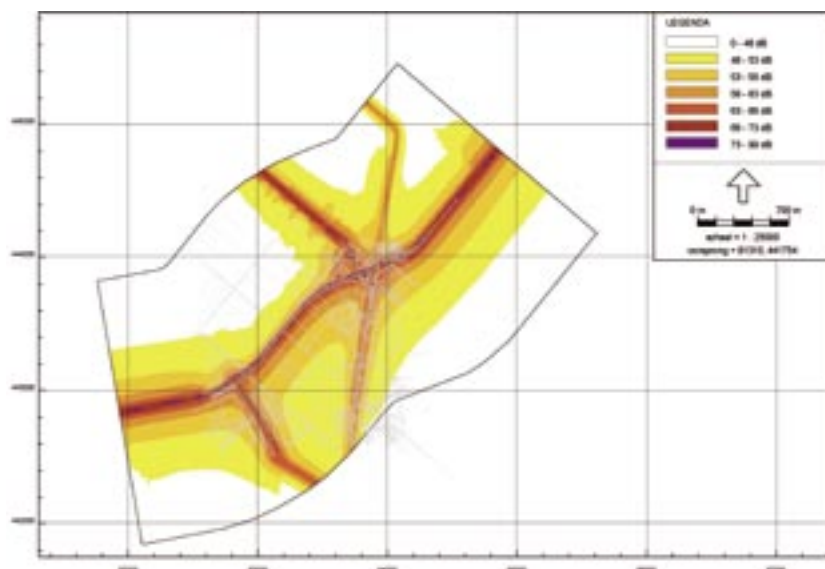
Afbeelding
Variant 1A.



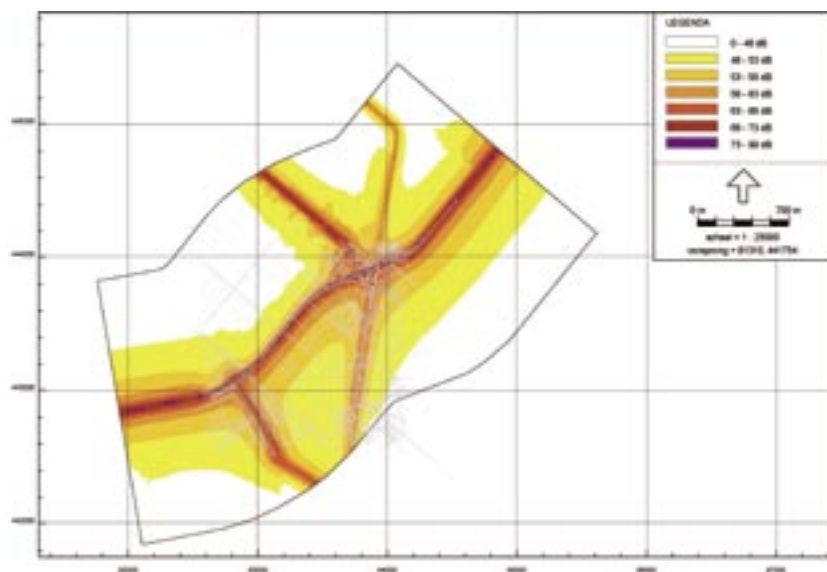
Afbeelding
Variant 1B.



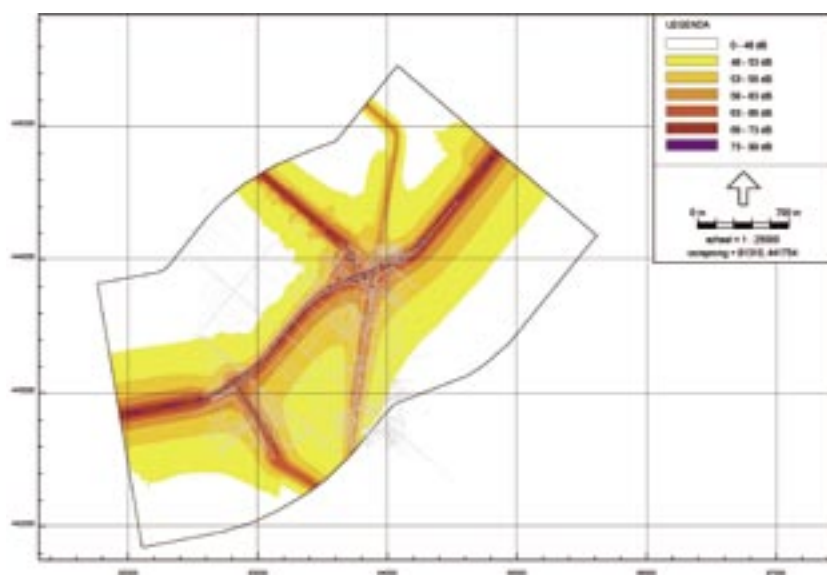
Afbeelding
Variant 2A.



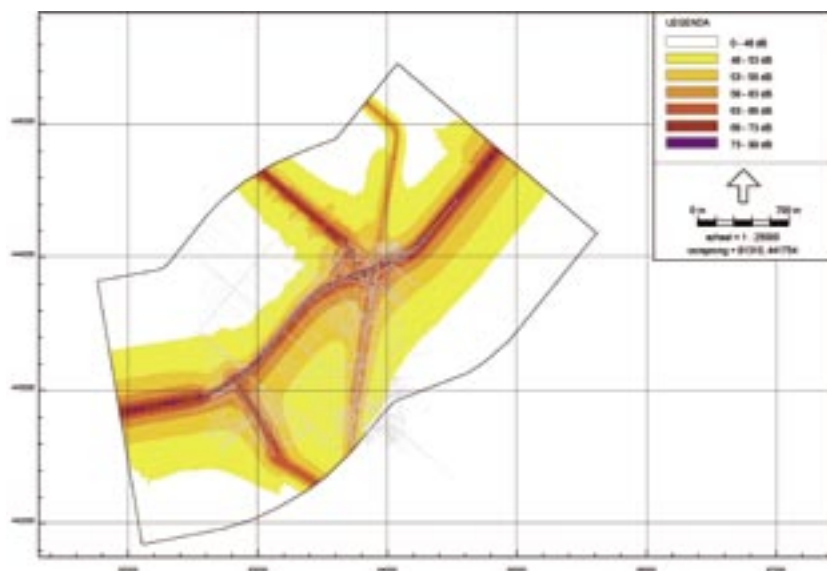
Afbeelding
Variant 2B.



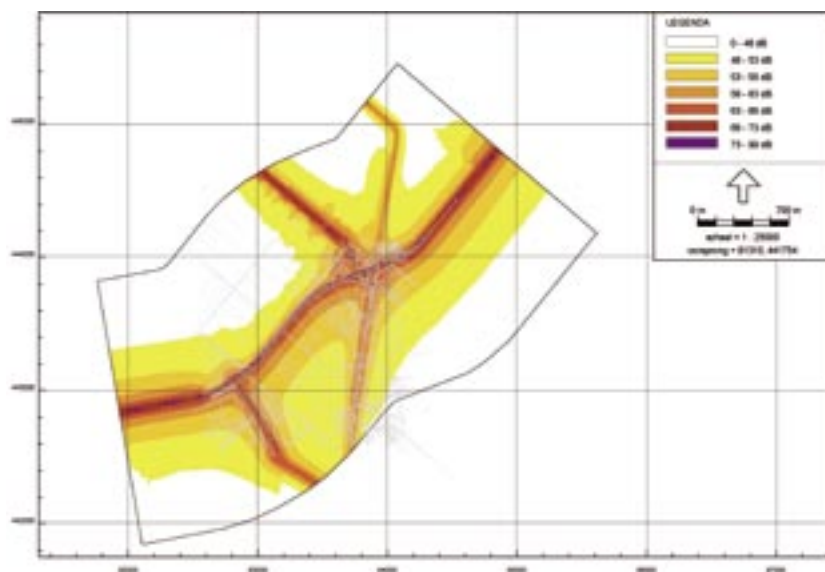
Afbeelding
Variant 3A.



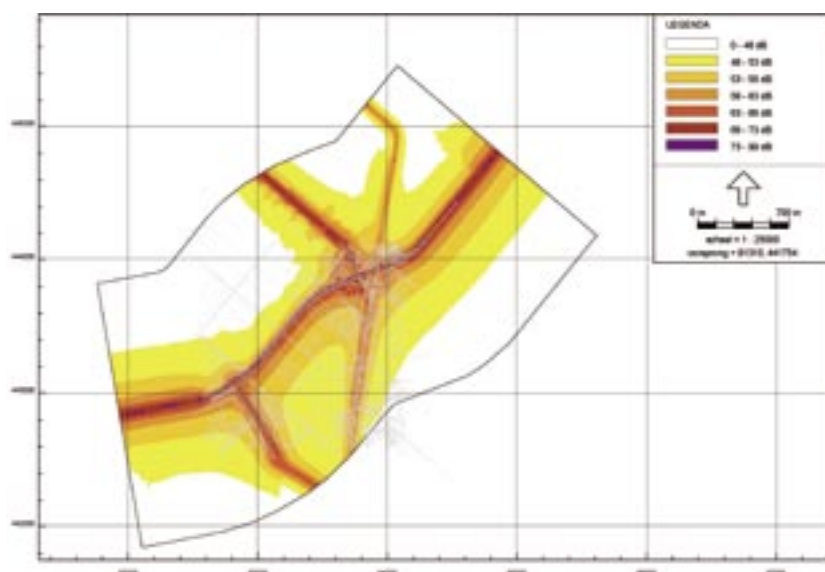
Afbeelding
Variant 3B.



Afbeelding
Variant 4A.



Afbeelding
Variant 4B.



Afbeelding
Variant 5B.



provincie **HOLLAND**
ZUID



VERBREDING N209

Ankie Verbeek-Ohrlaan (Rotterdam)-
Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid (Bergschenhoek)

Tracénota / Milieueffectrapportage
Bijlage 9: Onderzoek luchtkwaliteit

DE PROVINCIE
TIMMERT AAN DE WEG

Colofon

Verbreiding N 209

Ankie Verbeek - Ohrlaan (Rotterdam) - Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid (Bergschenhoek)

Tracénota / Milieueffectrapportage

Bijlage 9: Onderzoek luchtkwaliteit

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 17 juli 2007

Uitgave: provincie Zuid-Holland

Productbegeleiding: bureau Vormgeving en Interactieve media

Tekst: provincie Zuid-Holland / ARCADIS bv

Fotografie: Theo Jager, ARCADIS bv, juni 2004

Ontwerp: Kuiper&Company | Advertising & Direct Marketing

Druk: PM

072267

VERBREDING N 209

Ankie Verbeek-Ohrlaan (Rotterdam) -
Boterdorpseweg / Bergweg-Zuid (Bergschenhoek)

Tracénota / Milieueffectrapportage
Bijlage 9: Onderzoek luchtkwaliteit

Augustus 2007



INHOUD

1	LUCHTKWALITEIT	5
1.1	Besluit luchtkwaliteit 2005	5
1.2	Betekenis grenswaarden Besluit luchtkwaliteit 2005	5
1.3	Reductie voor fijn stof afkomstig van natuurlijke bronnen (zeezout)	6
1.4	Dubbeltelling	6
1.5	Opzet onderzoek	6
	1.5.1 Berekening luchtkwaliteit	6
	1.5.2 Te beoordelen wegen	7
	1.5.3 Toetsingsparameters	8
1.6	Berekeningsresultaten	8
	1.6.1 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	8
	1.6.2 Effectbeschrijving varianten 2010, 2015 en 2020	9
1.7	Analyse berekeningsresultaten	11

1 LUCHTKWALITEIT

1.1 BESLUIT LUCHTKWALITEIT 2005

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 is de Nederlandse implementatie van Europese richtlijnen over luchtkwaliteit¹. Het besluit geeft grenswaarden voor concentraties in de buitenlucht van de stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀, in het besluit als zwevende deeltjes aangeduid), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO). Bestuursorganen dienen rekening te houden met deze grenswaarden bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan besluitvorming over bepaalde grote infrastructurele projecten, zoals het project dat onderwerp is van dit luchtonderzoek.

Voor verkeer zijn in Nederland stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) maatgevend. Deze twee stoffen liggen het dichtst bij de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Overschrijdingen van de grenswaarden van de andere genoemde stoffen komen in Nederland niet voor. Vanaf 2010 geldt voor stikstofdioxide een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van 40 µg / m³. Verder geldt voor stikstofdioxide dat een uurgemiddelde concentratie van 200 µg / m³ maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden. Voor fijn stof geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van 40 µg / m³. Een etmaalgemiddelde concentratie van 50 µg / m³ fijn stof mag maximaal 35 maal per jaar worden overschreden.

1.2 BETEKENIS GRENSWAARDEN BESLUIT LUCHTKWALITEIT 2005

Als aan de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005 wordt voldaan, dan staat de luchtkwaliteit niet in de weg aan de realisering van het betreffende project. Dit blijkt uit artikel 7, eerste lid van het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Ook als voor één of meer stoffen niet wordt voldaan aan deze grenswaarden, hoeft de luchtkwaliteit geen belemmering te zijn voor de realisering van een project. Bestuursorganen kunnen hun bevoegdheden ook uitoefenen indien de concentraties van de desbetreffende stoffen als gevolg van het project verbeteren of ten minste gelijk blijven. Dit volgt uit artikel 7, derde lid, aanhef en sub a van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Daarbij mag de luchtkwaliteit plaatselijk bij het project verslechteren, zolang de verbeteringen van de luchtkwaliteit elders bij het project maar de overhand hebben of in ieder geval even zwaar wegen. In dat geval is sprake van een situatie die per saldo verbetert of niet verslechtert. Deze situatie wordt wel aangeduid als binnenplans salderen.

Als voor één of meer stoffen niet wordt voldaan aan de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005 en als gevolg van het project worden deze grenswaarden in het gebied waar het project betrekking op heeft in beperkte mate verder overschreden, dan kunnen bestuursorganen onder omstandigheden nog steeds hun bevoegdheden uitoefenen. Dit volgt uit artikel 7, derde lid, aanhef en sub b van het Besluit luchtkwaliteit 2005. In dat geval is vereist dat de luchtkwaliteit buiten het plangebied verbetert door een met het project samenhangende maatregel of optredend effect. De verbetering buiten het plangebied moet opwegen tegen de verslechtering binnen het plangebied. Deze situatie wordt ook wel buitenplans salderen genoemd.

¹ Besluit luchtkwaliteit 2005, Staatsblad 2005, nummer 316;

EU-kaderrichtlijn luchtkwaliteit: Richtlijn 96 / 62 / EG, 27 september 1996, PbEG L 296, 21 november 1996; Eerste dochterrichtlijn luchtkwaliteit: Richtlijn 1999 / 30 / EG, 22 april 1999, PbEG L 163, 29 juni 1999; Tweede dochterrichtlijn luchtkwaliteit: Richtlijn 2000 / 69 / EG, 16 november 2000, PbEG L 313, 13 december 2000.

1.3 REDUCTIE VOOR FIJN STOF AFKOMSTIG VAN NATUURLIJKE BRONNEN (ZEEZOUT)

Samen met het Besluit luchtkwaliteit 2005 is de Meetregeling luchtkwaliteit 2005² ingevoerd. In deze meetregeling is een aftrek opgenomen voor concentraties fijn stof die zich van nature in de lucht bevinden. Het gaat hier om zeezout. Afhankelijk van de regio in Nederland wordt voor zeezout 3 tot 7 $\mu\text{g} / \text{m}^3$ in mindering gebracht op de berekende jaargemiddelde concentratie fijn stof. Als correctie voor zeezout wordt een aftrek van 6 dagen gehanteerd op het berekende aantal dagen dat de etmaalgemiddelde concentratie van 50 $\mu\text{g} / \text{m}^3$ fijn stof wordt overschreden.

1.4 DUBBELTELLING

De luchtkwaliteit rond wegen wordt in Nederland meestal berekend door de bijdrage van het wegverkeer aan de concentraties verontreinigende stoffen in de lucht op te tellen bij de achtergrondconcentraties zoals die door het RIVM wordt bepaald. Voor stoffen waaraan het wegverkeer een bijdrage levert, leidt deze methode in de nabijheid (binnen 5 km) van snelwegen tot een overschatting ("dubbel telling") van de concentraties. Dit komt doordat de bijdrage van het wegverkeer aan de concentraties ook al in de RIVM berekeningen van de achtergrondconcentraties zijn opgenomen. Deze overschatting in de berekende concentraties treedt op voor als NO_2 en beperkt op voor PM_{10} .

De dubbel telling is bepaald volgens de notitie 'Het effect van dubbel telling bij luchtkwaliteitberekeningen in de buurt van bestaande snelwegen', van Ronald Hoogerbugge (RIVM-MEV juli 2005).

1.5 OPZET ONDERZOEK

1.5.1 Berekening luchtkwaliteit

De berekeningswijze voor een luchtonderzoek is vastgelegd in het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit. Omdat het hier een MER onderzoek betreft waarbij een kwalitatieve afweging wordt gemaakt, volstaan berekeningen met een screeningsmodel (de effecten van bijvoorbeeld afscherming en hoogte verschillen komen in een dergelijk model niet tot uitdrukking). In het onderhavige onderzoek is dan ook gerekend met het rekenpakket Geoair versie 1.5, dat is gebaseerd om CARII, versie 6.

Omdat de wijzigingen aan de N 209 tevens effect kunnen hebben op het onderliggende wegennet zijn de direct op de N 209 aansluitende wegen gelegen binnen het onderzoeksgebied meegenomen in het onderzoek.

In het Besluit luchtkwaliteit zijn geen specifieke gevoelige bestemmingen vastgelegd. Op grond van het meet- en rekenvoorschrift moet voor stikstofdioxide de luchtkwaliteit worden berekend op 5 meter vanaf de wegrand. Voor fijn stof mag dit zelfs 10 meter bedragen. In het onderhavige onderzoek is voor wegen de luchtkwaliteit berekend op 5 meter van de weg-as.

In het onderzoeksgebied is gerekend met twee soorten snelheidstypen. Namelijk het snelheidstype 'doorstromend stadsverkeer' voor de wegen waar een maximum rijsnelheid van 50 km / uur geldt en het snelheidstype 'buitenweg' voor de wegen waar de rijsnelheid hoger dan 50 km / uur is.

Daarnaast zijn drie soorten wegtypen ingevoerd, namelijk gelegen in open gebied, bebouwing aan beide zijden (types 3a) en het basistype 2.

² Staatscourant 26 juli 2005, nr. 142

De berekeningen zijn uitgevoerd voor vier situaties, namelijk de huidige situatie, de referentie situatie (autonome ontwikkeling 2020), de situatie 2020 volgens variant 1 en de situatie 2020 volgens variant 2. De varianten 1 en 2 zijn beide tevens op te delen in een aantal subvarianten afhankelijk van het ontwerp van de aansluiting op de Boterdorpseweg. Omdat het ontwerp van de aansluiting geen invloed heeft op de verkeersintensiteiten van de te beschouwen wegvakken wordt een nadere beschouwing in dit onderzoek achterwege gelaten.

De berekeningen voor de huidige situatie zijn uitgevoerd met de verkeersgegevens van 2004 en met de emissieparameters en de achtergrondconcentraties van 2007. De berekeningen voor de varianten zijn uitgevoerd met de verkeersgegevens van 2020 en met de emissieparameters en de achtergrondconcentraties van zowel 2010, 2015 als 2020. Omdat voor de situaties 2010 en 2015 is gerekend met de verkeersaantallen van 2020, zijn dit worst case situaties.

1.5.2 Te beoordelen wegen

Voor het onderzoek naar de luchtkwaliteit zijn 12 dwarsdoorsneden beschouwd van zowel de N 209 als de aansluitende wegen. De dwarsdoorsneden en de etmaalintensiteiten ter plaatse van de dwarsdoorsneden zijn opgenomen in tabel 1.3.

Nr.	straat	snelheid	wegtype	huidig	auto- noom	variant 1	variant 2
1	N 209 Leeuwenakkerweg	buitenweg	basis type	21.198	24.348	24.478	24.541
2	N 209 viaduct N 472	buitenweg	open gebied	25.609	28.743	30.077	30.368
3	N 209 Zestienhovenweg	buitenweg	open gebied	31.314	34.039	36.629	37.089
4	N 209 Bergschenhoekseweg	buitenweg	open gebied	29.164	30.495	31.160	32.644
5	N 472 Boterdorpseweg	buitenweg	basis type	17.590	21.512	22.022	22.068
6	op- en afrit van N 209 naar N 472	doorstromend stadsverkeer	basis type	11.774	13.488	14.364	14.483
7	Bergweg noord	doorstromend stadsverkeer	bebouwing weerszijden	18.165	22.451	22.883	22.948
8	N 472 Boterdorpseweg	doorstromend stadsverkeer	basis type	15.553	21.136	20.637	20.922
9	op- en afrit van N 209 naar N 472	doorstromend stadsverkeer	basis type	10.635	13.245	13.338	13.402
10	Leeuwenhoekweg	doorstromend stadsverkeer	bebouwing eenzijdig	2.855	5.117	5.005	5.022
11	Bergweg zuid	buitenweg	bebouwing weerszijden	6.972	8.958	7.657	7.664
12	Ankie Verbeek-Ohrlaan	doorstromend stadsverkeer	open gebied	19.991	27.836	29.314	29.621

Tabel 1.3
locaties
dwarsdoorsneden.

De ligging van de locaties is weergegeven in afbeelding 1.1.



Afbeelding 1.1
ligging van de
dwarsprofiellocaties.

1.5.3 Toetsingsparameters

Binnen dit onderzoek is voor alle in het Besluit luchtkwaliteit 2005 opgenomen stoffen getoetst. Voor de beschrijving van de effecten is gekozen voor toetsingsparameters die zijn gerelateerd aan de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide en het aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM_{10} . Deze keuze is gemaakt, omdat deze parameters de meest kritische parameter uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 blijken te zijn.

1.6 BEREKENINGSRESULTATEN

1.6.1 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

Uit de berekeningen blijkt dat in de huidige situatie overschrijdingen optreden van de jaargemiddelde concentratie NO_2 en het aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM_{10} .

Zowel in de huidige situatie 2007 als in de toekomstige autonome situaties 2010, 2015 en 2020 zijn er geen overschreden van de jaargemiddelde concentratie NO_2 .

De berekende waarden voor stikstofdioxide zijn opgenomen in tabel 1.4.

1 INLEIDING

Tabel 1.4
concentratie
stikstofdioxide langs
de wegen in de
huidige situatie en
autonome situatie.

locatie	afstand	huidig	autonoom			achtergrond			
	rand	2007	2010	2015	2020	2007	2010	2015	2020
	wegverharding (m)	µg / m³ NO ₂	µg / m³ NO ₂	µg / m³ NO ₂	µg / m³ NO ₂	µg / m³ NO ₂	µg / m³ NO ₂	µg / m³ NO ₂	µg / m³ NO ₂
1	5	43.13	39.21	33.32	29.26	29.40	27.20	24.10	21.40
2	5	39.16	35.90	30.70	27.06	30.20	28.00	24.80	22.10
3	5	40.36	36.83	31.45	27.70	30.20	28.00	24.80	22.10
4	5	41.11	37.27	31.85	28.05	30.60	28.40	25.10	22.40
5	5	42.37	36.65	31.50	27.06	29.40	27.30	24.20	21.50
6	5	41.91	36.45	31.23	27.24	30.20	28.00	24.80	22.10
7	5	34.10	29.58	25.88	22.67	2.40	27.20	24.10	21.40
8	5	42.81	38.72	33.18	28.74	30.20	28.00	24.80	22.00
9	5	40.85	36.19	31.02	27.05	30.20	28.00	24.80	22.10
10	5	34.21	32.45	28.02	24.42	29.40	27.20	24.10	21.40
11	5	34.80	32.26	27.95	24.64	30.20	28.00	24.80	22.10
12	5	36.25	34.41	29.83	25.94	31.00	28.70	25.50	22.70

De berekende waarden voor fijn stof (aantal overschrijdingsdagen) zijn opgenomen in tabel 1.5. In de huidige situatie 2007 wordt nog wel de grenswaarde van 35 dagen voor het aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM_{10} overschreden. Deze grenswaarde wordt in de toekomstige situaties niet meer overschreden.

Tabel 1.5
Aantal
overschrijdings-
dagen van het
24-uursgemiddelde
voor PM_{10} (mg / m^3)
voor de huidige en
autonome situatie
(inclusief 'zeezout-
correctie').

locatie	afstand rand wegverharding (m)	huidig 2007 dagen	autonoom		
			2010 dagen	2015 dagen	2020 dagen
1	5	44	28	22	19
2	5	37	25	20	17
3	5	40	26	21	18
4	5	41	26	21	18
5	5	48	29	21	18
6	5	43	27	20	17
7	5	30	20	16	14
8	5	48	33	23	19
9	5	41	26	20	17
10	5	29	22	17	15
11	5	31	22	18	16
12	5	38	26	20	17

1.6.2 Effectbeschrijving varianten 2010, 2015 en 2020

Uit de berekeningen blijkt dat in alle jaren voor alle varianten geen overschrijdingen van de jaargemiddelde concentratie NO_2 optreden. Ook voor het aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM_{10} treden geen overschrijdingen op.

De berekende waarden voor stikstofdioxide zijn opgenomen in tabel 1.6.

Tabel 1.6
concentratie
stikstofdioxide langs
de wegen in de
autonome situatie
en de varianten
1 en 2.

locatie	afstand	variant 1	variant 2	variant 1	variant 2	variant 1	variant 2
	rand	2010	2010	2015	2015	2020	2020
	wegverharding (m)	µg / m ³ NO ₂	µg / m ³ NO ₂	µg / m ³ NO ₂	µg / m ³ NO ₂	µg / m ³ NO ₂	µg / m ³ NO ₂
1	5	39.22	39.23	33.33	33.33	29.27	29.27
2	5	35.97	35.28	30.76	30.22	27.10	26.63
3	5	36.96	36.20	31.56	30.96	27.78	27.26
4	5	37.30	36.59	31.88	31.33	28.07	27.58
5	5	36.75	36.75	31.58	31.59	27.11	27.12
6	5	36.66	36.72	31.41	31.46	27.36	27.40
7	5	29.61	29.64	25.90	25.93	22.68	22.70
8	5	38.44	38.50	32.95	33.00	28.53	28.57
9	5	36.33	36.27	31.06	31.09	27.08	27.11
10	5	32.40	32.40	27.99	27.99	24.39	24.39
11	5	32.06	32.06	27.78	27.78	24.52	24.52
12	5	35.02	35.05	30.34	30.37	26.19	26.21

Uit de rekenresultaten volgt dat bij variant 2 iets hogere concentraties berekend worden dan bij variant 1. Dit wordt veroorzaakt door hogere verkeersintensiteiten. Ter plaatse van de verbreding (variant 2, locatie 2, 3 en 4) nemen de berekende concentraties ten opzichte van variant 1 af, ondanks een toename van verkeer. Deze afname is het gevolg van de verbreding.

Voor fijn stof zijn de berekende waarden weergegeven in tabel 1.7.

Tabel 1.7
aantal
overschrijdings-
dagen van het
24-uursgemiddelde
voor PM₁₀ (mg / m₃)
voor de autonome
situatie en de
varianten 1 en 2
(inclusief 'zeezout-
correctie')

locatie	afstand	variant 1	variant 2	variant 1	variant 2	variant 1	variant 2
	rand	2010	2010	2015	2015	2020	2020
	wegverharding (m)	dagen	dagen	dagen	dagen	dagen	dagen
1	5	28	28	22	22	19	19
2	5	25	24	20	20	17	17
3	5	26	25	21	20	18	18
4	5	26	26	21	21	18	18
5	5	30	30	22	22	18	18
6	5	27	27	21	21	17	17
7	5	20	20	16	16	14	14
8	5	32	32	23	23	19	19
9	5	26	26	20	20	17	17
10	5	22	22	17	17	15	15
11	5	22	22	18	18	16	16
12	5	27	27	21	21	17	18

Overige BLK-stoffen

In Nederland zijn de stoffen NO₂ en PM₁₀ maatgevend bij toetsing aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. In het BLK zijn tevens voor de stoffen benzo(a)pyreen (BaP), benzeen, koolstofmono-oxide (CO) en zwafeldioxide (SO₂) grenswaarden opgenomen. Momenteel wordt overal in Nederland ruimschoots voldaan aan de normen voor deze stoffen waardoor een nadere beschouwing achterwege gelaten kan worden. Uit de berekeningen waarbij deze stoffen wel zijn meegenomen wordt dit gestaafd. Deze stoffen worden in Nederland ten aanzien van wegverkeer als niet (meer) relevant beschouwd, de rekenresultaten zijn daarom ook niet opgenomen in deze rapportage.

1.7 ANALYSE BEREKENINGSRESULTATEN

Uit de berekeningen blijkt dat in de huidige situatie overschrijdingen optreden van het aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM_{10} .

In de toekomstige situaties 2010, 2015 en 2020 zijn geen overschreden van de jaargemiddelde concentratie NO_2 en het aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM_{10} . Dit geldt zowel voor de autonome situatie als voor de varianten 1 en 2.

De luchtkwaliteit verbetert in de situatie 2020 ten opzichte van 2015, 2010 en ten opzichte van de huidige situatie 2007, vanwege het schoner worden van de autoverkeer en door lagere achtergrondconcentraties in de toekomst.

Uit de rekenresultaten volgt dat bij variant 2 iets hogere concentraties berekend worden dan bij variant 1. Dit wordt veroorzaakt door hogere verkeersintensiteiten. Ter plaatse van de verbreding (variant 2, locatie 2, 3 en 4) nemen de berekende concentraties ten opzichte van variant 1 af, ondanks een toename van verkeer. Deze afname is het gevolg van de verbreding.

Leemten in kennis

Ter plaatse van de aansluiting van de N 209 met de N 472 zal ondanks de uitkomsten van dit onderzoek (géén overschrijdingen in 2010, 2015 en 2020) in werkelijkheid mogelijk toch sprake zijn van overschrijding van de grenswaarde voor NO_2 , vanwege de bijdrage die alle wegvakken hier gezamenlijk leveren. Het computerprogramma CAR II is echter niet toereikend om hier een betrouwbare inschatting van te maken, ondermeer omdat factoren zoals hoogteverschillen, afscherming en windrichting niet in de berekening mee genomen kunnen worden. Dit onderzoek voldoet echter wel voor een afweging van alternatieven in het kader van de m.e.r. procedure.

In een later stadium (voor de bestemmingsplanprocedure) dient voor de gekozen en uit te werken variant een meer gedetailleerder onderzoek verricht te worden. Bij een dergelijk onderzoek dienen berekeningen met behulp van bijvoorbeeld het meer geavanceerde computerprogramma 'Pluim Snelweg' verricht te worden, waarbij de effecten van bijvoorbeeld afscherming en hoogteverschillen kunnen worden meegenomen.

N209
ONDERZOEK LUCHTKWALITEIT EN
AKOESTISCH ONDERZOEK

PROVINCIE ZUID-HOLLAND

7 januari 2008
110621/CE7/0L9/000120

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Planomschrijving	3
1.3	Doel van het luchtonderzoek	4
1.4	Doel van het geluidsonderzoek	4
1.5	Leeswijzer	5
2	Lucht	6
2.1	Wet luchtkwaliteit	6
2.2	Uitgangspunten	9
2.3	Resultaten	12
3	Geluid	17
3.1	Wettelijk kader	17
3.2	Uitgangspunten	20
3.3	Resultaten	23
4	Conclusies	29
4.1	Lucht	29
4.2	Geluid	29
Bijlage 1	Resultaten luchtonderzoek	32
Bijlage 2	Resultaten geluidsonderzoek	33
	Colofon	34

HOOFDSTUK 1

Inleiding

1.1

AANLEIDING

De provincie Zuid-Holland werkt aan het plan om de N209 ter hoogte van Bergschenhoek te verbreden. In het kader van de te doorlopen bestemmingsplanprocedure dienen de milieuaspecten lucht en geluid onderzocht te worden waarbij getoetst wordt aan de van toepassing zijnde wetgeving. Het wettelijke toetsingskader voor het milieuaspect lucht is het Besluit luchtkwaliteit 2005 en voor het milieuaspect geluid de Wet geluidhinder 2006.

ARCADIS heeft daarom in opdracht van de provincie Zuid-Holland een onderzoek luchtkwaliteit en een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de verbreding van de N209.

1.2

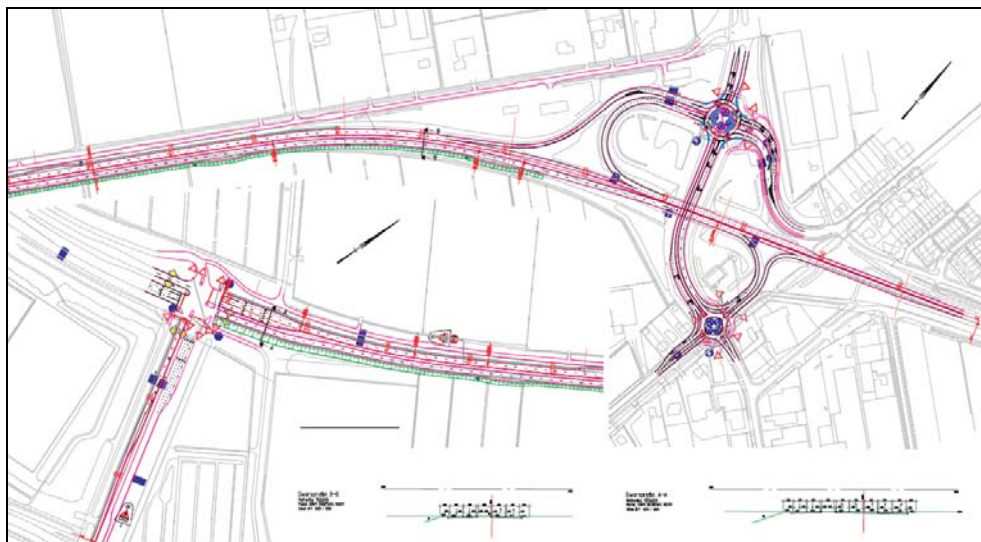
PLANOMSCHRIJVING

De N209 heeft in de huidige situatie 2x1 rijstrook en dient gewijzigd te worden naar 2x2 rijstroken. De weg wordt daarvoor verbreedt aan de zuidzijde. Daarnaast wordt het aantal opstelstroken op de Ankie Verbeek-Ohrlaan ter plaatse van de kruising met de N209 uitgebreid en wordt de aansluiting van de N209 op de N472 Boterdorpsweg, de Bergweg Noord, de Bergweg Zuid en de Leeuwenhoekweg gewijzigd (de twee bestaande rotondes waarop deze wegen aansluiten worden vervangen door turbo-rotondes).

Het wegontwerp is op onderstaande afbeelding weergegeven.

Afbeelding 1.1

Wegontwerp N209



Ten westen van de N209 is het plan Wilderszijde geprojecteerd. Dit plan bestaat ondermeer uit de realisatie van woningbouw. Om ter plaatse van de te bouwen woningen te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder dienen er maatregelen genomen te worden. Het Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam (IGWR) heeft in dit kader reeds de effecten van verschillende maatregelen onderzocht waaronder geluidsschermen, de maatregel die hier de voorkeur geniet. Deze schermen zijn nog niet gerealiseerd of vastgelegd in een bestemmingsplan.

1.3

DOEL VAN HET LUCHTONDERZOEK

Het doel van het luchtonderzoek is het vaststellen (berekenen) van de luchtkwaliteit en het toetsen aan de wettelijke grenswaarden. Voor het onderzoek lucht zijn de concentraties NO₂ en PM10 langs de te wijzigen weg in de toekomstige situatie berekend. De berekeningen zijn verricht voor de jaren 2008, 2010 en 2020. De berekende concentraties zijn vervolgens getoetst aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. Indien er overschrijdingen van de grenswaarden berekend zijn, dienen maatregelen beschouwd te worden.

1.4

DOEL VAN HET GELUIDSONDERZOEK

Het akoestisch onderzoek bestaat uit drie delen, namelijk een saneringsonderzoek, een reconstructie onderzoek en een aanvulling op een bestaand bestemmingsplanonderzoek.

Het doel van het saneringsonderzoek is te bepalen of zich binnen het onderzoeksgebied zogenaamde 'bestaande situaties' bevinden (dat zijn woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen waarvan de geluidsbelasting in 1986 al hoger dan 60 dB(A) was) waarvoor nog geen saneringswaarde is vastgesteld.

De Minister van VROM moet voor saneringssituaties eenmalig een zogenaamd saneringsprogramma vaststellen, waarin de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel of de grens van het terrein wordt vastgelegd. Voor de saneringssituaties waarvoor dit nog niet gebeurd is en tevens sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, moet dit alsnog gebeuren voordat de weg fysiek gewijzigd kan worden.

Het doel van het reconstructieonderzoek is het berekenen van de eventuele toename van de geluidsbelasting van geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszone van de te wijzigen wegen, die het gevolg is van de wijzigingen aan de weg. Hiervoor worden de geluidsbelastingen voor de jaren 2006 (ten minste één jaar voor de fysieke wijziging) en 2020 (ten minste tien jaar na openstelling van de gewijzigde weg) met elkaar vergeleken. Er is sprake van "reconstructie" in de zin van de Wet geluidhinder indien:

- De toename van de geluidsbelasting tussen deze peiljaren 2 dB of meer bedraagt.
- Of de toename tussen een eventueel eerder verleende hogere (sanerings)grenswaarde en de toekomstige situatie 2 dB of meer bedraagt.

Als sprake is van "reconstructie" in de zin van de Wet geluidhinder worden ook maatregelen onderzocht om deze toename van de geluidsbelasting zoveel mogelijk ongedaan te maken.

Tot slot zijn er berekeningen verricht waarbij de vereiste hoogtes en lengtes van de schermen ten westen van de N209 ten behoeve van Wilderszijde wordt vastgesteld. Deze berekeningen zijn een aanvulling op het reeds door IGWR uitgevoerde akoestisch onderzoek “Maatregelen N209 – Wilderszijde” d.d. 04-01-2006.

1.5

LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het luchtonderzoek en in hoofdstuk 3 is het geluidsonderzoek opgenomen. Tot slot volgen in hoofdstuk 4 de conclusies.

HOOFDSTUK 2 Lucht

2.1

WET LUCHTKWALITEIT

Afhankelijk van de concentraties luchtverontreinigende stoffen waaraan een persoon blootgesteld wordt, kunnen er acute en chronische gezondheidseffecten optreden. Acute gezondheidsproblemen, zoals keel- en neusirritatie en astmatische klachten, treden met name op bij sterk verhoogde concentraties van luchtverontreiniging. Chronische effecten treden op na langere tijd van blootstelling aan te hoge concentraties luchtverontreinigende stoffen. Om de gezondheidseffecten zoveel mogelijk te beperken zijn er in het Besluit luchtkwaliteit 2005 voor een aantal luchtverontreinigende stoffen normen gesteld.

Op 15 november 2007 is de nieuwe Wet Luchtkwaliteit van kracht geworden, waarmee het besluit is komen te vervallen. De normen en grenswaarden uit het besluit luchtkwaliteit zijn ongewijzigd overgenomen in de nieuwe wet. Er worden grenswaarden aangegeven voor de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), zwevende deeltjes (PM₁₀ of “fijn stof”), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO).

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 verving het eerdere Besluit luchtkwaliteit 2001. Dit laatste besluit bleek, mede door gerechtelijke uitspraken, te zorgen voor een stagnatie van besluitvormingsprocessen en planontwikkelingen. Om te zorgen dat een aantal belangrijke knelpunten in de wetgeving weggenomen worden is er per 5 augustus 2005 een nieuw Besluit luchtkwaliteit van kracht. Naast de eerder genoemde compensatie voor de component zeezout zijn er in het nieuwe Besluit luchtkwaliteit nog meer veranderingen ten opzichte van het oude Besluit luchtkwaliteit. Belangrijke veranderingen zijn:

- **Luchtkwaliteit mag niet verslechteren:** zolang de luchtkwaliteit niet verslechtert, mogen bestuursorganen hun bevoegdheden uitoefenen. Dat wil zeggen dat, zelfs bij een geconstateerde grenswaarde overschrijding, ontwikkelingen (plannen, projecten etc.) doorgang mogen vinden als de luchtkwaliteit niet verslechtert. In het oude besluit was het niet mogelijk tot ontwikkeling over te gaan als de luchtkwaliteit zich boven de grenswaarden bevond. Dat is in het nieuwe besluit onder voorwaarden wel mogelijk.
- **Toepassing saldobenadering:** in situaties met reeds heersende overschrijdingen van de grenswaarde mag de saldobenadering worden toegepast als door toedoen van een plan/project de luchtkwaliteit per saldo verbetert. Dit maakt het mogelijk plaatselijk een verslechtering van de luchtkwaliteit toe te staan als de luchtkwaliteit voor het gehele plangebied, de hele gemeente of zelfs de regio daar baat bij heeft en daardoor per saldo verbetert. Hoe saldering wettelijk mag en in de praktijk kan worden toegepast is verder uitgewerkt in respectievelijk de Salderingsregeling van 17 maart 2006 en de daarbij behorende handreiking van november 2006.

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Deze twee stoffen liggen in Nederland het dichtst bij de gestelde grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. Overschrijdingen van de andere genoemde stoffen komen in Nederland nauwelijks meer voor. Fijn stof en stikstofdioxide zullen dus in belangrijke mate bepalen of er rond een planontwikkeling een luchtkwaliteitsprobleem is. Om die reden heeft deze rapportage alleen betrekking op NO₂ en PM₁₀.

Hieronder zijn de toetsingskaders voor beide stoffen weergegeven.

Toetsingskader stikstofdioxide (NO)

De gezondheidseffecten veroorzaakt door hoge concentraties stikstofdioxide bestaan uit het verminderen van de longfunctie en het optreden van astmatische klachten of geïrriteerde luchtwegen.

Stikstofdioxide komt vrij bij de verbranding van fossiele brandstoffen en soms als procesemissie van de industrie. Veruit de belangrijkste bron van stikstofdioxide in de buitenlucht is het gemotoriseerde verkeer. Andere bronnen zijn de industrie (met name stookinstallaties voor energieopwekking), landbouw, huishoudens (CV-ketel, open haard) en bronnen in het buitenland.

Mede doordat een aantal bronnen in de afgelopen jaren een stuk schoner is geworden, dalen de laatste jaren de stikstofdioxideconcentraties in de stedelijke buitenlucht enigszins. Dat neemt niet weg dat nabij drukke verkeerswegen de normen overschreden kunnen worden. In onderstaande tabel zijn de normen weergegeven zoals deze gelden in Nederland en in de rest van de Europese Gemeenschap.

Tabel 2.1

Normen uit het Besluit
luchtkwaliteit t.a.v. de
luchtcomponent stikstofdioxide
(NO₂)

Toetsingseenheid	Maximale concentratie	Opmerking
<i>jaargemiddelde concentratie:</i> grenswaarde per 01-01-2010	40 µg/m ³	
plandrempel 2008	44 µg/m ³	Tot 2010 neemt de plandrempel jaarlijks met 2 µg/m ³ af
<i>uurgemiddelde concentratie¹⁾:</i> grenswaarde vanaf 01-01-2010	200 µg/m ³	overschrijding maximaal 18 uur per kalenderjaar toegestaan
plandrempel (2008)	220 µg/m ³	Tot 2010 neemt de plandrempel met 10 µg/m ³ per jaar af. De grenswaarde gaat gelden vanaf 2010
grenswaarde tot aan 01-01-2010	290 µg/m ³	overschrijding maximaal 18 uur per kalenderjaar toegestaan
alarmdrempel	400 µg/m ³	overschrijding maximaal 18 x per kalenderjaar toegestaan bij gebieden > 100 km ²

¹⁾ De uurgemiddelde concentratie is van toepassing voor wegen met een etmaalintensiteit van tenminste 40.000 motorvoertuigen.

Voor de berekeningen en toetsing van de luchtkwaliteitssituatie is met name de jaargemiddelde concentratie NO₂ relevant. Deze toetsing blijkt in zeer veel gevallen bepalend.

Toetsingskader Fijn Stof (PM₁₀)

Fijn stof is een belangrijke indicatorstof voor gezondheidsrisico's. De gezondheidseffecten bestaan uit een verhoogd risico op voortijdig overlijden ten gevolge van luchtwegaandoening of hart- en vaatziekten. Ook kunnen hoge fijn stofconcentraties leiden tot een vermindering van de longfunctie, tot luchtwegklachten en tot een toename van het aantal ziekenhuisopnamen.

In Nederland zijn de industrie en het verkeer de belangrijkste bronnen van fijn stof. Fijn stof heeft een lange levensduur in de atmosfeer, waardoor de bijdrage van buitenlandse bronnen (o.a. België en Duitsland) aan de gemiddelde concentratie in heel Nederland groot is (circa ¾ deel komt uit het buitenland). Nabij grote steden en bij grote industriegebieden (Rijnmond) is de concentratie fijn stof hoger door lokale emissies/bronnen.

In onderstaande tabel zijn de normen weergegeven zoals deze vanaf 2005 gelden in Nederland en de rest van de Europese Gemeenschap.

Tabel 2.2

Normen uit het Besluit
luchtkwaliteit t.a.v. de
luchtcomponent fijn stof (PM₁₀)

Toetsingseenheid	Maximale concentratie	Opmerking
jaargemiddelde concentratie, humaan: grenswaarde per 01-01-2005	40 µg/m ³	
24-uursgemiddelde concentratie, humaan: grenswaarde per 01-01-2005	50 µg/m ³	overschrijding maximaal 35 dagen per kalenderjaar toegestaan

Meetregeling luchtkwaliteit

Voor de berekening en toetsing van de luchtkwaliteitssituatie van fijn stof zijn de jaargemiddelde en de 24-uursgemiddelde concentratie van belang. Als norm wordt de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ gehanteerd. Deze norm voor fijn stof geldt vanaf 1 januari 2005. Voor de onschadelijke component zeezout in het fijn stof mag een correctie op de heersende fijn stofconcentraties worden toegepast. Deze correcties zijn vastgelegd in de meetregeling luchtkwaliteit 2005. De correctie ligt, afhankelijk van de situering in Nederland, tussen de 3 en 7 µg/m³ voor het jaargemiddelde concentratie. Voor dit project geldt een zeezoutcorrectie van 6 µg/m³.

Voor de 24-uursgemiddelde concentratie wordt de norm van 50 µg/m³ gehanteerd die ook vanaf 1 januari 2005 van toepassing is. Deze waarde mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden. Ook voor het aantal overschrijdingsdagen mag een correctie ten aanzien van zeezout worden toegepast. Het aantal overschrijdingsdagen mag, ongeacht de locatie, met 6 dagen worden verminderd.

Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit

Op 27 november 2006 is het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit (Mrv) inwerking getreden. In het Mrv zijn de methoden beschreven waarmee gerekend moet worden in de verschillende situaties.

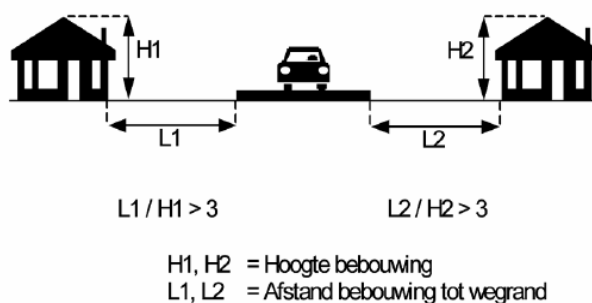
In het Mrv is vastgelegd op welke afstand ten opzichte van de weg getoetst wordt aan de luchtkwaliteit. Stikstofdioxide wordt berekend op maximaal 5 meter vanuit de wegrand. Voor fijn stof wordt de afstand van maximaal 10 meter vanuit de wegrand gehanteerd. Daarnaast zijn er 2 standaardrekenmethoden ontwikkeld voor het rekenen aan de luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer. Met standaardrekenmethode 1 (SRM 1) wordt

gerekend als er sprake is van de toetsing van een binnenstedelijke situatie. De rekenmethode werkt met een versimpelde methode waarbij de volgende voorwaarden in acht moeten worden genomen:

- De weg ligt in een stedelijke omgeving.
- Er is nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de weg en de omgeving.
- Langs de weg bevinden zich geen afschermende constructies (zoals geluidsschermen of geluidswallen).
- De weg is vrij van tunnels.

Standaardrekenmethode 2 (SRM 2) wordt toegepast bij berekeningen aan de luchtkwaliteit in buitenstedelijke situaties. De verspreiding verloopt in buitenstedelijke situaties op een andere wijze, waardoor een andere rekenwijze noodzakelijk is. Standaardrekenmethode 2 kan toegepast worden indien voldaan wordt aan de volgende voorwaarde:

- De afstand van de wegrand tot de bebouwing, gedeeld door de hoogte van de bebouwing is groter dan 3, zie onderstaande afbeelding.



Binnen dit toepassingsbereik zijn de volgende varianten mogelijk:

- De aanwezigheid van een middenberm.
- Eén of meerdere rijbanen per rijrichting.
- Een hoge wegligging ten opzichte van het plaatselijk maaiveld.
- De aanwezigheid van schermen of wallen aan 1 of 2 zijden van de weg (minimale hoogte 1 m, maximale hoogte 6 m) op maximaal 50 m van de wegrand.

Voor de situaties die buiten het toepassingsgebied van SRM 1 en SRM 2 vallen, is een derde standaardrekenmethode beschikbaar. Met deze methode kan onder andere de luchtkwaliteit bij inrichtingen berekend worden.

2.2

UITGANGSPUNTEN

Rekenmethode

De berekeningen in dit onderzoek zijn uitgevoerd met het rekenmodel Pluim Snelweg 1.2 van TNO. Dit model is gebaseerd op standaardrekenmethode 2 van het meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit.

Op 21 februari 2007 is door het ministerie van VROM de beschikking (LMV2007.017324) afgegeven, waarin is aangegeven dat het rekenmodel Pluim Snelweg 1.2 binnen het toepassingsgebied van standaardrekenmethode 2 is goedgekeurd. De gebruikte GCN en emissiefactoren, zijn de door VROM vrijgegeven dataset van maart 2007.

Toetsjaren

De luchtkwaliteit is berekend voor de situaties 2008, 2010 en 2020 (allen met planontwikkeling en etmaalintensiteiten van 2020). Het peiljaar 2008 is berekend als eerst mogelijk jaar na openstelling, het jaar 2010 omdat in dit jaar de grenswaarde voor NO₂ van kracht wordt. Het jaar 2020 is doorgerekend om een goede indruk te krijgen van de ontwikkeling in de luchtkwaliteitssituatie in de toekomst. In de loop van de jaren zullen de verkeersintensiteiten toenemen en de uitstoot per auto afnemen. In vergelijking met 2020 en 2010 zijn de achtergrondconcentratie en de uitstoot per voertuig in 2008 relatief hoog. Alle berekeningen zijn verricht met de verkeersgegevens voor de situatie 2020 met planontwikkeling. Aangezien de verkeersintensiteiten in dit jaar het hoogst zijn is er dus sprake van een worst-case benadering.

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens voor het jaar 2020 met verbreding zijn opgenomen in onderstaande tabel. De ligging van de wegen is weergegeven op onderstaande afbeelding.

Tabel 2.3

Verkeersgegevens

nr	weg	Etmaal- intensiteit	Verdeling		
		2020	Lv	Mv	Zv
1	N209 Leeuwenakkerweg	24.500	87.0	6.5	6.5
2	N209 viaduct N472	30.400	87.6	6.2	6.2
3	N209 Zestienhovenweg	37.100	88.4	5.8	5.8
4	N209 Doenkade	32.600	86.2	6.9	6.9
5	N472 Boterdorpseweg	22.100	94.7	3.3	2.0
6	Bergweg noord	4.300	96.3	2.4	1.3
7	Leeuwenhoekweg	5.000	91.6	4.2	4.2
8	Bergweg zuid	7.700	91.8	4.1	4.1
9	Ankie Verbeek-Ohrlaan	29.600	95.8	2.1	2.1

lv = lichte motorvoertuigen

mv = middelzware motorvoertuigen

zv = zware motorvoertuigen

Afbeelding 2.2

Ligging van de wegen



Wegkarakteristieken Pluimmodel

In onderstaande tabel zijn de overige voor het Pluimmodel relevante wegkarakteristieken opgenomen die zijn gebruikt als invoergegevens voor de berekeningen.

Tabel 2.4

Invoerparameters voor de wegen in het Pluimmodel

Wegen	Snelheid lichte mvt	Snelheid vrachtverkeer	Ruwheids klasse	wegtype	congestie	weghoogte
N209 Leeuwenakkerweg	80	80	3	2	0.28	0.5 - 4,5 m
N209 viaduct N472	80	80	3	2	0.11	4.5 - 7 m
N209 Zestienhovenweg	80	80	3	2	0.17	0.5 - 7 m
N209 Doenkade	80	80	3	2	0.15	0.5 m
N472 Boterdorpseweg	50	50	3	1	-	0 m
Bergweg noord	50	50	3	1	-	2.5 m
Leeuwenhoekweg	50	50	3	1	-	1 - 2.5 m
Bergweg zuid	50	50	3	1	-	2.5 m
Ankie Verbeek-Ohrlaan	50	50	3	1	-	0 m

mvt = motorvoertuigen (snelheid in km/uur).

vrachtverkeer = middelzware en zware motorvoertuigen (snelheid in km/uur).

ruwheidsklasse 3 = klasse 'ruw': beperkte bebouwing ($z_o = 0,25$ m).

wegtype 1 = snelheid van personenvoertuigen tot 50 km/uur

wegtype 2 = snelheid van personenvoertuigen tot 80 km/uur

congestie = fractie verkeer in file per etmaal (bepaald op basis van I/C verhoudingen)

weghoogte = hoogte ten opzichte van het plaatselijk maaiveld.

In de berekening is gekozen voor de achtergrondconcentraties van respectievelijk 2008, 2010 en 2020.

De meteorologie is in sterke mate bepalend voor de verspreidingsrichting, de mate van verdunning van de wegverkeeremissie en de omzetting van NO naar NO₂. Voor de afgelopen jaren is de meteo beschikbaar van dat betreffende jaar. Voor de toekomstige jaren is het langjarig gemiddelde over 1995 – 1999 beschikbaar. Afhankelijk van de ligging van de onderzoekslocatie kan gekozen worden voor de meteo van Schiphol of Eindhoven (oostelijk van de lijn Breda-Utrecht-Amersfoort-Assen). In dit onderzoek is gekozen voor de meteo van Schiphol. Het meteobestand bestaat uit een tabel met de frequenties van voorkomen van de verschillende combinaties van windrichting en windsnelheid.

2.3

RESULTATEN

In onderstaande paragraaf zijn de rekenresultaten van het luchtonderzoek opgenomen. De berekende concentraties NO₂ en PM10 zijn op afbeeldingen weergegeven, waarbij de concentraties van de betreffende stoffen in klassen worden weergegeven. Het betreffen de achtergrondconcentraties inclusief de bijdragen van de onderzochte wegen. De berekeningen zijn voor zowel NO₂ als PM10 verricht op een afstand van 5 m van de kant wegverharding tot een afstand van 500 m van de kant wegverharding (het gebied binnen een afstand van 5 m vanaf de kant wegverharding wordt niet berekend). Het onderzoeksgebied is voorbij de werkgrenzen over een lengte van 1 km doorgetrokken.

De weergegeven afbeeldingen zijn op een groter formaat tevens opgenomen in bijlage 1.

Toetsjaar 2008

De berekende concentraties NO₂ in het jaar 2008 zijn weergegeven op onderstaande afbeelding.

Afbeelding 2.3

Concentraties NO₂ in het jaar 2008

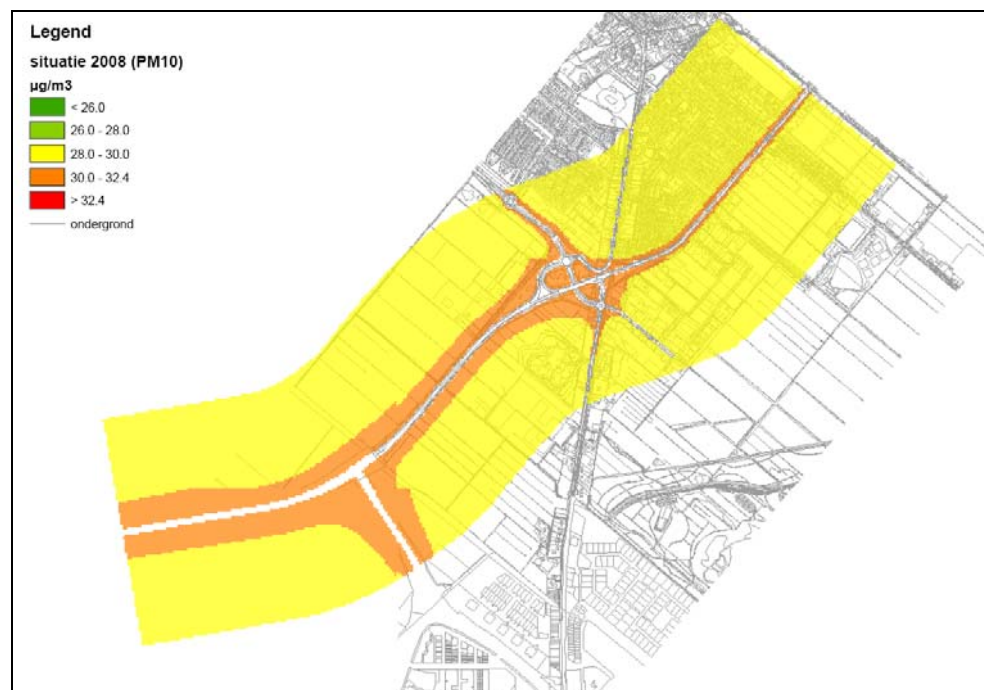


Uit bovenstaande afbeelding volgt dat de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 op meerdere plaatsen langs de beschouwde wegen overschreden wordt. De hoogst berekende concentratie NO_2 bedraagt $42.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. In 2008 is de grenswaarde voor NO_2 echter nog niet van kracht (op 1 januari 2010 gaat deze grenswaarde pas van kracht) en is alleen de plandrempelwaarde van $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$ van toepassing. De plandrempelwaarde voor NO_2 wordt niet overschreden.

De berekende concentraties PM_{10} in het jaar 2008 zijn weergegeven op onderstaande afbeelding.

Afbeelding 2.4

Concentraties PM_{10} in het jaar 2008



Uit bovenstaande afbeelding volgt dat de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentratie PM_{10} nergens langs de beschouwde wegen overschreden wordt. De hoogst berekende concentratie PM_{10} bedraagt $32.2 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

De grenswaarde van 35 overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde staat gelijk aan een jaargemiddelde concentratie van $32.4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (exclusief zeezoutcorrecties). Aangezien de jaargemiddelde concentratie nergens hoger is dan $32.4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt de grenswaarde van 35 overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde tevens niet overschreden.

Toetsjaar 2010

De berekende concentraties NO_2 in het jaar 2010 zijn weergegeven op onderstaande afbeelding.

Afbeelding 2.5

Concentraties NO₂ in het jaar 2010



Uit bovenstaande afbeelding volgt dat de grenswaarde van 40 µg/m³ voor NO₂ nergens langs de beschouwde wegen overschreden wordt. De hoogst berekende concentratie NO₂ bedraagt 39.2 µg/m³.

De berekende concentraties PM₁₀ in het jaar 2010 zijn weergegeven op onderstaande afbeelding.

Afbeelding 2.6

Concentraties PM₁₀ in het jaar 2010



Uit bovenstaande afbeelding volgt dat de grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ nergens langs de beschouwde wegen overschreden wordt. De hoogst berekende concentratie PM₁₀ bedraagt 30.2 µg/m³.

De grenswaarde van 35 overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde staat gelijk aan een jaargemiddelde concentratie van $32.4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (exclusief zeezoutcorrecties). Aangezien de jaargemiddelde concentratie nergens hoger is dan $32.4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt de grenswaarde van 35 overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde tevens niet overschreden.

Toetsjaar 2020

De berekende concentraties NO_2 in het jaar 2020 zijn weergegeven op onderstaande afbeelding.

Afbeelding 2.7

Concentraties NO_2 in het jaar 2020



Uit bovenstaande afbeelding volgt dat de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 nergens langs de beschouwde wegen overschreden wordt. De hoogst berekende concentratie NO_2 bedraagt $29.6 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

De berekende concentraties PM_{10} in het jaar 2020 zijn weergegeven op onderstaande afbeelding.

Afbeelding 2.8

Concentraties PM10 in het jaar
2020



Uit bovenstaande afbeelding volgt dat de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentratie PM10 nergens langs de beschouwde wegen overschreden wordt. De hoogst berekende concentratie PM10 bedraagt $27.0 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

De grenswaarde van 35 overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde staat gelijk aan een jaargemiddelde concentratie van $32.4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (exclusief zeezoutcorrecties). Aangezien de jaargemiddelde concentratie nergens hoger is dan $32.4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt de grenswaarde van 35 overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde tevens niet overschreden.

HOOFDSTUK 3 Geluid

3.1

WETTELIJK KADER

Als via een streekplan, bestemmingsplan of een artikel 19-procedure (Wro) de aanleg van een nieuwe weg mogelijk wordt gemaakt of een bestaande weg wordt gewijzigd, is er sprake van een 'nieuwe situatie' in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh). Indien binnen de geluidszone van de weg een geluidsgevoelige bestemming zoals een woning is gelegen, moet een akoestisch onderzoek uitgevoerd worden naar de geluidsbelasting afkomstig van die weg.

Dosismaat Lden

De geluidsbelasting voor wegverkeerslawaaï wordt uitgedrukt in de dosismaat Lden (day, evening, night) en is het gemiddelde van de geluidsbelasting in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur), de geluidsbelasting in de avondperiode (19.00 – 23.00 uur) vermeerderd met 5 dB en de geluidsbelasting in de nachtperiode (23.00 – 07.00 uur) vermeerderd met 10 dB. De eenheid van Lden is dB.

Geluidsbelastingen berekend voor het jaar 1986 ten behoeve van het vaststellen van saneringswoningen worden uitgedrukt in de 'oude' dosismaat LAeq met als eenheid dB(A).

Geluidszones

In de Wet geluidhinder zijn geluidszones gedefinieerd. De geluidszones zijn te beschouwen als aandachts- of onderzoeksgebieden. De geluidszones zijn van rechtswege aanwezig. Dat wil zeggen dat er geen apart besluit nodig is om ze in te stellen.

De wettelijke breedte van de geluidszone wordt bepaald door het aantal rijstroken van de weg en het binnen- of buitenstedelijke karakter van de omgeving langs de weg. In de volgende tabel zijn de wettelijke zonebreedten die de Wgh kent opgenomen.

Tabel 3.5

Breedte van de geluidszone

Aantal rijstroken	Breedte van de geluidszone	
	Buitenstedelijk gebied	Stedelijk gebied
5 of meer	600 m	350 m
3 of 4	400 m	350 m
1 of 2	250 m	200 m

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 (bepaald door borden komgrens) 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.

Wegen die geen zone hebben en waarop de Wet geluidhinder dus niet van toepassing is, zijn:

- Wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied.
- Wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt.

Geluidsgevoelige bestemmingen

De grenswaarden van de Wet geluidhinder gelden voor de geluidsgevoelige bestemmingen die liggen binnen de geluidszone van de weg. In de Wet geluidhinder en het Besluit Geluidhinder zijn de geluidsgevoelige bestemmingen als volgt gedefinieerd:

- Woningen.
- Onderwijsgebouwen (uitgezonderd gymnastieklokalen).
- Ziekenhuizen en verpleeghuizen.
- Andere gezondheidszorggebouwen (verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleuterdagverblijven).
- Woonwagenstandplaatsen.
- Terreinen die behoren bij andere gezondheidszorggebouwen, voor zover daar zorg verleend wordt.

Aftrek op de berekende resultaten

Het beleid van de Nederlandse overheid en de Europese Unie (EU) is erop gericht om de geluidsemissie van het verkeer te verminderen. Dit wordt bereikt door steeds strengere eisen te stellen aan de geluidsemissies van voertuigen en banden (in EU-verband) en door onderzoek naar stillere wegdekverhardingen te stimuleren (door de Nederlandse overheid). In de Wet geluidhinder is in artikel 110g de mogelijkheid geboden om hierop te anticiperen in het geluidsonderzoek, aangezien in het geluidsonderzoek de toekomstige geluidsbelastingen maatgevend zijn. In artikel 110g van de Wgh is bepaald dat op het reken- of meetresultaat een aftrek wordt toegepast in verband met het stiller worden van het autoverkeer. De hoogte van deze aftrek is geregeld in artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. De aftrek bedraagt:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt.
- 5 dB voor de overige wegen.
- 0 dB bij het bepalen van de geluidswering van de gevels.

Voor 1986 berekeningen (vaststellen saneringswoningen) geldt dat voor alle wegen een aftrek van 5 dB(A) gehanteerd mag worden.

Afrondingsregels

Bij de toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder wordt de berekende geluidsbelasting, zoals is bepaald in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, afgerond op een hele decibel. Daarbij wordt een waarde die precies op een halve decibel eindigt, afgerond naar het dichtstbijzijnde even getal. Zo wordt een geluidsbelasting van 48,50 afgerond naar 48 dB.

Bij het bepalen van het verschil tussen twee geluidsbelastingswaarden wordt uitgegaan van de niet-afgeronde waarden.

Grenswaarden nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen

Het projecteren van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen in de geluidszone van (spoor)wegen geldt als een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidsbelasting afkomstig van het wegverkeer bij nieuwe geluidsgevoelige gebouwen bedraagt 48 dB. Een overzicht van de grenswaarden is opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 3.6

Overzicht van grenswaarden die gelden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen

Soort bestemming	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximale grenswaarde [dB]
woning	48	63 stedelijk 68 stedelijk vervangende nieuwbouw 53 buitenstedelijk 58 buitenstedelijk vervangende nieuwbouw 58 buitenstedelijk agrarische bedrijfswoning
onderwijs, ziekenhuis, verpleeghuis	48	63 stedelijk 53 buitenstedelijk
andere gezondheidszorggebouwen	48	53
woonwagenstandplaats	48	53
ander geluidsgevoelig terrein dan woonwagenstandplaats	53	58

Binnenwaarde

Wanneer een hogere waarde vastgesteld wordt, moet de gemeenteraad op grond van art. 111a van de Wgh maatregelen treffen voor de geluidswering van de gevels om ervoor te zorgen dat de geluidsbelasting binnen de geluidsgevoelige ruimten van de betreffende gebouwen niet boven de maximaal toelaatbare waarde uitkomt. Deze grenswaarde bedraagt voor woningen doorgaans 33 dB. Wanneer voor de betreffende woning eerder een saneringswaarde is vastgesteld of wanneer de geluidsbelasting in 1986 al hoger was dan 60 dB(A), bedraagt de maximale binnenwaarde echter 43 dB.

Grenswaarden reconstructie

Voor alle geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van een te wijzigen weg moet bij een wijziging van de weg onderzocht worden of er sprake is van "reconstructie" van die weg zoals dat is gedefinieerd in de Wgh. Er is sprake van een reconstructie indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstige maatgevende jaar zonder maatregelen, met 2 dB of meer wordt verhoogd ten opzichte van hoogst toelaatbare geluidsbelasting. Het toekomstig maatgevende jaar is meestal het tiende jaar na de wijzigingen.

De hoogst toelaatbare geluidsbelasting is bepaald in artikel 100 van de Wet geluidhinder. In dit artikel wordt onderscheid gemaakt tussen de bestemmingen waarvoor reeds een hogere waarde is vastgesteld en de bestemmingen waarvoor geen hogere waarde is vastgesteld. Indien reeds een hogere waarde is vastgesteld geldt als de hoogst toelaatbare geluidsbelasting de laagste waarde van:

- De heersende waarde (1 jaar voor de wijzigingen aan de weg).
- En de eerder vastgestelde waarde.

Indien geen hogere waarde is vastgesteld en de heersende waarde bedraagt meer dan 48 dB, dan geldt de heersende geluidsbelasting (1 jaar voor de wijzigingen aan de weg) als de hoogst toelaatbare geluidsbelasting.

In alle situaties geldt dat 48 dB de ondergrens is van de hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

Indien sprake is van een reconstructie moeten maatregelen onderzocht worden. Het doel daarbij is om de toekomstige geluidsbelasting zo veel mogelijk terug te brengen tot de hoogst toelaatbare waarde. Daarbij wordt eerst gekeken naar maatregelen bij de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidsschermen of -wallen). Ook wordt naar de doelmatigheid van de maatregelen gekeken. Indien maatregelen niet voldoende of haalbaar zijn, kan een hogere waarde dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De maximaal vast te stellen hogere waarde voor woningen is vermeld in onderstaande tabel.

De toename van de geluidsbelasting mag niet meer dan 5 dB bedragen, tenzij de geluidsbelasting van een gelijk aantal woningen elders, met een tenminste gelijke waarde vermindert.

Tabel 3.7

Overzicht van grenswaarden voor woningen bij wijzingen aan een weg

Situatie	Hoogst toelaatbare waarde	Maximale grenswaarde
niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting ≤ 53 dB	heersende geluidsbelasting met ondergrens van 48 dB	63 dB stedelijk gebied 58 buitenstedelijk gebied
niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting > 53 dB	heersende geluidsbelasting	68 dB
eerder vastgestelde hogere waarde	laagste van: - heersende waarde (ondergrens 48 dB) - eerder vastgestelde hogere waarde	63 dB stedelijk gebied 58 buitenstedelijk gebied

Sanering

Als een woning of andere geluidsgevoelige bestemming in 1986 aanwezig was en toen al een geluidsbelasting ondervond van meer dan 60 dB(A), dan is sprake van een saneringssituatie.

De Minister van VROM moet voor saneringssituaties eenmalig een zogenaamd saneringsprogramma vaststellen, waarin de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel of de grens van het terrein wordt vastgelegd. Voor de saneringssituaties waarvoor dit nog niet gebeurd is en tevens sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, moet dit alsnog gebeuren voordat de weg fysiek gewijzigd kan worden.

3.2

UITGANGSPUNTEN

Rekenmethode

Voor het uitvoeren van de berekeningen is gebruik gemaakt van het computerprogramma Geonoise (versie 5.40). De berekeningen met dit computerprogramma zijn overeenkomstig Standaard rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Hierin is voorgeschreven dat met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden wordt, zoals de samenstelling van het verkeer, wegdektype, afstandsreducties, reflecties, afschermingen,

bodem- en luchtdemping, helling- en kruispuntcorrecties, hoogteligging van de weg, enzovoorts.

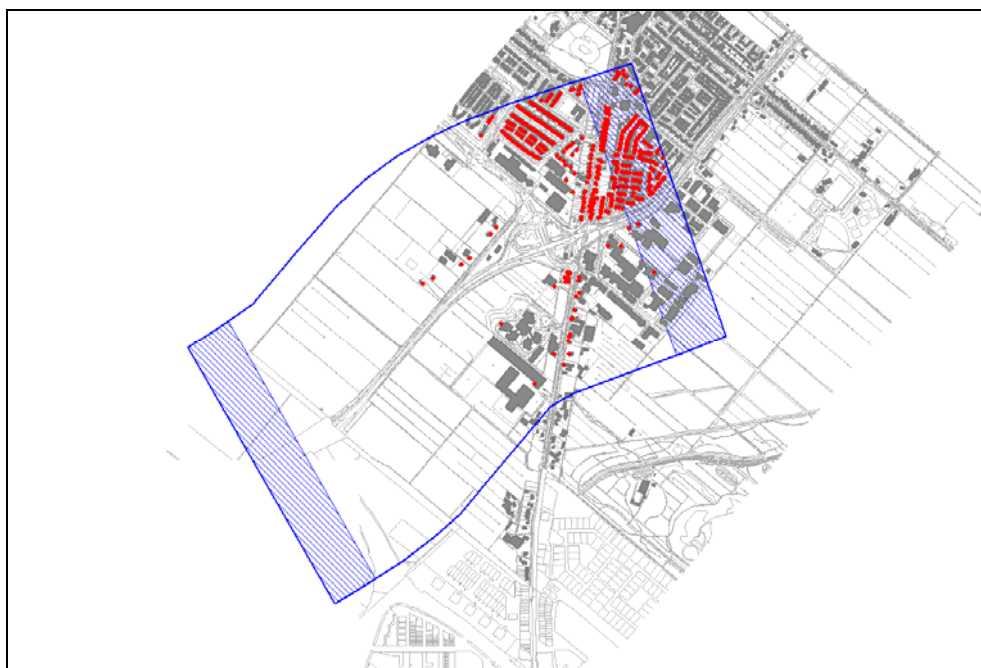
Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied beslaat een gebied van 600 m aan weerszijden van de N209 (de wettelijk zonebreedte). Voorbij de werkgrenzen loopt het onderzoeksgebied 1/3 van de wettelijke zonebreedte door, in dit geval dus 200m ($600/3=200\text{m}$). Binnen het onderzoeksgebied is bij elke geluidsgevoelige bestemming een rekenpunt geplaatst.

Op de volgende afbeelding is met een blauwe lijn de grens van het onderzoeksgebied weergegeven. De uitbreidingen van het onderzoeksgebied voorbij de werkgrenzen zijn gearceerd weergegeven. De rekenpunten zijn met rood weergegeven.

Afbeelding 3.9

Onderzoeksgebied



Verkeersgegevens

De verkeersgegevens voor de peiljaren 1986, 2006, en 2020 met verbreding zijn opgenomen in onderstaande tabel. De verkeersintensiteiten voor 1986 zijn afgeleid van de verkeersintensiteiten voor de huidige situatie 2006 en zijn teruggerekend op basis 1.5% verkeersgroei per jaar. De ligging van de wegen is weergegeven in de volgende afbeelding.

Tabel 3.8

Verkeersgegevens

nr	weg	etmaalintensiteit			uurpercentage			verdeling (dag/avond/nacht)		
		1986	2006	2020	dag	avond	nacht	Lv	Mv	Zv
1	N209 Leeuwenakkerweg	16.100	21.800	24.500	6.4	3.7	1.0	86/90/86	7/5/7	7/5/7
2	N209 viaduct N472	19.500	26.400	30.400	6.4	3.7	1.0	88/90/88	6/5/6	6/5/6
3	N209 Zestienhovenweg	23.900	32.300	37.100	6.4	3.7	1.0	88/90/88	6/5/6	6/5/6
4	N209 Doenkade	22.200	30.000	32.600	6.4	3.7	1.0	86/88/86	7/6/7	7/6/7
5	N472 Boterderseweg	13.400	18.100	22.100	6.4	3.7	1.0	95/95/95	3/3/3	2/2/2
6	Bergweg noord	4.200	5.600	4.300	6.4	3.7	1.0	96/97/96	2/2/2	2/1/2
7	Leeuwenhoekweg	2.200	2.900	5.000	6.4	3.7	1.0	90/92/90	5/4/5	5/4/5
8	Bergweg zuid	5.300	7.200	7.700	6.4	3.7	1.0	92/94/92	4/3/4	4/3/4
9	Ankie Verbeek-Ohrlaan	15.200	20.600	29.600	6.4	3.7	1.0	96/96/96	2/2/2	2/2/2

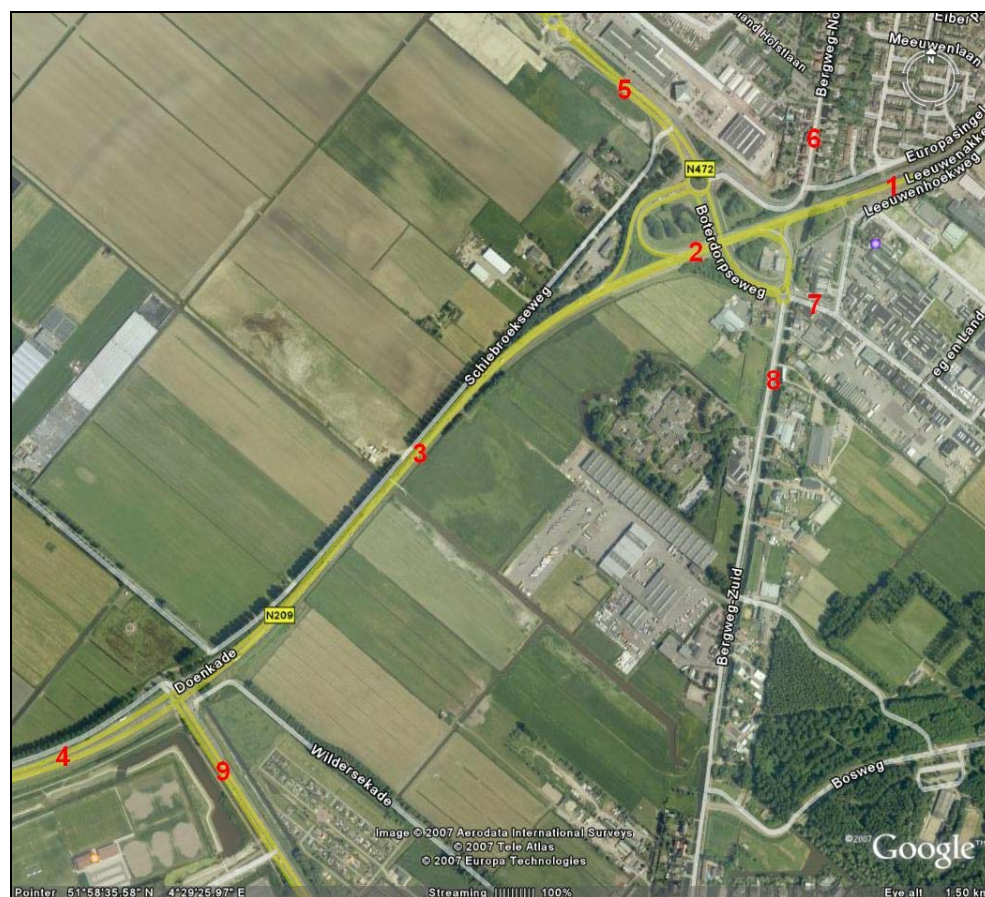
Lv = lichte motorvoertuigen

Mv = middelzware motorvoertuigen

Zv = zware motorvoertuigen

Afbeelding 3.10

Ligging van de wegen



De snelheden zijn weergegeven in onderstaande tabel. Ter plaatse van rotondes is een snelheid van 30 km/uur ingevoerd en ter plaatse van toe- en afritten oplopend een snelheid van 50 en 65 km/uur.

Tabel 3.9

Rijsnelheden

nr	weg	snelheid (km/uur)
1	N209 Leeuwenakkerweg	80
2	N209 viaduct N472	80
3	N209 Zestienhovenweg	80
4	N209 Doenkade	80
5	N472 Boterdorpseweg	50
6	Bergweg noord	50
7	Leeuwenhoekweg	50
8	Bergweg zuid	50
9	Ankie Verbeek-Ohrlaan	50

Het wegdek van alle wegen bestaat uit fijn asfalt (DAB). Ter plaatse van rotondes is een obstakel ingevoerd die een toeslag geeft voor afremmend en optrekkend verkeer. Ter plaatse van de kruising van de Ankie-Verbeek-Ohrlaan met de N209 is een kruispuntcorrectie toegepast.

Hogere waarden

Voor een woning aan de Schiebroekseweg nr. 8 is een hogere waarde verleend van 59 dB(A).

Omdat deze hogere waarde vóór de wijziging van de Wgh op 1 februari 2007 is vastgesteld, is deze hogere waarde nog als etmaalwaarde in dB(A) vastgesteld. Deze moet dan op grond van artikel 110h van de Wgh eerst omgerekend worden tot Lden-waarde in dB. Die omrekening verloopt als volgt:

1. Bepaal op basis van de situatie in het jaar voorafgaand aan de wijziging van de weg het verschil tussen Lden en de etmaalwaarde (niet afgerond getal).
2. Corrigeer de hogere waarde in dB(A) (geheel getal) op basis van het bij 1 gevonden verschil (niet afgerond getal) naar een hogere waarde in dB (dit levert een niet afgerond getal op en dient ook niet te worden afgerond).
3. Indien het resultaat van 2 lager is dan 48 dB, dan krijgt de omgerekende-hogere waarde per definitie de waarde 48 dB (ondergrens).

3.3

RESULTATEN

Saneringsonderzoek

Uit navraag bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV) volgt dat er binnen het onderzoeksgebied géén saneringswoningen zijn vastgesteld.

Om vast te stellen of er saneringswoningen gelegen zijn binnen het onderzoeksgebied zijn berekeningen voor het jaar 1986 verricht. De geluidsbelastingen ter plaatse van de geluidsgevoelige bestemmingen zijn berekeningen ten gevolge van de N209, de N472 Boterdorpseweg, de Bergweg Noord, de Bergweg Zuid, de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Leeuwenhoekweg.

Op de berekende geluidsbelastingen is conform het in 1986 van toepassing zijnde Reken en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï 1981 (RMW 1981) een correctie van 5 dB(A) toegepast.

Uit de rekenresultaten volgt dat ten gevolge van geen van de beschouwde wegen voor de situatie in 1986 een geluidsbelasting hoger dan 60 dB(A) berekend wordt. Er zijn ten gevolge van deze wegen binnen het onderzoeksgebied géén saneringswoningen.

Een overzicht van de rekenresultaten op alle rekenpunten is opgenomen in bijlage 2.

Reconstructieonderzoek

Ten behoeve van het reconstructieonderzoek zijn berekeningen verricht voor het jaar 2006 en het jaar 2020 (situatie met verbreding). De geluidsbelastingen zijn berekend ten gevolge van de N209, de N472 Boterdorpseweg, de Bergweg Noord, de Bergweg Zuid, de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Leeuwenhoekweg. Dit zijn namelijk de wegen waar sprake is van een fysieke wijziging.

Voor de berekening van de toekomstige situatie 2020 met verbreding van de N209 is geen rekeningen gehouden met de geluidsschermen langs de N209 die ten behoeve van het plan Wilderszijde geplaatst dienen te worden. Deze schermen zijn namelijk niet vastgelegd in een bestemmingsplan en de komst van deze schermen staat formeel nog niet vast.

De hogere waarde voor de woning aan de Schiebroekseweg nr.8 is vastgesteld als etmaalwaarde in dB(A) en dient voor het reconstructieonderzoek omgerekend te worden tot Lden-waarde. Hieronder volgt de omrekening:

- op 1.5 m hoog: $LA_{eq} = 58.48 \text{ dB(A)}$ $L_{den} = 57.52 \text{ dB}$
 - verschil is $58.48 - 57.52 = 0.96$
 - hogere waarde in Lden-waarde $(59 \text{ dB(A)} - 0.96) = \mathbf{58.04 \text{ dB}}$
- op 5.0 m hoog: $LA_{eq} = 59.71 \text{ dB(A)}$ $L_{den} = 58.82 \text{ dB}$
 - verschil is $59.71 - 58.82 = 0.89$
 - hogere waarde in Lden-waarde $(59 \text{ dB(A)} - 0.89) = \mathbf{58.11 \text{ dB}}$

Uit de rekenresultaten volgt dat er ten gevolge van de N472 Boterdorpseweg ter plaatse van 2 woningen sprake is van reconstructie en ten gevolge van de Bergweg Zuid ter plaatse van 5 woningen sprake is van reconstructie. Ten gevolge van de overige te wijzigen wegen zijn er géén reconstructies berekend.

De berekende geluidsbelastingen ter plaatse van de woningen waar sprake is reconstructie zijn weergegeven in onderstaande tabellen. De ligging van de rekenpunten is weergegeven op onderstaande afbeelding. Een overzicht van alle rekenpunten is opgenomen in bijlage 2.

Tabel 3.10

Reconstructies t.g.v. de N472
Boterdorpseweg

Adres	Reken- punt	Hoogte (m)	2006 (dB)	2020 (dB)	Toename (dB)
Bergweg Zuid 78	612	1.5	56.56	58.34	1.78
Bergweg Zuid 78	612	5.0	57.64	59.19	1.55
Bergweg Zuid 80	024	1.5	51.84	53.46	1.62

Tabel 3.11

Reconstructies t.g.v. de
Bergweg Zuid

Adres	Reken- punt	Hoogte (m)	2006 (dB)	2020 (dB)	Toename (dB)
Bergweg Zuid 78	026	1.5	56.85	59.29	2.44
Bergweg Zuid 78	026	5.0	57.14	59.06	1.92
Bergweg Zuid 80	025	1.5	57.07	58.98	1.91
Bergweg Zuid 80	025	5.0	57.45	59.03	1.58
Bergweg Zuid 82	023	1.5	56.93	59.02	2.09
Bergweg Zuid 82	023	5.0	57.49	59.21	1.72
Bergweg Zuid 84	021	1.5	57.18	59.36	2.18
Bergweg Zuid 84	021	5.0	57.76	59.53	1.77
Bergweg Zuid 86	019	1.5	57.14	58.97	1.83
Bergweg Zuid 86	019	5.0	57.76	59.30	1.54

Afbeelding 3.11

Ligging van de rekenpunten
(reconstructiewoningen)



Vanwege de aanwezigheid van reconstructies dienen maatregelen beschouwd te worden. Het plaatsen van schermen zal ondermeer vanwege de beperkte ruimte tussen weg en woningen niet mogelijk zijn. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zijn schermen nabij kruisende wegen tevens niet gewenst. Het plaatsen van schermen is dus geen optie.

Geluidsarm asfalt is niet goed bestand tegen het optrekken en afremmen van verkeer en het wringen van banden in krappe bochten. Het toepassen van geluidsarm asfalt is nabij en op kruisingen en rotondes daarom niet goed mogelijk. Ook in deze situatie dus niet.

Omdat maatregelen niet goed mogelijk zijn dient voor de woningen waar sprake is van reconstructie een hogere waarde verleend te worden. De woningen waarvoor een hogere waarden verleend dient te worden zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 3.12

Woningen waarvoor een hogere waarde t.g.v. de N472 Boterdopseweg aangevraagd moet worden

Adres	Hoogte (m)	Hogere waarde (dB)
Bergweg Zuid 78	1.5	58
Bergweg Zuid 78	5.0	59
Bergweg Zuid 80	1.5	53

Tabel 3.13

Woningen waarvoor een hogere waarde t.g.v. de Bergweg Zuid aangevraagd moet worden

Adres	Hoogte (m)	Hogere waarde (dB)
Bergweg Zuid 78	1.5	59
Bergweg Zuid 78	5.0	59
Bergweg Zuid 80	1.5	59
Bergweg Zuid 80	5.0	59
Bergweg Zuid 82	1.5	59
Bergweg Zuid 82	5.0	59
Bergweg Zuid 84	1.5	59
Bergweg Zuid 84	5.0	60
Bergweg Zuid 86	1.5	59
Bergweg Zuid 86	5.0	59

Wanneer een hogere waarde vastgesteld wordt, moet de gemeenteraad op grond van art. 111a van de Wgh maatregelen treffen voor de geluidswering van de gevels om ervoor te zorgen dat de geluidsbelasting binnen de geluidsgevoelige ruimten van de betreffende gebouwen niet boven de maximaal toelaatbare waarde uitkomt. Deze grenswaarde bedraagt voor de betreffende woningen vermeld in bovenstaande tabellen 33 dB.

De woningen aan de Bergweg Zuid 78 en 80 worden hoogstwaarschijnlijk geamoveerd. Indien dit het geval is vervallen deze woningen voor het onderzoek.

Schermonderzoek Wilderszijde t.g.v. N209

De schermberekeningen zijn verricht voor de toekomstige situatie 2020 met verbreding van de N209. Er zijn twee maatregelvarianten doorgerekend. Bij de eerste maatregelvariant is alleen gerekend met schermen en bij de tweede maatregelvariant is gerekend met schermen en tevens met het geluidsarm type wegdek dunne deklagen I. De schermen zijn op basis van deze berekeningen dusdanig gedimensioneerd dat ter plaatse van Wilderszijde ten gevolge van de N209 voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

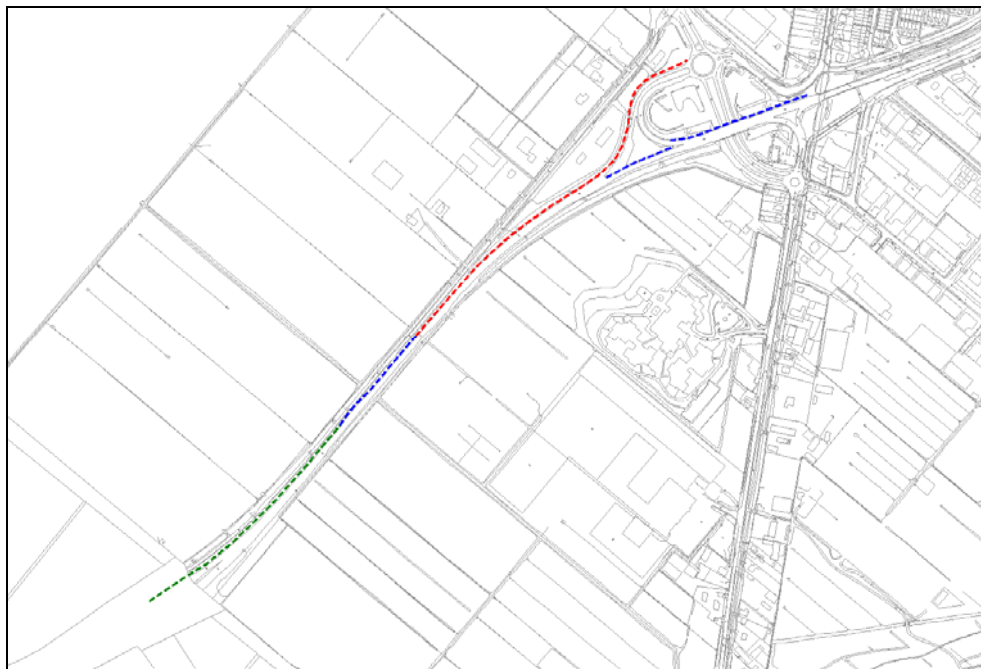
Maatregelvariant 1 bestaat van noord naar zuid bekeken uit:

- Een scherm van 230 m lang en 3 m hoog.
- Een scherm van 120 m lang en 3 m hoog.
- Een scherm van 660 m lang en 4 m hoog.
- Een scherm van 195 m lang en 3 m hoog.
- Een scherm van 425 m lang en 2 m hoog.

De ligging van de schermen is weergegeven op onderstaande afbeelding.

Afbeelding 3.12

Schermen volgens
maatregelvariant 1



groen = scherm van 2 m hoog

blauw = scherm van 3 m hoog

rood = scherm van 4 m hoog

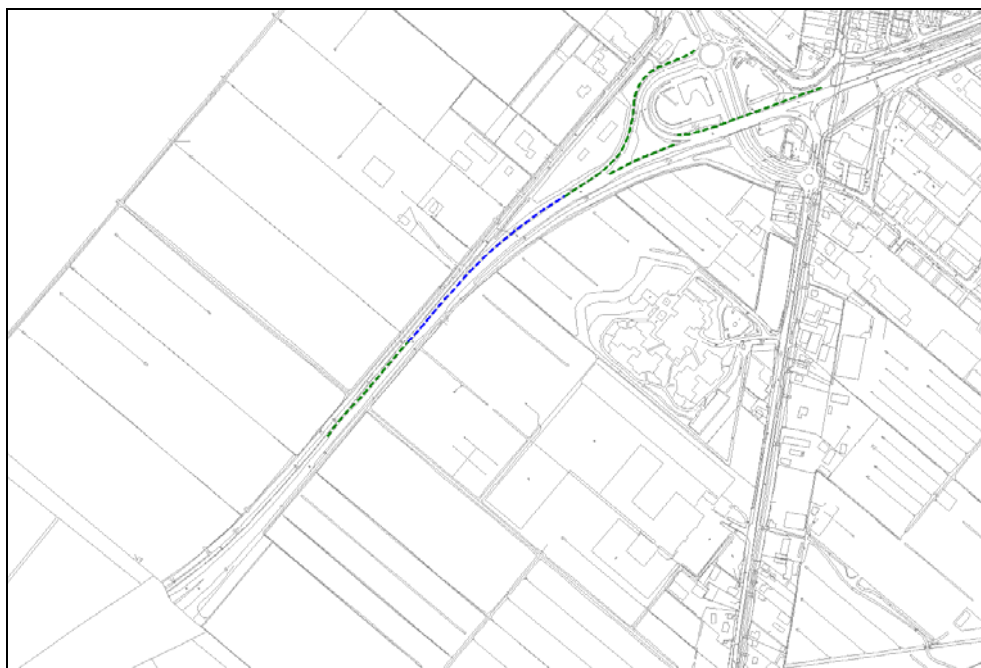
Maatregelvariant 2 bestaat uit een wegdekverharding van het type dunne deklagen I op de hoofdrijbaan (op toe- en afritten uitgegaan van standaard fijn asfalt (DAB)) en van noord naar zuid bekeken uit:

- Een scherm van 230 m lang en 2 m hoog.
- Een scherm van 120 m lang en 2 m hoog.
- Een scherm van 325 m lang en 2 m hoog.
- Een scherm van 335 m lang en 3 m hoog.
- Een scherm van 195 m lang en 2 m hoog.

De ligging van de schermen is weergegeven op onderstaande afbeelding.

Afbeelding 3.13

Schermen volgens
maatregelvariant 2



groen = scherm van 2 m hoog

blauw = scherm van 3 m hoog

Een volledig overzicht van de rekenresultaten is opgenomen in bijlage 2. De ligging van de rekenpunten en de rekenhoogtes zijn overeenkomstig uit het door IGWR uitgevoerde akoestisch onderzoek “Maatregelen N209 – Wilderszijde” d.d. 04-01-2006.

HOOFDSTUK

4 Conclusies

4.1

LUCHT

Uit het luchtonderzoek volgt dat in géén van de beschouwde jaren 2008, 2010 en 2020 langs de beschouwde wegen (de N209, de N472 Boterdorpsweg, de Bergweg Noord, de Bergweg Zuid, de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Leeuwenhoekweg) sprake is van overschrijding van de grenswaarden (jaargemiddelde en 24-uursgemiddelde) die gelden voor PM10.

Voor NO₂ geldt dat er in 2010 en 2020 langs de beschouwde wegen (de N209, de N472 Boterdorpsweg, de Bergweg Noord, de Bergweg Zuid, de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Leeuwenhoekweg) géén overschrijdingen berekend zijn van de grenswaarde (jaargemiddelde) die geldt voor NO₂. Voor 2008 worden echter wel overschrijdingen berekend van de grenswaarde. De hoogst berekende concentratie NO₂ bedraagt 42.5 µg/m³. In 2008 is de grenswaarde voor NO₂ echter nog niet van kracht (op 1 januari 2010 gaat deze grenswaarde pas van kracht) en is alleen de plandrempelwaarde van 44 µg/m³ van toepassing. De plandrempelwaarde voor NO₂ wordt niet overschreden.

4.2

GELUID***Saneringsonderzoek***

Uit het onderzoek volgt dat ten gevolge van geen van de beschouwde wegen (de N209, de N472 Boterdorpsweg, de Bergweg Noord, de Bergweg Zuid, de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Leeuwenhoekweg) voor de situatie in 1986 een geluidsbelasting hoger dan 60 dB(A) berekend wordt. Er zijn ten gevolge van deze wegen binnen het onderzoeksgebied dus géén saneringswoningen.

Uit navraag bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV) volgt dat er binnen het onderzoeksgebied tevens saneringswoningen zijn vastgesteld.

Het opstellen van een saneringsprogramma is daarom niet van toepassing.

Reconstructieonderzoek

Uit het onderzoek volgt dat er ten gevolge van de wijziging van de N472 Boterdorpsweg ter plaatse van 2 woningen sprake is van reconstructie en ten gevolge van de Bergweg Zuid ter plaatse van 5 woningen sprake is van reconstructie. Ten gevolge van de overige te wijzigen wegen zijn er géén reconstructies berekend.

Vanwege de aanwezigheid van reconstructies dienen maatregelen beschouwd te worden. Het plaatsen van schermen zal ondermeer vanwege de beperkte ruimte tussen weg en

woningen niet mogelijk zijn. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zijn schermen nabij kruisende wegen tevens niet gewenst. Het plaatsen van schermen is dus geen optie.

Geluidsarm asfalt is niet goed bestand tegen het optrekken en afremmen van verkeer en het wringen van banden in krappe bochten. Het toepassen van geluidsarm asfalt is nabij en op kruisingen en rotondes daarom niet goed mogelijk. Ook in deze situatie dus niet.

Omdat maatregelen niet goed mogelijk zijn dient voor de woningen waar sprake is van reconstructie een hogere waarde verleend te worden. De woningen waarvoor een hogere waarden verleent dient te worden zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 4.14

Woningen waarvoor een hogere waarde t.g.v. de N472 Boterdorpseweg aangevraagd moet worden

Adres	Hoogte (m)	Hogere waarde (dB)
Bergweg Zuid 78	1.5	58
Bergweg Zuid 78	5.0	59
Bergweg Zuid 80	1.5	53

Tabel 4.15

Woningen waarvoor een hogere waarde t.g.v. de Bergweg Zuid aangevraagd moet worden

Adres	Hoogte (m)	Hogere waarde (dB)
Bergweg Zuid 78	1.5	59
Bergweg Zuid 78	5.0	59
Bergweg Zuid 80	1.5	59
Bergweg Zuid 80	5.0	59
Bergweg Zuid 82	1.5	59
Bergweg Zuid 82	5.0	59
Bergweg Zuid 84	1.5	59
Bergweg Zuid 84	5.0	60
Bergweg Zuid 86	1.5	59
Bergweg Zuid 86	5.0	59

Wanneer een hogere waarde vastgesteld wordt, moet de gemeenteraad op grond van art. 111a van de Wgh maatregelen treffen voor de geluidswering van de gevels om ervoor te zorgen dat de geluidsbelasting binnen de geluidsgevoelige ruimten van de betreffende gebouwen niet boven de maximaal toelaatbare waarde uitkomt. Deze grenswaarde bedraagt voor de betreffende woningen vermeld in bovenstaande tabellen 33 dB.

De woningen aan de Bergweg Zuid 78 en 80 worden hoogstwaarschijnlijk geamoveerd. Indien dit het geval is vervallen deze woningen voor het onderzoek.

Schermonderzoek Wilderszijde t.g.v. N209

De schermberekeningen zijn verricht voor de toekomstige situatie 2020 met verbreding van de N209. Er zijn twee maatregelvarianten doorgerekend. Bij de eerste maatregelvariant is alleen gerekend met schermen en bij de tweede maatregelvariant is gerekend met schermen en tevens met het geluidsarm type asfalt dunne deklagen I. De schermen zijn op basis van deze berekeningen dusdanig gedimensioneerd dat ter plaatse van Wilderszijde ten gevolge van de N209 voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Maatregelvariant 1 bestaat van noord naar zuid bekeken uit:

- Een scherm van 230 m lang en 3 m hoog.
- Een scherm van 120 m lang en 3 m hoog.

- Een scherm van 660 m lang en 4 m hoog.
- Een scherm van 195 m lang en 3 m hoog.
- Een scherm van 425 m lang en 2 m hoog.

De ligging van de schermen is weergegeven op onderstaande afbeelding.

Afbeelding 4.14

Schermen volgens
maatregelvariant 1



groen = scherm 2 m hoog

blauw = scherm 3 m hoog

rood = scherm 4 m hoog

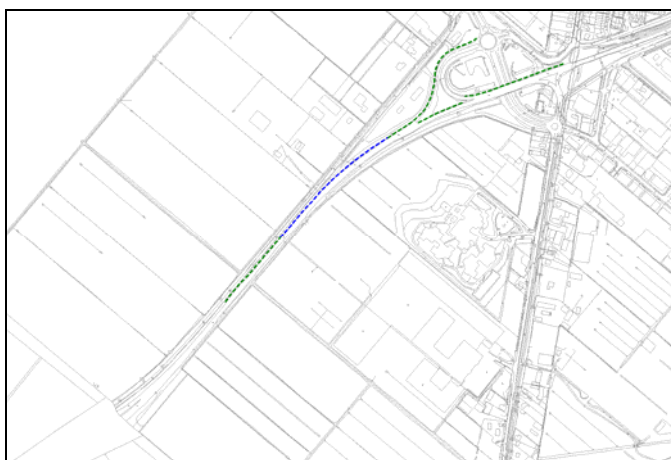
Maatregelvariant 2 bestaat uit een wegdekverharding van het type dunne deklagen I op de hoofdrijbaan (op toe- en afritten uitgegaan van standaard fijn asfalt (DAB)) en van noord naar zuid bekeken uit:

- Een scherm van 230 m lang en 2 m hoog.
- Een scherm van 120 m lang en 2 m hoog.
- Een scherm van 325 m lang en 2 m hoog.
- Een scherm van 335 m lang en 3 m hoog.
- Een scherm van 195 m lang en 2 m hoog.

De ligging van de schermen is weergegeven op onderstaande afbeelding.

Afbeelding 4.15

Schermen volgens
maatregelvariant 2



groen = scherm 2 m hoog

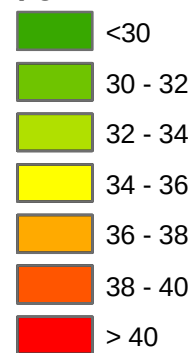
blauw = scherm 3 m hoog

BIJLAGE 1 Resultaten luchtonderzoek

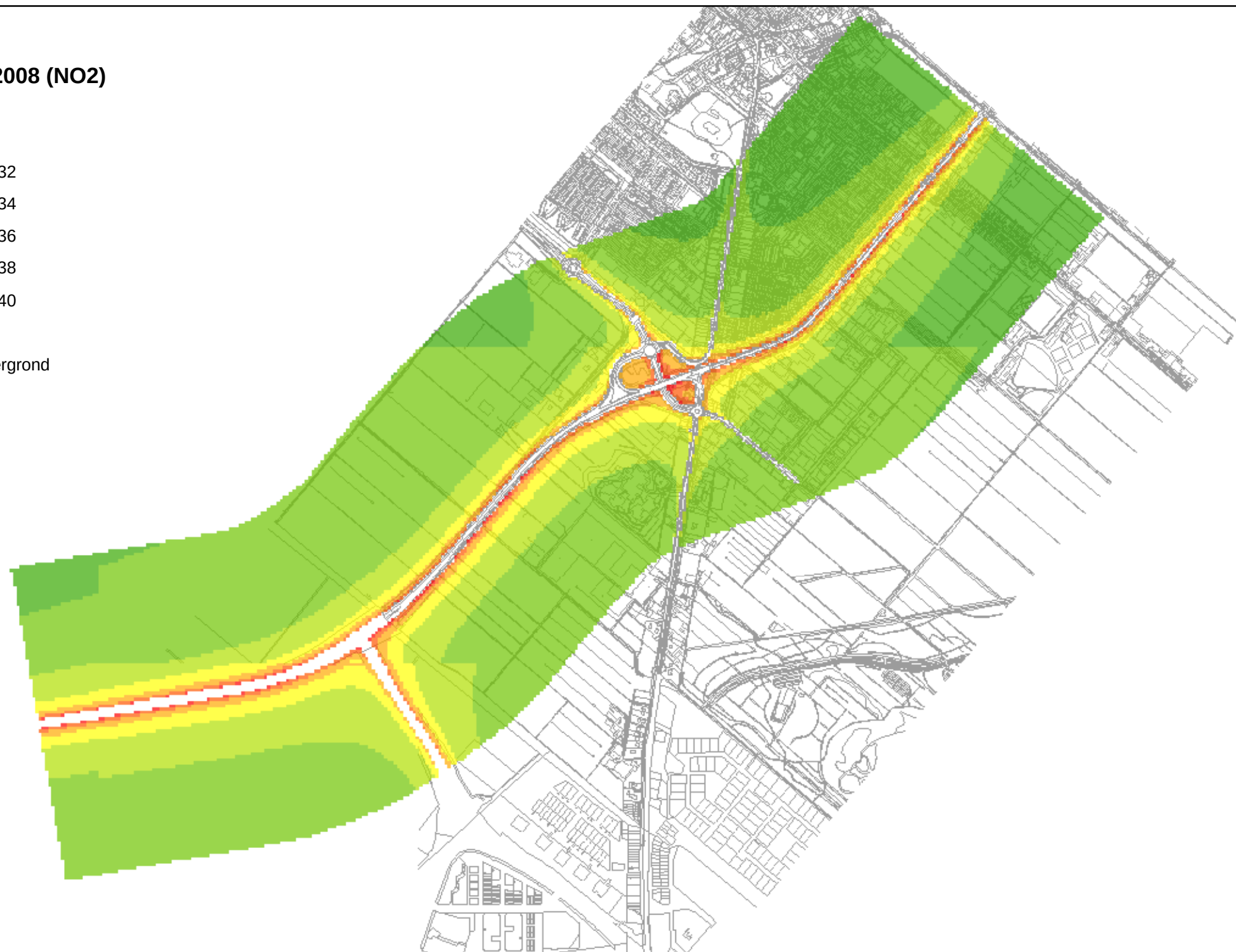
Legend

situatie 2008 (NO₂)

µg/m³



— ondergrond



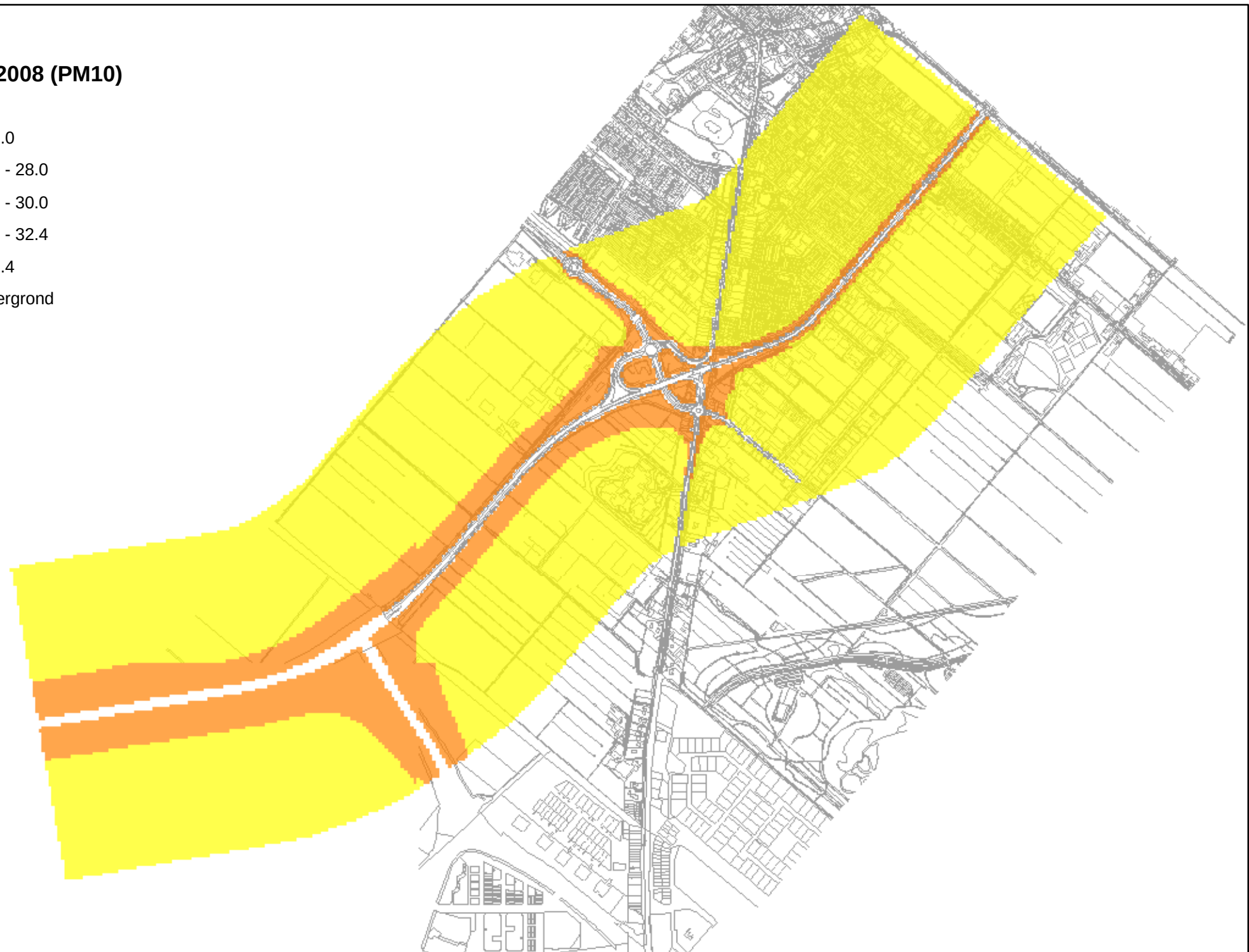
Legend

situatie 2008 (PM10)

$\mu\text{g}/\text{m}^3$



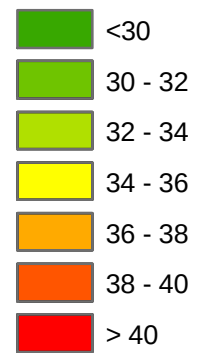
— ondergrond



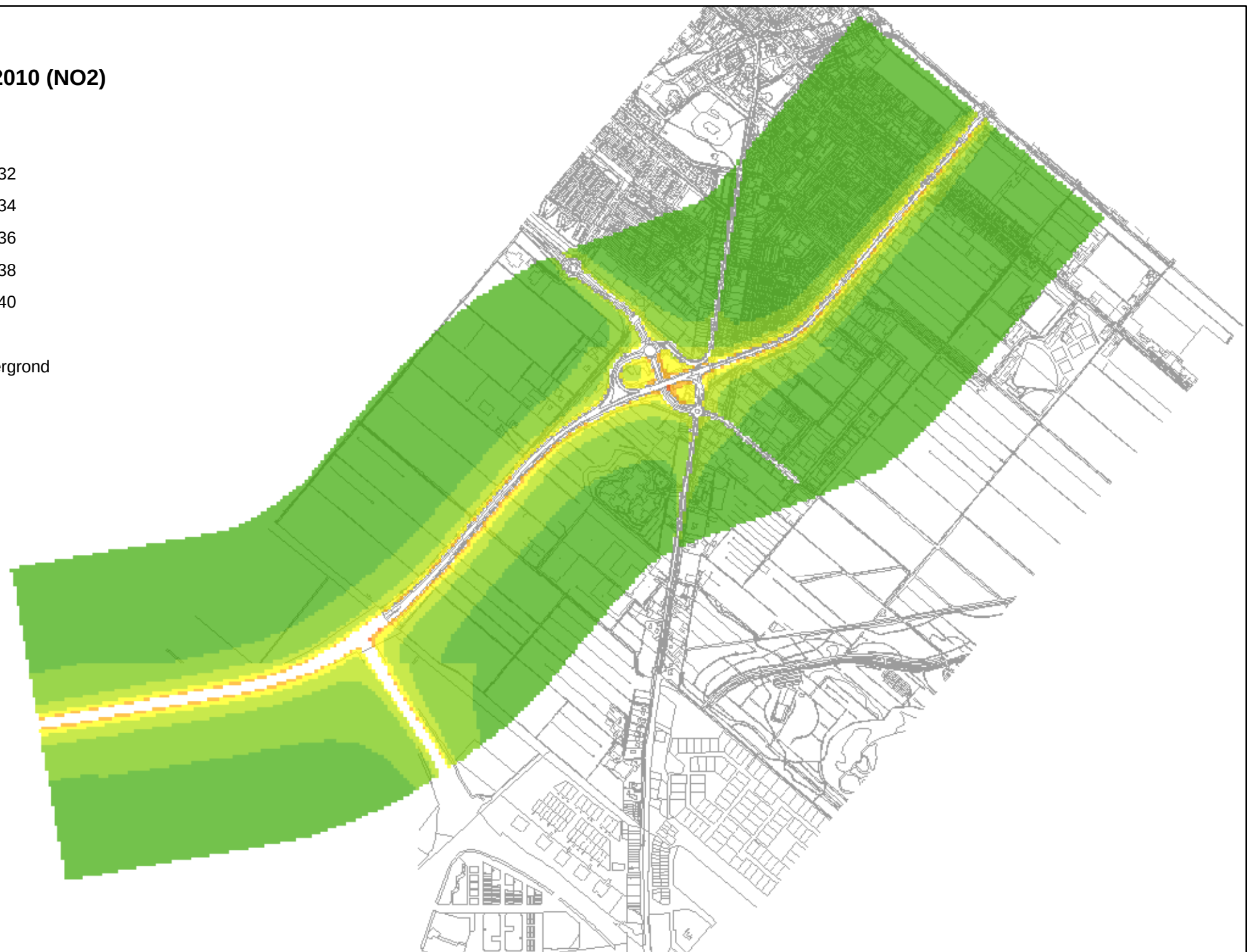
Legend

situatie 2010 (NO₂)

µg/m³



— ondergrond



Legend

situatie 2010 (PM10)

$\mu\text{g}/\text{m}^3$

< 26.0

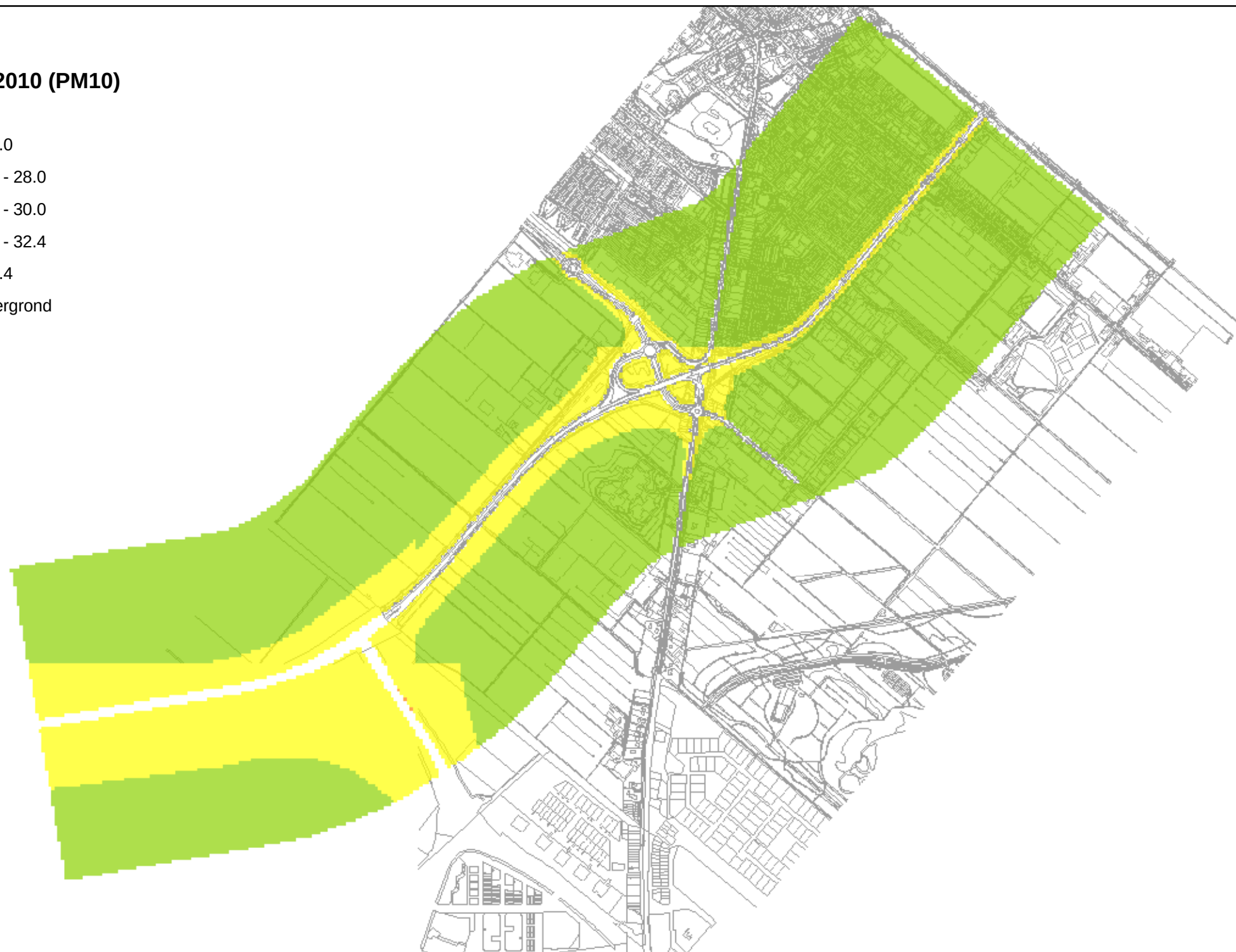
26.0 - 28.0

28.0 - 30.0

30.0 - 32.4

> 32.4

— ondergrond



Legend

situatie 2020 (NO₂)

µg/m³

<30

30 - 32

32 - 34

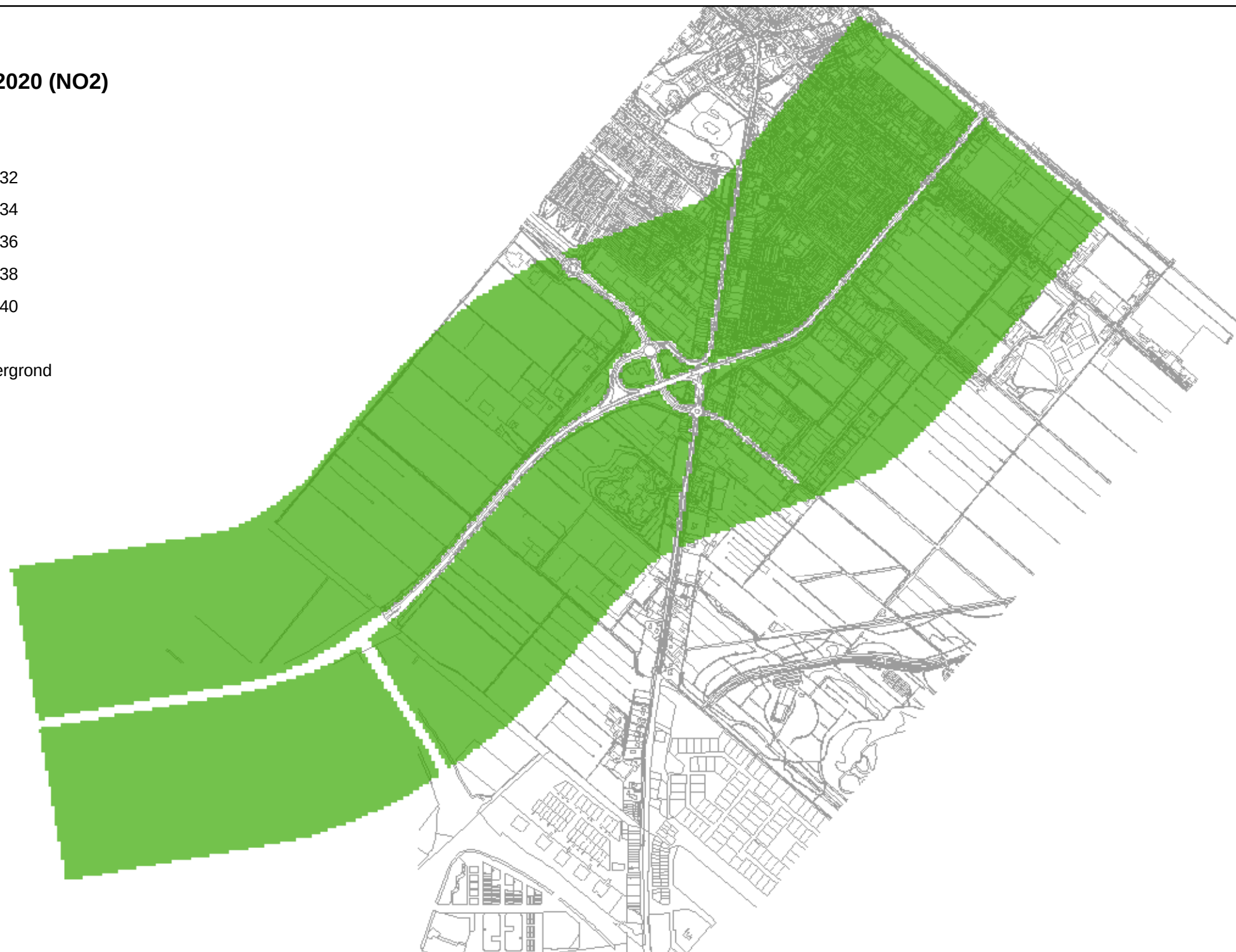
34 - 36

36 - 38

38 - 40

> 40

— ondergrond



Legend

situatie 2020 (PM10)

$\mu\text{g}/\text{m}^3$

< 26.0

26.0 - 28.0

28.0 - 30.0

30.0 - 32.4

> 32.4

— ondergrond



BIJLAGE 2

Resultaten geluidsonderzoek



Wegverkeerslawaii - RMW-2006, N209 Bergschenhoek - reconstructieonderzoek juli 2007 - 2006 [L:\110621.000120.002 MER N209\ - aspecten\Geluid en lucht bestemmingsplan\N209 Bergschenhoek] , Geonose V5.40

Ligging rekenpunten



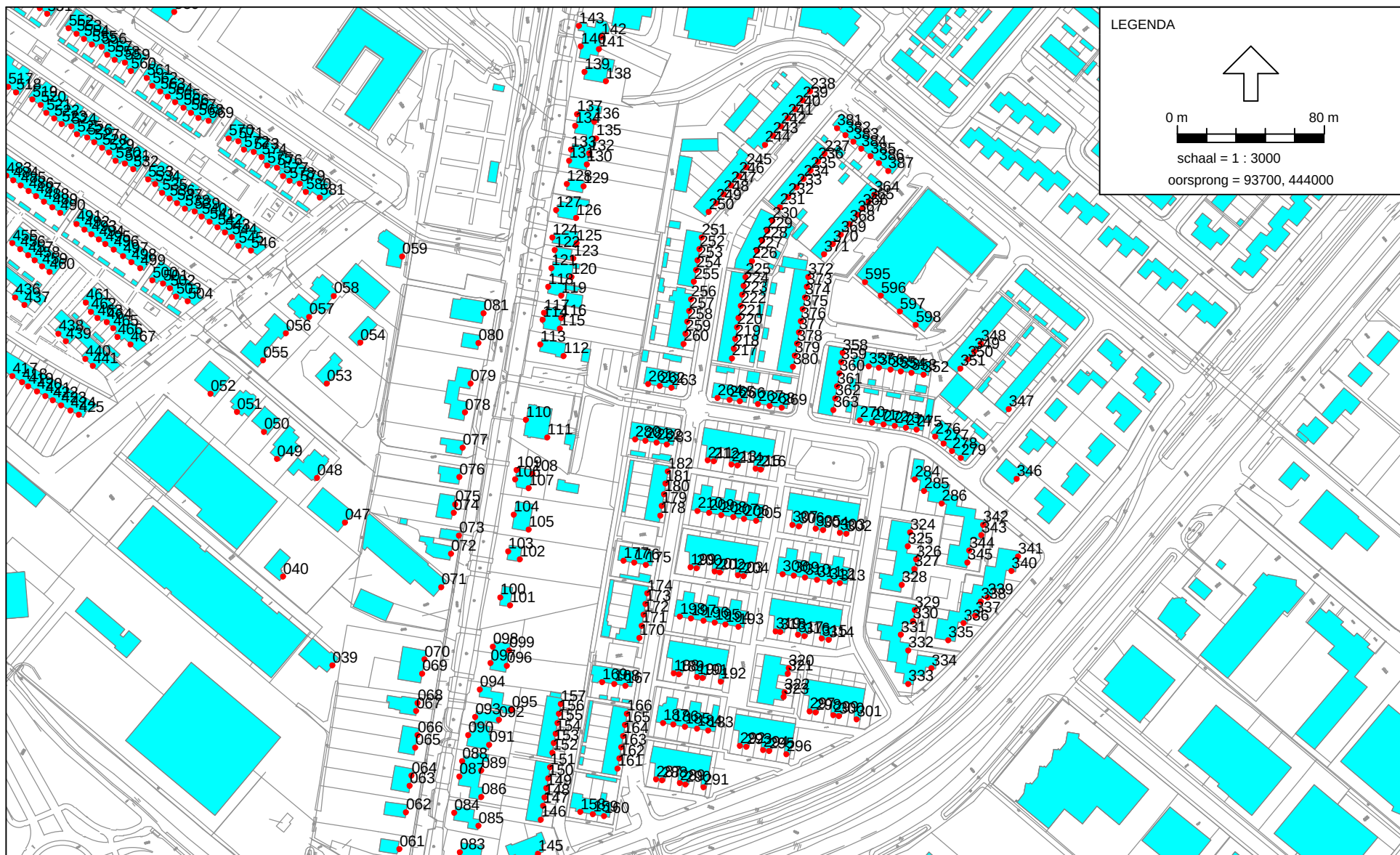
Wegverkeerslawaaï - RMW-2006, N209 Bergschenhoek - reconstructieonderzoek juli 2007 - 2006 [L:\110621.000120.002 MER N209\ - aspecten\Geluid en lucht bestemmingsplan\N209 Bergschenhoek], Geonose V5.40

Ligging rekenpunten



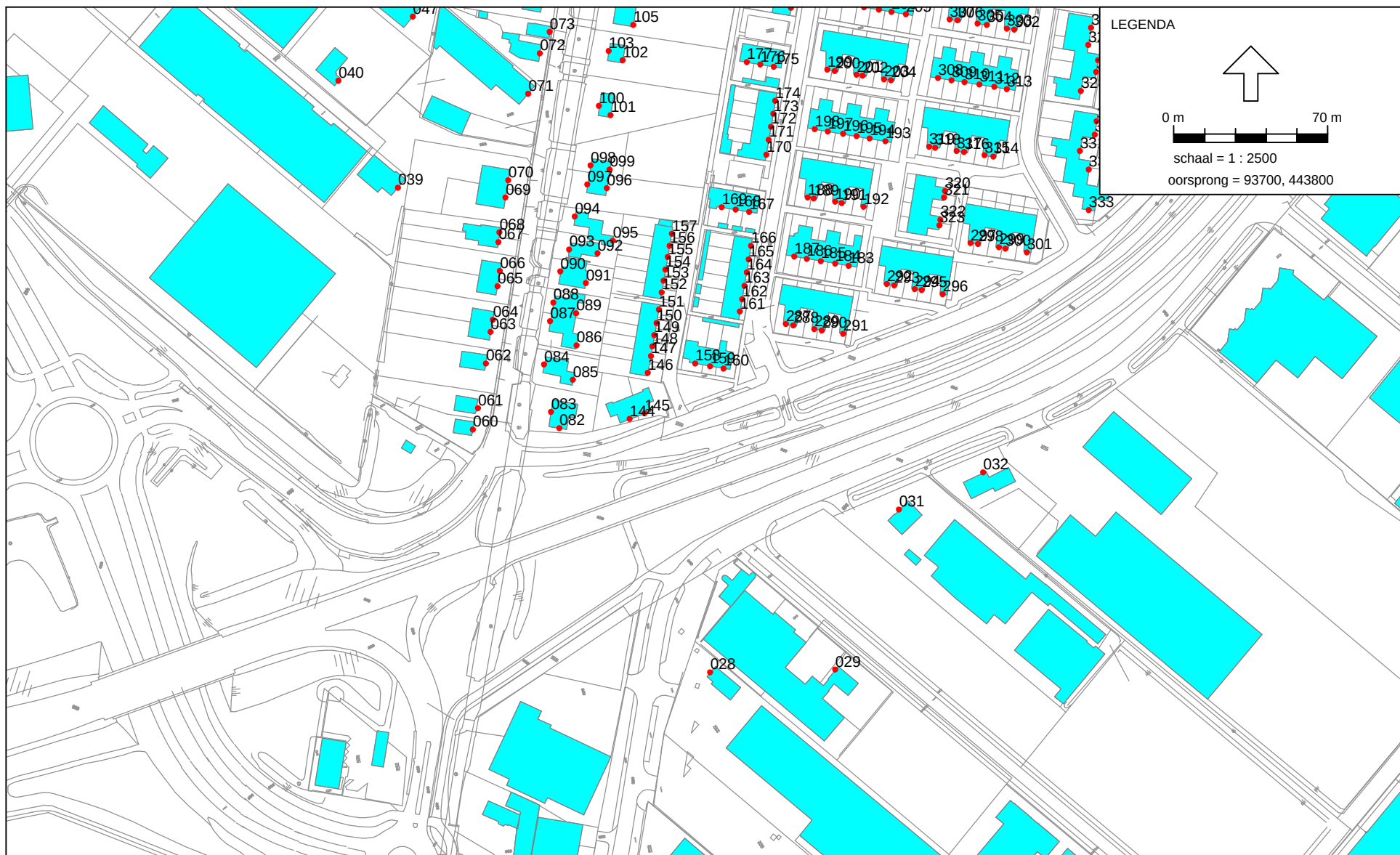
Wegverkeerslawaai - RMW-2006, N209 Bergschenhoek - reconstructieonderzoek juli 2007 - 2006 [L:\110621.000120.002 MER N209\ - aspecten\Geluid en lucht bestemmingsplan\N209 Bergschenhoek], Geonose V5.40

Ligging rekenpunten



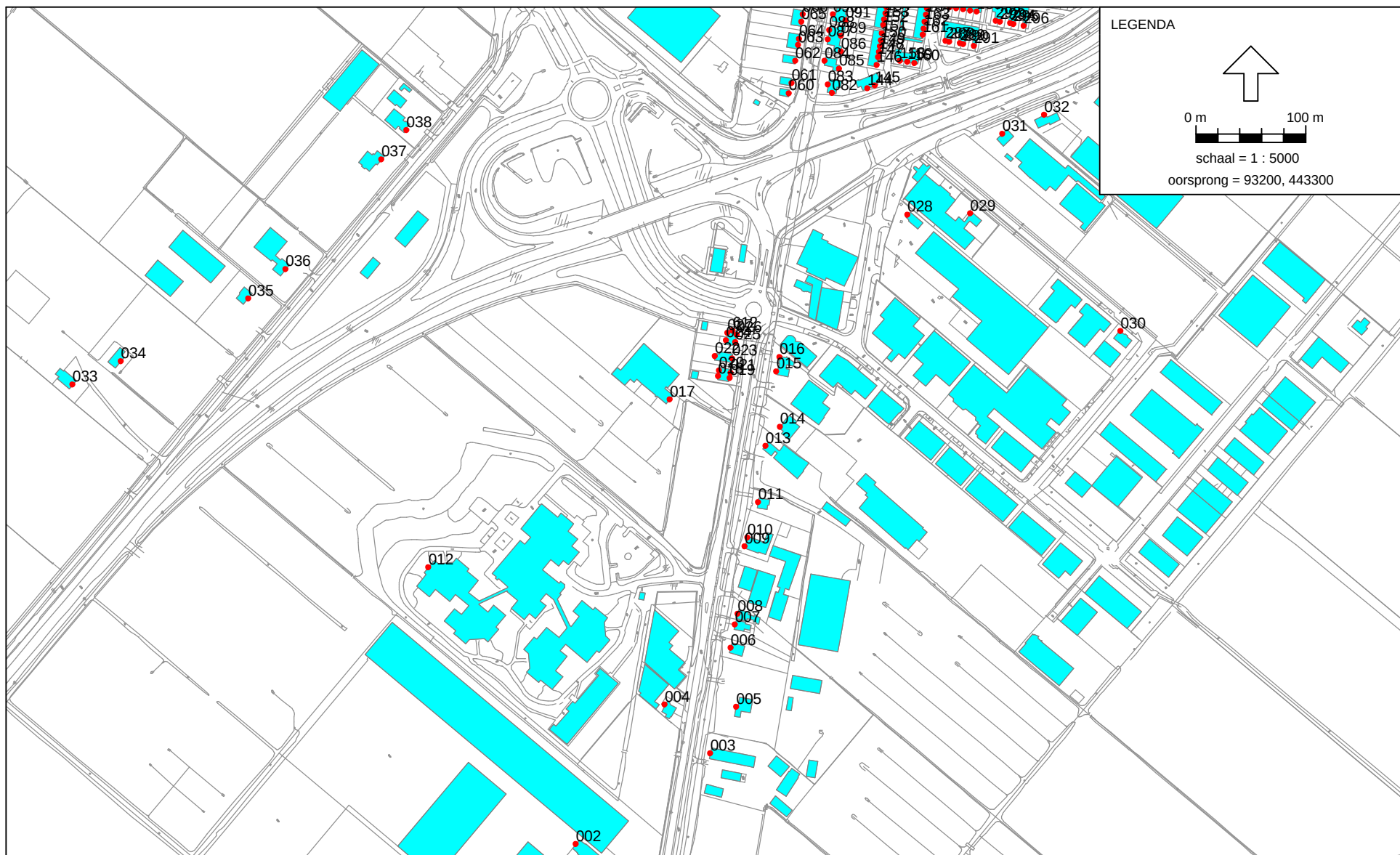
Wegverkeerslawaa - RMW-2006, N209 Bergschenhoek - reconstructieonderzoek juli 2007 - 2006 [L:\110621.000120.002 MER N209\ - aspecten\Geluid en lucht bestemmingsplan\N209 Bergschenhoek], Geonose V5.40

Ligging rekenpunten



Wegverkeerslawaaï - RMW-2006, N209 Bergschenhoek - reconstructieonderzoek juli 2007 - 2006 [L:\110621.000120.002 MER N209\ - aspecten\Geluid en lucht bestemmingsplan\N209 Bergschenhoek], Geonose V5.40

Ligging rekenpunten



Wegverkeerslawaii - RMW-2006, N209 Bergschenhoek - reconstructieonderzoek juli 2007 - 2006 [L:\110621.000120.002 MER N209\ - aspecten\Geluid en lucht bestemmingsplan\N209 Bergschenhoek], Geonose V5.40

Ligging rekenpunten



Wegverkeerslawaii - RMW-2006, N209 Bergschenhoek - reconstructieonderzoek juli 2007 - 2006 [L:\110621.000120.002 MER N209\ - aspecten\Geluid en lucht bestemmingsplan\N209 Bergschenhoek], Geonose V5.40

Ligging rekenpunten

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
002_A	Bergweg Zuid 96	1.5	<35	<35	<35	<35	40.14	<35
002_B	Bergweg Zuid 96	5.0	<35	<35	37.13	<35	45.27	<35
003_A	Bergweg Zuid 161	1.5	<35	<35	52.82	<35	43.64	<35
003_B	Bergweg Zuid 161	5.0	<35	<35	54.21	<35	44.12	<35
004_A	Bergweg Zuid 94	1.5	<35	<35	47.11	<35	44.88	<35
004_B	Bergweg Zuid 94	5.0	<35	<35	42.75	<35	46.07	35.20
005_A	Bergweg Zuid 159	1.5	<35	<35	48.90	<35	42.62	<35
005_B	Bergweg Zuid 159	5.0	<35	<35	51.01	<35	44.51	<35
006_A	Bergweg Zuid 157	1.5	<35	<35	51.84	<35	44.82	35.86
006_B	Bergweg Zuid 157	5.0	<35	<35	53.54	<35	45.90	36.19
006_C	Bergweg Zuid 157	7.5	<35	<35	53.53	<35	46.04	36.41
007_A	Bergweg Zuid 153	1.5	<35	<35	51.59	<35	45.03	36.59
007_B	Bergweg Zuid 153	5.0	<35	<35	53.36	<35	46.20	36.62
008_A	Bergweg Zuid 151	1.5	<35	<35	51.34	<35	44.77	36.56
008_B	Bergweg Zuid 151	5.0	<35	<35	53.19	<35	46.08	36.78
009_A	Bergweg Zuid 141	1.5	<35	<35	52.60	<35	45.84	38.28
009_B	Bergweg Zuid 141	5.0	<35	<35	54.09	<35	47.36	38.91
010_A	Bergweg Zuid 139	1.5	<35	<35	52.18	<35	46.17	38.50
010_B	Bergweg Zuid 139	5.0	<35	<35	53.80	<35	47.66	39.36
011_A	Bergweg Zuid 137	1.5	<35	<35	50.98	<35	46.05	39.05
011_B	Bergweg Zuid 137	5.0	<35	<35	52.95	<35	47.84	40.19
011_C	Bergweg Zuid 137	7.5	<35	<35	53.09	<35	48.19	40.63
012_A	Verpleeghuis	1.5	<35	<35	<35	<35	49.10	<35
013_A	Berweg Zuid 135	1.5	<35	<35	51.24	<35	47.60	39.38
013_B	Berweg Zuid 135	5.0	<35	<35	52.95	<35	50.04	41.53
014_A	Berweg Zuid 131	1.5	<35	<35	50.35	<35	47.57	42.11
014_B	Berweg Zuid 131	5.0	<35	<35	52.42	<35	50.06	43.94
015_A	Berweg Zuid 127	1.5	<35	<35	52.77	40.78	50.44	48.03
015_B	Berweg Zuid 127	5.0	<35	<35	54.19	42.79	52.38	50.12
016_A	Berweg Zuid 125	1.5	<35	<35	52.40	41.95	51.40	50.39
016_B	Berweg Zuid 125	5.0	<35	<35	53.84	43.57	53.42	52.37
017_A	Berweg Zuid 88	1.5	<35	<35	45.29	<35	43.28	37.45
017_B	Berweg Zuid 88	5.0	<35	<35	47.73	<35	45.82	39.43
018_A	Berweg Zuid 86 (westgevel)	1.5	<35	<35	35.84	<35	49.92	43.79
018_B	Berweg Zuid 86 (westgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	51.30	46.64
019_A	Berweg Zuid 86 (noordgevel)	1.5	<35	<35	56.19	38.15	47.40	44.49
019_B	Berweg Zuid 86 (noordgevel)	5.0	<35	<35	56.84	40.30	50.65	46.50
020_A	Berweg Zuid 84 (westgevel)	1.5	<35	<35	36.86	<35	50.04	44.54
020_B	Berweg Zuid 84 (westgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	50.80	46.72
021_A	Berweg Zuid 84 (oostgevel)	1.5	<35	<35	56.23	39.05	47.79	45.02
021_B	Berweg Zuid 84 (oostgevel)	5.0	<35	<35	56.84	41.27	50.93	47.15
022_A	Berweg Zuid 82 (westgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	52.21	48.45
022_B	Berweg Zuid 82 (westgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	52.73	51.08
023_A	Berweg Zuid 82 (oostgevel)	1.5	<35	<35	55.98	40.74	48.65	46.46
023_B	Berweg Zuid 82 (oostgevel)	5.0	<35	<35	56.56	43.17	51.60	48.78
024_A	Bergweg Zuid 80 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	52.02	52.08
024_B	Bergweg Zuid 80 (westgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	53.64	54.07
025_A	Bergweg Zuid 80 (oostgevel)	1.5	<35	<35	56.13	43.80	50.57	51.96
025_B	Bergweg Zuid 80 (oostgevel)	5.0	<35	<35	56.53	46.11	53.21	53.04
026_A	Bergweg Zuid 78 (oostgevel)	1.5	<35	<35	55.91	45.18	51.61	54.83
026_B	Bergweg Zuid 78 (oostgevel)	5.0	<35	<35	56.22	47.30	54.10	55.38
027_A	Bergweg Zuid 78 (westgevel)	1.5	<35	<35	<35	35.35	51.73	53.54
027_B	Bergweg Zuid 78 (westgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	53.69	55.09
028_A	Leeuwenhoekweg 2a	1.5	<35	<35	<35	<35	54.07	38.16
028_B	Leeuwenhoekweg 2a	5.0	<35	36.83	<35	<35	56.05	40.42
029_A	Weg en Land 6a	1.5	<35	<35	<35	<35	50.93	<35
029_B	Weg en Land 6a	5.0	<35	<35	<35	<35	53.57	35.07
030_A	Weg en Land 31	1.5	<35	<35	<35	<35	44.33	<35
030_B	Weg en Land 31	5.0	<35	<35	<35	<35	46.96	<35
031_A	Leeuwenhoekweg 8	1.5	<35	<35	<35	<35	58.09	<35
031_B	Leeuwenhoekweg 8	5.0	<35	<35	<35	<35	60.00	36.82
032_A	Leeuwenhoekweg 10	1.5	<35	<35	<35	<35	57.93	<35
032_B	Leeuwenhoekweg 10	5.0	<35	<35	<35	<35	59.92	<35
033_A	Scheibroekseweg 26	1.5	<35	<35	<35	<35	51.66	<35
033_B	Scheibroekseweg 26	5.0	<35	<35	<35	<35	53.50	<35
034_A	Scheibroekseweg 24	1.5	<35	<35	<35	<35	52.65	<35
034_B	Scheibroekseweg 24	5.0	<35	<35	<35	<35	54.54	<35
035_A	Scheibroekseweg 20	1.5	<35	<35	<35	<35	55.84	35.81
035_B	Scheibroekseweg 20	5.0	<35	<35	<35	<35	57.61	37.70
036_A	Scheibroekseweg 16	1.5	<35	<35	<35	<35	56.13	37.39
037_A	Scheibroekseweg 8	1.5	<35	<35	<35	<35	54.36	41.39
037_B	Scheibroekseweg 8	5.0	<35	<35	<35	<35	55.96	42.46
038_A	Scheibroekseweg 6	1.5	<35	<35	<35	<35	53.94	42.99
039_A	Bergweg Noord 38a	1.5	<35	40.52	<35	<35	49.10	38.76
039_B	Bergweg Noord 38a	5.0	<35	42.82	<35	<35	50.67	39.86
040_A	Bergweg Noord 38	1.5	<35	35.07	<35	<35	38.30	<35
040_B	Bergweg Noord 38	5.0	<35	37.75	<35	<35	45.94	36.58
041_A	Zuiderparklaan 12 t/m 19	1.5	<35	<35	<35	<35	39.60	49.90
041_B	Zuiderparklaan 12 t/m 19	5.0	<35	<35	<35	<35	41.52	51.51
041_C	Zuiderparklaan 12 t/m 19	7.5	<35	<35	<35	<35	42.04	52.32
041_D	Zuiderparklaan 12 t/m 19	11.0	<35	<35	<35	<35	43.71	52.83

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
041_E	Zuiderparklaan 12 t/m 19	14.5	<35	<35	<35	<35	43.96	52.97
042_A	Zuiderparklaan 39	1.5	<35	<35	<35	<35	39.51	41.26
042_B	Zuiderparklaan 39	5.0	<35	<35	<35	<35	43.64	42.63
042_C	Zuiderparklaan 39	7.5	<35	<35	<35	<35	44.40	43.43
043_A	Zuiderparklaan 37	1.5	<35	<35	<35	<35	39.59	41.51
043_B	Zuiderparklaan 37	5.0	<35	<35	<35	<35	43.82	42.79
043_C	Zuiderparklaan 37	7.5	<35	<35	<35	<35	44.59	43.53
044_A	Zuiderparklaan 35	1.5	<35	<35	<35	<35	39.57	41.77
044_B	Zuiderparklaan 35	5.0	<35	<35	<35	<35	43.79	42.89
044_C	Zuiderparklaan 35	7.5	<35	<35	<35	<35	44.47	43.55
045_A	Zuiderparklaan 33	1.5	<35	<35	<35	<35	39.43	41.16
045_B	Zuiderparklaan 33	5.0	<35	<35	<35	<35	43.58	42.33
045_C	Zuiderparklaan 33	7.5	<35	<35	<35	<35	44.14	43.00
046_A	Zuiderparklaan 31	1.5	<35	<35	<35	<35	38.75	40.33
046_B	Zuiderparklaan 31	5.0	<35	<35	<35	<35	43.28	41.61
046_C	Zuiderparklaan 31	7.5	<35	<35	<35	<35	44.07	42.42
047_A	Roland Holstlaan 12	1.5	<35	<35	<35	<35	40.09	<35
047_B	Roland Holstlaan 12	5.0	<35	37.23	<35	<35	46.64	35.91
047_C	Roland Holstlaan 12	7.5	<35	40.75	<35	<35	48.00	37.31
048_A	Roland Holstlaan 10	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
048_B	Roland Holstlaan 10	5.0	<35	36.58	<35	<35	42.27	<35
048_C	Roland Holstlaan 10	7.5	<35	38.31	<35	<35	44.64	37.42
049_A	Roland Holstlaan 8	1.5	<35	<35	<35	<35	38.53	<35
049_B	Roland Holstlaan 8	5.0	<35	<35	<35	<35	45.13	37.22
049_C	Roland Holstlaan 8	7.5	<35	<35	<35	<35	47.57	40.40
050_A	Roland Holstlaan 6	1.5	<35	<35	<35	<35	36.07	<35
050_B	Roland Holstlaan 6	5.0	<35	<35	<35	<35	44.17	36.50
050_C	Roland Holstlaan 6	7.5	<35	<35	<35	<35	46.36	39.78
051_A	Roland Holstlaan 4	1.5	<35	<35	<35	<35	38.42	<35
051_B	Roland Holstlaan 4	5.0	<35	<35	<35	<35	44.83	36.38
051_C	Roland Holstlaan 4	7.5	<35	<35	<35	<35	47.05	39.93
052_A	Roland Holstlaan 2	1.5	<35	<35	<35	<35	38.74	<35
052_B	Roland Holstlaan 2	5.0	<35	<35	<35	<35	44.73	37.19
052_C	Roland Holstlaan 2	7.5	<35	<35	<35	<35	46.80	40.33
053_A	Bergweg Noord 16	1.5	<35	36.83	<35	<35	37.74	<35
053_B	Bergweg Noord 16	5.0	<35	39.10	<35	<35	44.31	<35
054_A	Bergweg Noord 20	1.5	<35	37.88	<35	<35	37.91	<35
054_B	Bergweg Noord 20	5.0	<35	40.54	<35	<35	44.52	<35
055_A	Douwes Dekkerlaan 78	1.5	<35	<35	<35	<35	37.35	<35
055_B	Douwes Dekkerlaan 78	5.0	<35	35.11	<35	<35	43.06	<35
056_A	Douwes Dekkerlaan 80	1.5	<35	<35	<35	<35	37.85	<35
056_B	Douwes Dekkerlaan 80	5.0	<35	35.73	<35	<35	43.45	<35
057_A	Douwes Dekkerlaan 82	1.5	<35	<35	<35	<35	36.33	<35
057_B	Douwes Dekkerlaan 82	5.0	<35	35.81	<35	<35	42.78	<35
057_C	Douwes Dekkerlaan 82	7.5	<35	38.03	<35	<35	47.17	36.80
058_A	Douwes Dekkerlaan 84	1.5	<35	<35	<35	<35	36.94	<35
058_B	Douwes Dekkerlaan 84	5.0	<35	40.06	<35	<35	42.05	<35
059_A	Zuiderparklaan 43	1.5	<35	41.18	<35	<35	37.82	<35
060_A	Bergweg Noord 62	1.5	<35	55.29	<35	<35	55.53	37.75
060_B	Bergweg Noord 62	5.0	<35	55.35	35.22	<35	57.39	39.61
061_A	Bergweg Noord 60	1.5	<35	55.31	<35	<35	54.20	37.29
061_B	Bergweg Noord 60	5.0	<35	55.43	<35	<35	56.26	39.01
062_A	Bergweg Noord 54	1.5	<35	55.57	<35	<35	51.43	37.58
062_B	Bergweg Noord 54	5.0	<35	55.72	<35	<35	53.50	39.76
063_A	Bergweg Noord 52	1.5	<35	55.61	<35	<35	50.33	36.75
063_B	Bergweg Noord 52	5.0	<35	55.80	<35	<35	52.46	39.72
064_A	Bergweg Noord 50	1.5	<35	55.67	<35	<35	49.43	35.91
064_B	Bergweg Noord 50	5.0	<35	55.84	<35	<35	51.65	39.35
065_A	Bergweg Noord 48	1.5	<35	55.52	<35	<35	47.25	<35
065_B	Bergweg Noord 48	5.0	<35	55.75	<35	<35	50.28	38.32
066_A	Bergweg Noord 46	1.5	<35	55.57	<35	<35	47.01	<35
066_B	Bergweg Noord 46	5.0	<35	55.76	<35	<35	49.93	38.29
067_A	Bergweg Noord 44	1.5	<35	54.01	<35	<35	43.34	<35
067_B	Bergweg Noord 44	5.0	<35	54.57	<35	<35	48.18	37.94
068_A	Bergweg Noord 42	1.5	<35	53.98	<35	<35	44.67	<35
068_B	Bergweg Noord 42	5.0	<35	54.54	<35	<35	48.90	38.12
069_A	Bergweg Noord 40b	1.5	<35	54.03	<35	<35	44.06	<35
069_B	Bergweg Noord 40b	5.0	<35	54.58	<35	<35	48.90	37.46
070_A	Bergweg Noord 40a	1.5	<35	54.03	<35	<35	43.51	<35
070_B	Bergweg Noord 40a	5.0	<35	54.54	<35	<35	48.68	36.70
071_A	Bergweg Noord 36	1.5	<35	55.03	<35	<35	44.79	<35
071_B	Bergweg Noord 36	5.0	<35	55.02	<35	<35	49.95	37.30
072_A	Bergweg Noord 34	1.5	<35	57.26	<35	<35	44.01	<35
072_B	Bergweg Noord 34	5.0	<35	56.98	<35	<35	48.24	35.17
073_A	Bergweg Noord 30	1.5	<35	59.80	<35	<35	42.85	<35
073_B	Bergweg Noord 30	5.0	<35	58.71	<35	<35	47.40	<35
074_A	Bergweg Noord 28	1.5	<35	55.83	<35	<35	40.24	<35
074_B	Bergweg Noord 28	5.0	<35	55.94	<35	<35	46.01	35.22
075_A	Bergweg Noord 26	1.5	<35	55.92	<35	<35	40.94	<35
075_B	Bergweg Noord 26	5.0	<35	56.01	<35	<35	46.07	<35
076_A	Bergweg Noord 24	1.5	<35	55.88	<35	<35	41.83	<35

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
076_B	Bergweg Noord 24	5.0	<35	56.00	<35	<35	46.32	<35
077_A	Bergweg Noord 18	1.5	<35	55.32	<35	<35	40.13	<35
077_B	Bergweg Noord 18	5.0	<35	55.56	<35	<35	45.86	<35
078_A	Bergweg Noord 14b	1.5	<35	54.19	<35	<35	40.08	<35
078_B	Bergweg Noord 14b	5.0	<35	54.65	<35	<35	45.01	<35
079_A	Bergweg Noord 14a	1.5	<35	54.19	<35	<35	40.13	<35
079_B	Bergweg Noord 14a	5.0	<35	54.64	<35	<35	44.87	<35
080_A	Bergweg Noord 12	1.5	<35	54.12	<35	<35	39.84	<35
080_B	Bergweg Noord 12	5.0	<35	54.57	<35	<35	45.56	<35
081_A	Bergweg Noord 10	1.5	<35	54.04	<35	<35	39.57	<35
081_B	Bergweg Noord 10	5.0	<35	54.51	<35	<35	44.13	<35
082_A	Europasingel 132 (zuidgevel)	1.5	<35	45.10	<35	<35	58.59	40.25
082_B	Europasingel 132 (zuidgevel)	5.0	<35	47.05	36.43	<35	60.12	42.03
083_A	Europasingel 132 (westgevel)	1.5	<35	49.91	35.56	<35	54.15	40.01
083_B	Europasingel 132 (westgevel)	5.0	<35	51.38	37.33	<35	56.29	42.05
084_A	Bergweg Noord 115 (westgevel)	1.5	<35	52.43	<35	<35	50.91	38.88
084_B	Bergweg Noord 115 (westgevel)	5.0	<35	53.31	36.36	<35	53.63	40.84
085_A	Bergweg Noord 115 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	52.08	<35
085_B	Bergweg Noord 115 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	54.00	36.68
086_A	Bergweg Noord 113 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	48.83	<35
086_B	Bergweg Noord 113 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	51.26	35.34
087_A	Bergweg Noord 113 (westgevel)	1.5	<35	52.57	<35	<35	48.89	36.84
087_B	Bergweg Noord 113 (westgevel)	5.0	<35	53.45	<35	<35	52.08	40.23
088_A	Bergweg Noord 111 (westgevel)	1.5	<35	52.50	<35	<35	47.85	35.97
088_B	Bergweg Noord 111 (westgevel)	5.0	<35	53.41	<35	<35	51.31	39.25
089_A	Bergweg Noord 111 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	46.64	<35
089_B	Bergweg Noord 111 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	49.67	35.15
090_A	Bergweg Noord 107 (westgevel)	1.5	<35	52.07	<35	<35	46.12	35.25
090_B	Bergweg Noord 107 (westgevel)	5.0	<35	53.06	<35	<35	50.07	38.87
091_A	Bergweg Noord 107 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	45.46	<35
091_B	Bergweg Noord 107 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	49.48	<35
092_A	Bergweg Noord 105 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	44.84	<35
092_B	Bergweg Noord 105 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	48.97	<35
093_A	Bergweg Noord 105 (westgevel)	1.5	<35	51.19	<35	<35	43.40	<35
093_B	Bergweg Noord 105 (westgevel)	5.0	<35	52.40	<35	<35	48.54	37.91
094_A	Bergweg Noord 103 (westgevel)	1.5	<35	51.08	<35	<35	44.73	<35
094_B	Bergweg Noord 103 (westgevel)	5.0	<35	52.31	<35	<35	48.96	38.24
095_A	Bergweg Noord 103 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	43.23	<35
095_B	Bergweg Noord 103 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	47.63	<35
096_A	Bergweg Noord 99 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	40.96	<35
096_B	Bergweg Noord 99 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	46.66	<35
097_A	Bergweg Noord 99 (westgevel)	1.5	<35	49.79	<35	<35	41.15	<35
097_B	Bergweg Noord 99 (westgevel)	5.0	<35	51.37	<35	<35	47.78	36.99
098_A	Bergweg Noord 97 (westgevel)	1.5	<35	49.85	<35	<35	41.88	<35
098_B	Bergweg Noord 97 (westgevel)	5.0	<35	51.43	<35	<35	47.72	37.49
099_A	Bergweg Noord 97 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	41.82	<35
099_B	Bergweg Noord 97 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	47.84	<35
100_A	Bergweg Noord 95 (westgevel)	1.5	<35	50.10	<35	<35	42.25	<35
100_B	Bergweg Noord 95 (westgevel)	5.0	<35	51.62	<35	<35	46.89	37.90
101_A	Bergweg Noord 95 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	41.70	<35
101_B	Bergweg Noord 95 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	47.54	<35
102_A	Bergweg Noord 93 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	41.45	<35
102_B	Bergweg Noord 93 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	47.25	<35
103_A	Bergweg Noord 93 (westgevel)	1.5	<35	50.05	<35	<35	42.06	<35
103_B	Bergweg Noord 93 (westgevel)	5.0	<35	51.58	<35	<35	46.81	36.96
104_A	Bergweg Noord 91 (westgevel)	1.5	<35	50.07	<35	<35	40.99	<35
104_B	Bergweg Noord 91 (westgevel)	5.0	<35	51.61	<35	<35	45.89	35.95
105_A	Bergweg Noord 91 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	40.67	<35
105_B	Bergweg Noord 91 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	46.32	<35
106_A	Bergweg Noord 91b (westgevel)	1.5	<35	50.93	<35	<35	40.95	<35
106_B	Bergweg Noord 91b (westgevel)	5.0	<35	52.23	<35	<35	45.64	35.51
107_A	Bergweg Noord 91b (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	40.47	<35
107_B	Bergweg Noord 91b (oostgevel)	5.0	<35	35.02	<35	<35	44.87	<35
108_A	Bergweg Noord 87 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	41.79	<35
108_B	Bergweg Noord 87 (oostgevel)	5.0	<35	35.86	<35	<35	45.59	<35
109_A	Bergweg Noord 87 (westgevel)	1.5	<35	50.91	<35	<35	41.13	<35
109_B	Bergweg Noord 87 (westgevel)	5.0	<35	52.18	<35	<35	45.79	35.47
110_A	Bergweg Noord 77 (westgevel)	1.5	<35	50.75	<35	<35	39.11	<35
110_B	Bergweg Noord 77 (westgevel)	5.0	<35	52.06	<35	<35	44.19	<35
111_A	Bergweg Noord 77 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	40.49	<35
111_B	Bergweg Noord 77 (oostgevel)	5.0	<35	37.02	<35	<35	46.01	<35
112_A	Bergweg Noord 73 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	41.27	<35
112_B	Bergweg Noord 73 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	45.15	<35
113_A	Bergweg Noord 73 (westgevel)	1.5	<35	50.63	<35	<35	38.81	<35
113_B	Bergweg Noord 73 (westgevel)	5.0	<35	51.91	<35	<35	43.28	<35
114_A	Bergweg Noord 71 (westgevel)	1.5	<35	51.01	<35	<35	39.35	<35
114_B	Bergweg Noord 71 (westgevel)	5.0	<35	52.11	<35	<35	43.17	<35
115_A	Bergweg Noord 71 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	39.18	<35
115_B	Bergweg Noord 71 (oostgevel)	5.0	<35	36.15	<35	<35	43.83	<35
116_A	Bergweg Noord 69 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	38.76	<35
116_B	Bergweg Noord 69 (oostgevel)	5.0	<35	35.15	<35	<35	43.69	<35

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
 Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
117_A	Bergweg Noord 69 (westgevel)	1.5	<35	50.87	<35	<35	37.44	<35
117_B	Bergweg Noord 69 (westgevel)	5.0	<35	51.97	<35	<35	42.91	<35
118_A	Bergweg Noord 65 (westgevel)	1.5	<35	50.78	<35	<35	38.26	<35
118_B	Bergweg Noord 65 (westgevel)	5.0	<35	51.87	<35	<35	43.00	<35
119_A	Bergweg Noord 65 (zuidgevel)	1.5	<35	45.78	<35	<35	<35	<35
119_B	Bergweg Noord 65 (zuidgevel)	5.0	<35	47.80	<35	<35	40.07	<35
120_A	Bergweg Noord 63 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	36.00	<35
120_B	Bergweg Noord 63 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	40.26	<35
121_A	Bergweg Noord 63 (westgevel)	1.5	<35	50.64	<35	<35	39.27	<35
121_B	Bergweg Noord 63 (westgevel)	5.0	<35	51.74	<35	<35	43.35	<35
122_A	Bergweg Noord 61 (westgevel)	1.5	<35	50.44	<35	<35	39.86	<35
122_B	Bergweg Noord 61 (westgevel)	5.0	<35	51.57	<35	<35	43.99	<35
123_A	Bergweg Noord 61 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	37.85	<35
123_B	Bergweg Noord 61 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	40.62	<35
124_A	Bergweg Noord 59 (westgevel)	1.5	<35	51.30	<35	<35	38.03	<35
124_B	Bergweg Noord 59 (westgevel)	5.0	<35	52.22	<35	<35	42.16	<35
125_A	Bergweg Noord 59 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	40.00	<35
125_B	Bergweg Noord 59 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	43.50	<35
126_A	Bergweg Noord 57 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	39.17	<35
126_B	Bergweg Noord 57 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	42.18	<35
127_A	Bergweg Noord 57 (westgevel)	1.5	<35	51.42	<35	<35	37.65	<35
127_B	Bergweg Noord 57 (westgevel)	5.0	<35	52.31	<35	<35	41.82	<35
128_A	Bergweg Noord 55 (westgevel)	1.5	<35	50.09	<35	<35	<35	<35
128_B	Bergweg Noord 55 (westgevel)	5.0	<35	51.33	<35	<35	40.30	<35
129_A	Bergweg Noord 55 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	39.86	<35
129_B	Bergweg Noord 55 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	42.35	<35
130_A	Bergweg Noord 53 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	40.27	<35
130_B	Bergweg Noord 53 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	42.52	<35
131_A	Bergweg Noord 53 (westgevel)	1.5	<35	50.52	<35	<35	37.49	<35
131_B	Bergweg Noord 53 (westgevel)	5.0	<35	51.63	<35	<35	41.54	<35
132_A	Bergweg Noord 51 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	39.74	<35
132_B	Bergweg Noord 51 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	41.81	<35
133_A	Bergweg Noord 51 (westgevel)	1.5	<35	50.50	<35	<35	37.90	<35
133_B	Bergweg Noord 51 (westgevel)	5.0	<35	51.61	<35	<35	41.58	<35
134_A	Bergweg Noord 49 (westgevel)	1.5	<35	50.54	<35	<35	38.86	<35
134_B	Bergweg Noord 49 (westgevel)	5.0	<35	51.62	<35	<35	41.81	<35
135_A	Bergweg Noord 49 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	39.99	<35
135_B	Bergweg Noord 49 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	42.52	<35
136_A	Bergweg Noord 47 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	39.52	<35
136_B	Bergweg Noord 47 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	42.18	<35
137_A	Bergweg Noord 47 (westgevel)	1.5	<35	50.50	<35	<35	38.98	<35
137_B	Bergweg Noord 47 (westgevel)	5.0	<35	51.58	<35	<35	41.76	<35
138_A	Bergweg Noord 45a (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	39.48	<35
138_B	Bergweg Noord 45a (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	43.57	<35
139_A	Bergweg Noord 45a (westgevel)	1.5	<35	50.45	<35	<35	39.41	<35
139_B	Bergweg Noord 45a (westgevel)	5.0	<35	51.51	<35	<35	42.80	<35
140_A	Bergweg Noord 45 (westgevel)	1.5	<35	52.17	<35	<35	39.43	<35
140_B	Bergweg Noord 45 (westgevel)	5.0	<35	52.85	<35	<35	41.85	<35
141_A	Bergweg Noord 45 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
141_B	Bergweg Noord 45 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	39.28	<35
142_A	Bergweg Noord 43 (oostgevel)	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
142_B	Bergweg Noord 43 (oostgevel)	5.0	<35	<35	<35	<35	39.73	<35
143_A	Bergweg Noord 43 (westgevel)	1.5	<35	53.61	<35	<35	38.45	<35
143_B	Bergweg Noord 43 (westgevel)	5.0	<35	54.01	<35	<35	40.38	<35
144_A	Europasingel 130	1.5	<35	<35	<35	<35	59.25	37.50
145_A	Europasingel 128	1.5	<35	<35	<35	<35	59.06	36.82
146_A	Hoedemakerlaan 1	1.5	<35	<35	<35	<35	54.72	<35
146_B	Hoedemakerlaan 1	5.0	<35	<35	<35	<35	56.75	<35
146_C	Hoedemakerlaan 1	7.5	<35	<35	<35	<35	57.05	<35
147_A	Hoedemakerlaan 2	1.5	<35	<35	<35	<35	53.94	<35
147_B	Hoedemakerlaan 2	5.0	<35	<35	<35	<35	56.11	<35
147_C	Hoedemakerlaan 2	7.5	<35	<35	<35	<35	56.21	35.49
148_A	Hoedemakerlaan 3	1.5	<35	<35	<35	<35	53.38	<35
148_B	Hoedemakerlaan 3	5.0	<35	<35	<35	<35	55.60	<35
148_C	Hoedemakerlaan 3	7.5	<35	<35	<35	<35	55.55	35.53
149_A	Hoedemakerlaan 4	1.5	<35	<35	<35	<35	52.51	<35
149_B	Hoedemakerlaan 4	5.0	<35	<35	<35	<35	54.81	<35
149_C	Hoedemakerlaan 4	7.5	<35	<35	<35	<35	54.54	35.91
150_A	Hoedemakerlaan 5	1.5	<35	<35	<35	<35	51.62	<35
150_B	Hoedemakerlaan 5	5.0	<35	<35	<35	<35	53.83	<35
150_C	Hoedemakerlaan 5	7.5	<35	<35	<35	<35	53.96	35.46
151_A	Hoedemakerlaan 6	1.5	<35	<35	<35	<35	50.34	<35
151_B	Hoedemakerlaan 6	5.0	<35	<35	<35	<35	52.72	<35
151_C	Hoedemakerlaan 6	7.5	<35	<35	<35	<35	53.39	35.30
152_A	Hoedemakerlaan 7	1.5	<35	<35	<35	<35	48.42	<35
152_B	Hoedemakerlaan 7	5.0	<35	<35	<35	<35	50.89	<35
152_C	Hoedemakerlaan 7	7.5	<35	<35	<35	<35	52.15	35.32
153_A	Hoedemakerlaan 8	1.5	<35	<35	<35	<35	47.51	<35
153_B	Hoedemakerlaan 8	5.0	<35	<35	<35	<35	49.88	<35
153_C	Hoedemakerlaan 8	7.5	<35	<35	<35	<35	51.39	35.61
154_A	Hoedemakerlaan 9	1.5	<35	<35	<35	<35	46.59	<35

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
154_B	Hoedemakerlaan 9	5.0	<35	<35	<35	<35	49.04	<35
154_C	Hoedemakerlaan 9	7.5	<35	<35	<35	<35	50.71	35.87
155_A	Hoedemakerlaan 10	1.5	<35	<35	<35	<35	45.73	<35
155_B	Hoedemakerlaan 10	5.0	<35	<35	<35	<35	48.25	<35
155_C	Hoedemakerlaan 10	7.5	<35	<35	<35	<35	50.05	36.00
156_A	Hoedemakerlaan 11	1.5	<35	<35	<35	<35	45.13	<35
156_B	Hoedemakerlaan 11	5.0	<35	<35	<35	<35	47.79	<35
156_C	Hoedemakerlaan 11	7.5	<35	<35	<35	<35	49.80	35.54
157_A	Hoedemakerlaan 12	1.5	<35	<35	<35	<35	44.26	<35
157_B	Hoedemakerlaan 12	5.0	<35	<35	<35	<35	47.21	<35
157_C	Hoedemakerlaan 12	7.5	<35	<35	<35	<35	49.55	35.27
158_A	Europasingel 126	1.5	<35	<35	<35	<35	56.49	<35
158_B	Europasingel 126	5.0	<35	<35	<35	<35	58.92	36.56
158_C	Europasingel 126	7.5	<35	<35	<35	<35	59.29	37.97
159_A	Europasingel 124	1.5	<35	<35	<35	<35	56.88	<35
159_B	Europasingel 124	5.0	<35	<35	<35	<35	59.26	36.55
159_C	Europasingel 124	7.5	<35	<35	<35	<35	59.48	37.85
160_A	Europasingel 122	1.5	<35	<35	<35	<35	57.29	<35
160_B	Europasingel 122	5.0	<35	<35	<35	<35	59.59	36.83
160_C	Europasingel 122	7.5	<35	<35	<35	<35	59.75	38.04
161_A	Van Couwenhovelaan 194	1.5	<35	<35	<35	<35	52.67	<35
161_B	Van Couwenhovelaan 194	5.0	<35	<35	<35	<35	55.09	<35
161_C	Van Couwenhovelaan 194	7.5	<35	<35	<35	<35	55.42	<35
162_A	Van Couwenhovelaan 192	1.5	<35	<35	<35	<35	51.80	<35
162_B	Van Couwenhovelaan 192	5.0	<35	<35	<35	<35	54.21	<35
162_C	Van Couwenhovelaan 192	7.5	<35	<35	<35	<35	54.53	<35
163_A	Van Couwenhovelaan 190	1.5	<35	<35	<35	<35	51.10	<35
163_B	Van Couwenhovelaan 190	5.0	<35	<35	<35	<35	53.40	<35
163_C	Van Couwenhovelaan 190	7.5	<35	<35	<35	<35	53.91	<35
164_A	Van Couwenhovelaan 188	1.5	<35	<35	<35	<35	50.37	<35
164_B	Van Couwenhovelaan 188	5.0	<35	<35	<35	<35	52.53	<35
164_C	Van Couwenhovelaan 188	7.5	<35	<35	<35	<35	53.56	<35
165_A	Van Couwenhovelaan 186	1.5	<35	<35	<35	<35	49.66	<35
165_B	Van Couwenhovelaan 186	5.0	<35	<35	<35	<35	51.78	<35
165_C	Van Couwenhovelaan 186	7.5	<35	<35	<35	<35	53.13	<35
166_A	Van Couwenhovelaan 184	1.5	<35	<35	<35	<35	48.66	<35
166_B	Van Couwenhovelaan 184	5.0	<35	<35	<35	<35	50.82	<35
166_C	Van Couwenhovelaan 184	7.5	<35	<35	<35	<35	52.33	<35
167_A	Van Couwenhovelaan 182	1.5	<35	<35	<35	<35	38.67	<35
167_B	Van Couwenhovelaan 182	5.0	<35	<35	<35	<35	44.13	<35
167_C	Van Couwenhovelaan 182	7.5	<35	<35	<35	<35	50.15	36.34
168_A	Van Couwenhovelaan 180	1.5	<35	<35	<35	<35	38.30	<35
168_B	Van Couwenhovelaan 180	5.0	<35	<35	<35	<35	44.16	<35
168_C	Van Couwenhovelaan 180	7.5	<35	<35	<35	<35	49.31	36.82
169_A	Van Couwenhovelaan 178	1.5	<35	<35	<35	<35	39.58	<35
169_B	Van Couwenhovelaan 178	5.0	<35	<35	<35	<35	44.75	<35
169_C	Van Couwenhovelaan 178	7.5	<35	<35	<35	<35	49.94	36.53
170_A	Van Couwenhovelaan 176	1.5	<35	<35	<35	<35	43.37	<35
170_B	Van Couwenhovelaan 176	5.0	<35	<35	<35	<35	45.87	<35
170_C	Van Couwenhovelaan 176	7.5	<35	<35	<35	<35	48.89	35.13
171_A	Van Couwenhovelaan 174	1.5	<35	<35	<35	<35	42.69	<35
171_B	Van Couwenhovelaan 174	5.0	<35	<35	<35	<35	45.27	<35
171_C	Van Couwenhovelaan 174	7.5	<35	<35	<35	<35	48.65	<35
172_A	Van Couwenhovelaan 172	1.5	<35	<35	<35	<35	42.59	<35
172_B	Van Couwenhovelaan 172	5.0	<35	<35	<35	<35	45.16	<35
172_C	Van Couwenhovelaan 172	7.5	<35	<35	<35	<35	48.72	<35
173_A	Van Couwenhovelaan 170	1.5	<35	<35	<35	<35	41.49	<35
173_B	Van Couwenhovelaan 170	5.0	<35	<35	<35	<35	44.27	<35
173_C	Van Couwenhovelaan 170	7.5	<35	<35	<35	<35	47.97	<35
174_A	Van Couwenhovelaan 168	1.5	<35	<35	<35	<35	41.26	<35
174_B	Van Couwenhovelaan 168	5.0	<35	<35	<35	<35	43.99	<35
174_C	Van Couwenhovelaan 168	7.5	<35	<35	<35	<35	47.12	35.14
175_A	Van Couwenhovelaan 166	1.5	<35	<35	<35	<35	36.04	<35
175_B	Van Couwenhovelaan 166	5.0	<35	35.11	<35	<35	41.98	<35
175_C	Van Couwenhovelaan 166	7.5	<35	37.62	<35	<35	48.54	36.90
176_A	Van Couwenhovelaan 164	1.5	<35	<35	<35	<35	35.33	<35
176_B	Van Couwenhovelaan 164	5.0	<35	36.95	<35	<35	42.24	<35
176_C	Van Couwenhovelaan 164	7.5	<35	38.01	<35	<35	48.11	37.10
177_A	Van Couwenhovelaan 162	1.5	<35	35.07	<35	<35	36.85	<35
177_B	Van Couwenhovelaan 162	5.0	<35	37.75	<35	<35	43.86	<35
177_C	Van Couwenhovelaan 162	7.5	<35	38.89	<35	<35	48.44	37.47
178_A	Van Couwenhovelaan 160	1.5	<35	<35	<35	<35	39.57	<35
178_B	Van Couwenhovelaan 160	5.0	<35	<35	<35	<35	42.97	<35
178_C	Van Couwenhovelaan 160	7.5	<35	<35	<35	<35	47.24	<35
179_A	Van Couwenhovelaan 158	1.5	<35	<35	<35	<35	39.59	<35
179_B	Van Couwenhovelaan 158	5.0	<35	<35	<35	<35	43.22	<35
179_C	Van Couwenhovelaan 158	7.5	<35	<35	<35	<35	47.51	<35
180_A	Van Couwenhovelaan 156	1.5	<35	<35	<35	<35	39.39	<35
180_B	Van Couwenhovelaan 156	5.0	<35	<35	<35	<35	43.04	<35
180_C	Van Couwenhovelaan 156	7.5	<35	<35	<35	<35	47.66	<35
181_A	Van Couwenhovelaan 154	1.5	<35	<35	<35	<35	39.28	<35

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
 Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
181_B	Van Couwenhovelaan 154	5.0	<35	<35	<35	<35	42.69	<35
181_C	Van Couwenhovelaan 154	7.5	<35	<35	<35	<35	47.06	<35
182_A	Van Couwenhovelaan 152	1.5	<35	<35	<35	<35	38.95	<35
182_B	Van Couwenhovelaan 152	5.0	<35	<35	<35	<35	42.24	<35
182_C	Van Couwenhovelaan 152	7.5	<35	<35	<35	<35	46.28	<35
183_A	Van Couwenhovelaan 165	1.5	<35	<35	<35	<35	50.45	<35
183_B	Van Couwenhovelaan 165	5.0	<35	<35	<35	<35	52.87	<35
183_C	Van Couwenhovelaan 165	7.5	<35	<35	<35	<35	54.09	<35
184_A	Van Couwenhovelaan 167	1.5	<35	<35	<35	<35	48.54	<35
184_B	Van Couwenhovelaan 167	5.0	<35	<35	<35	<35	50.78	<35
184_C	Van Couwenhovelaan 167	7.5	<35	<35	<35	<35	52.65	<35
185_A	Van Couwenhovelaan 169	1.5	<35	<35	<35	<35	47.49	<35
185_B	Van Couwenhovelaan 169	5.0	<35	<35	<35	<35	49.71	<35
185_C	Van Couwenhovelaan 169	7.5	<35	<35	<35	<35	52.04	<35
186_A	Van Couwenhovelaan 171	1.5	<35	<35	<35	<35	47.16	<35
186_B	Van Couwenhovelaan 171	5.0	<35	<35	<35	<35	49.43	<35
186_C	Van Couwenhovelaan 171	7.5	<35	<35	<35	<35	52.06	<35
187_A	Van Couwenhovelaan 173	1.5	<35	<35	<35	<35	47.87	<35
187_B	Van Couwenhovelaan 173	5.0	<35	<35	<35	<35	50.13	<35
187_C	Van Couwenhovelaan 173	7.5	<35	<35	<35	<35	52.49	35.02
188_A	Van Couwenhovelaan 155	1.5	<35	<35	<35	<35	43.23	<35
188_B	Van Couwenhovelaan 155	5.0	<35	<35	<35	<35	46.23	<35
188_C	Van Couwenhovelaan 155	7.5	<35	<35	<35	<35	50.51	35.86
189_A	Van Couwenhovelaan 157	1.5	<35	<35	<35	<35	42.88	<35
189_B	Van Couwenhovelaan 157	5.0	<35	<35	<35	<35	45.99	<35
189_C	Van Couwenhovelaan 157	7.5	<35	<35	<35	<35	50.46	36.04
190_A	Van Couwenhovelaan 159	1.5	<35	<35	<35	<35	38.94	<35
190_B	Van Couwenhovelaan 159	5.0	<35	<35	<35	<35	43.51	<35
190_C	Van Couwenhovelaan 159	7.5	<35	<35	<35	<35	49.62	<35
191_A	Van Couwenhovelaan 161	1.5	<35	<35	<35	<35	38.87	<35
191_B	Van Couwenhovelaan 161	5.0	<35	<35	<35	<35	43.45	<35
191_C	Van Couwenhovelaan 161	7.5	<35	<35	<35	<35	49.45	35.71
192_A	Van Couwenhovelaan 163	1.5	<35	<35	<35	<35	44.98	<35
192_B	Van Couwenhovelaan 163	5.0	<35	<35	<35	<35	47.79	<35
192_C	Van Couwenhovelaan 163	7.5	<35	<35	<35	<35	50.47	35.73
193_A	Van Couwenhovelaan 143	1.5	<35	<35	<35	<35	43.45	<35
193_B	Van Couwenhovelaan 143	5.0	<35	<35	<35	<35	46.33	<35
193_C	Van Couwenhovelaan 143	7.5	<35	<35	<35	<35	50.16	<35
194_A	Van Couwenhovelaan 145	1.5	<35	<35	<35	<35	39.71	<35
194_B	Van Couwenhovelaan 145	5.0	<35	<35	<35	<35	43.67	<35
194_C	Van Couwenhovelaan 145	7.5	<35	<35	<35	<35	49.02	35.25
195_A	Van Couwenhovelaan 147	1.5	<35	<35	<35	<35	39.40	<35
195_B	Van Couwenhovelaan 147	5.0	<35	<35	<35	<35	43.30	<35
195_C	Van Couwenhovelaan 147	7.5	<35	<35	<35	<35	48.65	<35
196_A	Van Couwenhovelaan 149	1.5	<35	<35	<35	<35	38.84	<35
196_B	Van Couwenhovelaan 149	5.0	<35	<35	<35	<35	42.60	<35
196_C	Van Couwenhovelaan 149	7.5	<35	<35	<35	<35	47.84	<35
197_A	Van Couwenhovelaan 151	1.5	<35	<35	<35	<35	38.71	<35
197_B	Van Couwenhovelaan 151	5.0	<35	<35	<35	<35	42.55	<35
197_C	Van Couwenhovelaan 151	7.5	<35	<35	<35	<35	47.77	35.07
198_A	Van Couwenhovelaan 153	1.5	<35	<35	<35	<35	39.83	<35
198_B	Van Couwenhovelaan 153	5.0	<35	<35	<35	<35	43.43	<35
198_C	Van Couwenhovelaan 153	7.5	<35	<35	<35	<35	48.38	35.57
199_A	Van Couwenhovelaan 131	1.5	<35	<35	<35	<35	38.14	<35
199_B	Van Couwenhovelaan 131	5.0	<35	<35	<35	<35	42.42	<35
199_C	Van Couwenhovelaan 131	7.5	<35	<35	<35	<35	48.25	36.22
200_A	Van Couwenhovelaan 133	1.5	<35	<35	<35	<35	36.19	<35
200_B	Van Couwenhovelaan 133	5.0	<35	<35	<35	<35	41.42	<35
200_C	Van Couwenhovelaan 133	7.5	<35	<35	<35	<35	47.55	35.68
201_A	Van Couwenhovelaan 135	1.5	<35	<35	<35	<35	35.94	<35
201_B	Van Couwenhovelaan 135	5.0	<35	<35	<35	<35	41.27	<35
201_C	Van Couwenhovelaan 135	7.5	<35	<35	<35	<35	47.52	35.14
202_A	Van Couwenhovelaan 137	1.5	<35	<35	<35	<35	35.96	<35
202_B	Van Couwenhovelaan 137	5.0	<35	<35	<35	<35	41.35	<35
202_C	Van Couwenhovelaan 137	7.5	<35	<35	<35	<35	47.17	<35
203_A	Van Couwenhovelaan 139	1.5	<35	<35	<35	<35	36.09	<35
203_B	Van Couwenhovelaan 139	5.0	<35	<35	<35	<35	41.28	<35
203_C	Van Couwenhovelaan 139	7.5	<35	<35	<35	<35	46.62	35.36
204_A	Van Couwenhovelaan 141	1.5	<35	<35	<35	<35	36.42	<35
204_B	Van Couwenhovelaan 141	5.0	<35	<35	<35	<35	41.58	<35
204_C	Van Couwenhovelaan 141	7.5	<35	<35	<35	<35	47.12	35.34
205_A	Van Couwenhovelaan 119	1.5	<35	<35	<35	<35	35.31	<35
205_B	Van Couwenhovelaan 119	5.0	<35	<35	<35	<35	40.56	<35
205_C	Van Couwenhovelaan 119	7.5	<35	<35	<35	<35	46.40	<35
206_A	Van Couwenhovelaan 121	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
206_B	Van Couwenhovelaan 121	5.0	<35	<35	<35	<35	40.08	<35
206_C	Van Couwenhovelaan 121	7.5	<35	<35	<35	<35	45.88	<35
207_A	Van Couwenhovelaan 123	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
207_B	Van Couwenhovelaan 123	5.0	<35	<35	<35	<35	39.27	<35
207_C	Van Couwenhovelaan 123	7.5	<35	<35	<35	<35	45.09	<35
208_A	Van Couwenhovelaan 125	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
 Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
208_B	Van Couwenhovelaan 125	5.0	<35	<35	<35	<35	39.56	<35
208_C	Van Couwenhovelaan 125	7.5	<35	<35	<35	<35	45.17	<35
209_A	Van Couwenhovelaan 127	1.5	<35	<35	<35	<35	35.69	<35
209_B	Van Couwenhovelaan 127	5.0	<35	<35	<35	<35	40.26	<35
209_C	Van Couwenhovelaan 127	7.5	<35	<35	<35	<35	46.02	<35
210_A	Van Couwenhovelaan 129	1.5	<35	<35	<35	<35	36.69	<35
210_B	Van Couwenhovelaan 129	5.0	<35	<35	<35	<35	40.75	<35
210_C	Van Couwenhovelaan 129	7.5	<35	<35	<35	<35	46.86	35.49
211_A	Van Couwenhovelaan 107	1.5	<35	<35	<35	<35	35.31	<35
211_B	Van Couwenhovelaan 107	5.0	<35	<35	<35	<35	40.38	<35
211_C	Van Couwenhovelaan 107	7.5	<35	<35	<35	<35	46.33	35.31
212_A	Van Couwenhovelaan 109	1.5	<35	<35	<35	<35	35.01	<35
212_B	Van Couwenhovelaan 109	5.0	<35	<35	<35	<35	40.11	<35
212_C	Van Couwenhovelaan 109	7.5	<35	<35	<35	<35	46.11	35.00
213_A	Van Couwenhovelaan 111	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
213_B	Van Couwenhovelaan 111	5.0	<35	<35	<35	<35	39.82	<35
213_C	Van Couwenhovelaan 111	7.5	<35	<35	<35	<35	45.61	<35
214_A	Van Couwenhovelaan 113	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
214_B	Van Couwenhovelaan 113	5.0	<35	<35	<35	<35	40.13	<35
214_C	Van Couwenhovelaan 113	7.5	<35	<35	<35	<35	45.91	<35
215_A	Van Couwenhovelaan 115	1.5	<35	<35	<35	<35	35.09	<35
215_B	Van Couwenhovelaan 115	5.0	<35	<35	<35	<35	40.03	<35
215_C	Van Couwenhovelaan 115	7.5	<35	<35	<35	<35	45.81	<35
216_A	Van Couwenhovelaan 117	1.5	<35	<35	<35	<35	35.30	<35
216_B	Van Couwenhovelaan 117	5.0	<35	<35	<35	<35	40.20	<35
216_C	Van Couwenhovelaan 117	7.5	<35	<35	<35	<35	46.13	<35
217_A	Van Couwenhovelaan 105	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
217_B	Van Couwenhovelaan 105	5.0	<35	<35	<35	<35	40.89	<35
217_C	Van Couwenhovelaan 105	7.5	<35	<35	<35	<35	44.78	<35
218_A	Van Couwenhovelaan 103	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
218_B	Van Couwenhovelaan 103	5.0	<35	<35	<35	<35	40.95	<35
218_C	Van Couwenhovelaan 103	7.5	<35	<35	<35	<35	44.98	<35
219_A	Van Couwenhovelaan 101	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
219_B	Van Couwenhovelaan 101	5.0	<35	<35	<35	<35	40.90	<35
219_C	Van Couwenhovelaan 101	7.5	<35	<35	<35	<35	44.75	<35
220_A	Van Couwenhovelaan 99	1.5	<35	<35	<35	<35	35.09	<35
220_B	Van Couwenhovelaan 99	5.0	<35	<35	<35	<35	41.44	<35
220_C	Van Couwenhovelaan 99	7.5	<35	<35	<35	<35	45.10	<35
221_A	Van Couwenhovelaan 97	1.5	<35	<35	<35	<35	35.08	<35
221_B	Van Couwenhovelaan 97	5.0	<35	<35	<35	<35	41.34	<35
221_C	Van Couwenhovelaan 97	7.5	<35	<35	<35	<35	44.64	<35
222_A	Van Couwenhovelaan 95	1.5	<35	<35	<35	<35	35.38	<35
222_B	Van Couwenhovelaan 95	5.0	<35	<35	<35	<35	42.02	<35
222_C	Van Couwenhovelaan 95	7.5	<35	<35	<35	<35	44.67	<35
223_A	Van Couwenhovelaan 93	1.5	<35	<35	<35	<35	35.83	<35
223_B	Van Couwenhovelaan 93	5.0	<35	<35	<35	<35	42.51	<35
223_C	Van Couwenhovelaan 93	7.5	<35	<35	<35	<35	45.04	<35
224_A	Van Couwenhovelaan 92	1.5	<35	<35	<35	<35	36.11	<35
224_B	Van Couwenhovelaan 92	5.0	<35	<35	<35	<35	42.95	<35
224_C	Van Couwenhovelaan 92	7.5	<35	<35	<35	<35	45.36	<35
225_A	Van Couwenhovelaan 91	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
225_B	Van Couwenhovelaan 91	5.0	<35	<35	<35	<35	40.73	<35
225_C	Van Couwenhovelaan 91	7.5	<35	<35	<35	<35	45.07	<35
226_A	Van Couwenhovelaan 89	1.5	<35	<35	<35	<35	35.58	<35
226_B	Van Couwenhovelaan 89	5.0	<35	<35	<35	<35	42.39	<35
226_C	Van Couwenhovelaan 89	7.5	<35	<35	<35	<35	45.71	<35
227_A	Van Couwenhovelaan 87	1.5	<35	<35	<35	<35	35.94	<35
227_B	Van Couwenhovelaan 87	5.0	<35	<35	<35	<35	42.59	<35
227_C	Van Couwenhovelaan 87	7.5	<35	<35	<35	<35	45.75	<35
228_A	Van Couwenhovelaan 85	1.5	<35	<35	<35	<35	36.12	<35
228_B	Van Couwenhovelaan 85	5.0	<35	<35	<35	<35	42.63	<35
228_C	Van Couwenhovelaan 85	7.5	<35	<35	<35	<35	45.82	<35
229_A	Van Couwenhovelaan 83	1.5	<35	<35	<35	<35	35.96	<35
229_B	Van Couwenhovelaan 83	5.0	<35	<35	<35	<35	42.36	<35
229_C	Van Couwenhovelaan 83	7.5	<35	<35	<35	<35	45.59	<35
230_A	Van Couwenhovelaan 81	1.5	<35	<35	<35	<35	35.37	<35
230_B	Van Couwenhovelaan 81	5.0	<35	<35	<35	<35	41.82	<35
230_C	Van Couwenhovelaan 81	7.5	<35	<35	<35	<35	45.13	<35
231_A	Van Couwenhovelaan 79	1.5	<35	<35	<35	<35	35.20	<35
231_B	Van Couwenhovelaan 79	5.0	<35	<35	<35	<35	41.44	<35
231_C	Van Couwenhovelaan 79	7.5	<35	<35	<35	<35	44.67	<35
232_A	Van Couwenhovelaan 77	1.5	<35	<35	<35	<35	35.11	<35
232_B	Van Couwenhovelaan 77	5.0	<35	<35	<35	<35	41.09	<35
232_C	Van Couwenhovelaan 77	7.5	<35	<35	<35	<35	44.01	<35
233_A	Van Couwenhovelaan 75	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
233_B	Van Couwenhovelaan 75	5.0	<35	<35	<35	<35	40.81	<35
233_C	Van Couwenhovelaan 75	7.5	<35	<35	<35	<35	43.62	<35
234_A	Van Couwenhovelaan 73	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
234_B	Van Couwenhovelaan 73	5.0	<35	<35	<35	<35	40.70	<35
234_C	Van Couwenhovelaan 73	7.5	<35	<35	<35	<35	43.77	<35
235_A	Van Couwenhovelaan 71	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
 Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
235_B	Van Couwenhovelaan 71	5.0	<35	<35	<35	<35	40.57	<35
235_C	Van Couwenhovelaan 71	7.5	<35	<35	<35	<35	43.79	<35
236_A	Van Couwenhovelaan 69	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
236_B	Van Couwenhovelaan 69	5.0	<35	<35	<35	<35	40.06	<35
236_C	Van Couwenhovelaan 69	7.5	<35	<35	<35	<35	43.66	<35
237_A	Van Couwenhovelaan 67	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
237_B	Van Couwenhovelaan 67	5.0	<35	<35	<35	<35	39.93	<35
237_C	Van Couwenhovelaan 67	7.5	<35	<35	<35	<35	43.74	<35
238_A	Van Couwenhovelaan 68	1.5	<35	<35	<35	<35	37.29	<35
238_B	Van Couwenhovelaan 68	5.0	<35	<35	<35	<35	42.08	<35
238_C	Van Couwenhovelaan 68	7.5	<35	<35	<35	<35	43.20	<35
239_A	Van Couwenhovelaan 70	1.5	<35	<35	<35	<35	36.52	<35
239_B	Van Couwenhovelaan 70	5.0	<35	<35	<35	<35	41.56	<35
239_C	Van Couwenhovelaan 70	7.5	<35	<35	<35	<35	42.64	<35
240_A	Van Couwenhovelaan 72	1.5	<35	<35	<35	<35	36.44	<35
240_B	Van Couwenhovelaan 72	5.0	<35	<35	<35	<35	41.53	<35
240_C	Van Couwenhovelaan 72	7.5	<35	<35	<35	<35	42.84	<35
241_A	Van Couwenhovelaan 74	1.5	<35	<35	<35	<35	36.42	<35
241_B	Van Couwenhovelaan 74	5.0	<35	<35	<35	<35	41.58	<35
241_C	Van Couwenhovelaan 74	7.5	<35	<35	<35	<35	43.11	<35
242_A	Van Couwenhovelaan 76	1.5	<35	<35	<35	<35	36.37	<35
242_B	Van Couwenhovelaan 76	5.0	<35	<35	<35	<35	41.62	<35
242_C	Van Couwenhovelaan 76	7.5	<35	<35	<35	<35	43.22	<35
243_A	Van Couwenhovelaan 78	1.5	<35	<35	<35	<35	36.11	<35
243_B	Van Couwenhovelaan 78	5.0	<35	<35	<35	<35	41.23	<35
243_C	Van Couwenhovelaan 78	7.5	<35	<35	<35	<35	43.28	<35
244_A	Van Couwenhovelaan 80	1.5	<35	<35	<35	<35	36.05	<35
244_B	Van Couwenhovelaan 80	5.0	<35	<35	<35	<35	41.09	<35
244_C	Van Couwenhovelaan 80	7.5	<35	<35	<35	<35	43.90	<35
245_A	Van Couwenhovelaan 120	1.5	<35	<35	<35	<35	36.48	<35
245_B	Van Couwenhovelaan 120	5.0	<35	<35	<35	<35	40.93	<35
245_C	Van Couwenhovelaan 120	7.5	<35	<35	<35	<35	44.34	<35
246_A	Van Couwenhovelaan 122	1.5	<35	<35	<35	<35	37.02	<35
246_B	Van Couwenhovelaan 122	5.0	<35	<35	<35	<35	40.82	<35
246_C	Van Couwenhovelaan 122	7.5	<35	<35	<35	<35	44.44	<35
247_A	Van Couwenhovelaan 124	1.5	<35	<35	<35	<35	37.07	<35
247_B	Van Couwenhovelaan 124	5.0	<35	<35	<35	<35	40.89	<35
247_C	Van Couwenhovelaan 124	7.5	<35	<35	<35	<35	44.37	<35
248_A	Van Couwenhovelaan 126	1.5	<35	<35	<35	<35	37.20	<35
248_B	Van Couwenhovelaan 126	5.0	<35	<35	<35	<35	41.13	<35
248_C	Van Couwenhovelaan 126	7.5	<35	<35	<35	<35	44.60	<35
249_A	Van Couwenhovelaan 128	1.5	<35	<35	<35	<35	37.43	<35
249_B	Van Couwenhovelaan 128	5.0	<35	<35	<35	<35	41.57	<35
249_C	Van Couwenhovelaan 128	7.5	<35	<35	<35	<35	44.96	<35
250_A	Van Couwenhovelaan 130	1.5	<35	<35	<35	<35	37.05	<35
250_B	Van Couwenhovelaan 130	5.0	<35	<35	<35	<35	41.51	<35
250_C	Van Couwenhovelaan 130	7.5	<35	<35	<35	<35	44.84	<35
251_A	Van Couwenhovelaan 132	1.5	<35	<35	<35	<35	37.93	<35
251_B	Van Couwenhovelaan 132	5.0	<35	<35	<35	<35	42.65	<35
251_C	Van Couwenhovelaan 132	7.5	<35	<35	<35	<35	45.01	<35
252_A	Van Couwenhovelaan 134	1.5	<35	<35	<35	<35	38.60	<35
252_B	Van Couwenhovelaan 134	5.0	<35	<35	<35	<35	42.76	<35
252_C	Van Couwenhovelaan 134	7.5	<35	<35	<35	<35	44.63	<35
253_A	Van Couwenhovelaan 136	1.5	<35	<35	<35	<35	38.59	<35
253_B	Van Couwenhovelaan 136	5.0	<35	<35	<35	<35	42.71	<35
253_C	Van Couwenhovelaan 136	7.5	<35	<35	<35	<35	45.02	<35
254_A	Van Couwenhovelaan 138	1.5	<35	<35	<35	<35	38.63	<35
254_B	Van Couwenhovelaan 138	5.0	<35	<35	<35	<35	42.28	<35
254_C	Van Couwenhovelaan 138	7.5	<35	<35	<35	<35	44.80	<35
255_A	Van Couwenhovelaan 140	1.5	<35	<35	<35	<35	38.04	<35
255_B	Van Couwenhovelaan 140	5.0	<35	<35	<35	<35	41.69	<35
255_C	Van Couwenhovelaan 140	7.5	<35	<35	<35	<35	44.90	<35
256_A	Van Couwenhovelaan 142	1.5	<35	<35	<35	<35	36.66	<35
256_B	Van Couwenhovelaan 142	5.0	<35	<35	<35	<35	41.08	<35
256_C	Van Couwenhovelaan 142	7.5	<35	<35	<35	<35	44.56	<35
257_A	Van Couwenhovelaan 144	1.5	<35	<35	<35	<35	35.92	<35
257_B	Van Couwenhovelaan 144	5.0	<35	<35	<35	<35	40.47	<35
257_C	Van Couwenhovelaan 144	7.5	<35	<35	<35	<35	44.59	<35
258_A	Van Couwenhovelaan 146	1.5	<35	<35	<35	<35	35.98	<35
258_B	Van Couwenhovelaan 146	5.0	<35	<35	<35	<35	40.57	<35
258_C	Van Couwenhovelaan 146	7.5	<35	<35	<35	<35	44.95	<35
259_A	Van Couwenhovelaan 148	1.5	<35	<35	<35	<35	36.01	<35
259_B	Van Couwenhovelaan 148	5.0	<35	<35	<35	<35	40.45	<35
259_C	Van Couwenhovelaan 148	7.5	<35	<35	<35	<35	45.29	<35
260_A	Van Couwenhovelaan 150	1.5	<35	<35	<35	<35	35.15	<35
260_B	Van Couwenhovelaan 150	5.0	<35	<35	<35	<35	40.31	<35
260_C	Van Couwenhovelaan 150	7.5	<35	<35	<35	<35	45.53	<35
261_A	Meeuwenlaan 15	1.5	<35	35.39	<35	<35	36.47	<35
261_B	Meeuwenlaan 15	5.0	<35	38.13	<35	<35	42.72	<35
261_C	Meeuwenlaan 15	7.5	<35	39.50	<35	<35	46.36	35.37
262_A	Meeuwenlaan 17	1.5	<35	<35	<35	<35	35.67	<35

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
262_B	Meeuwenlaan 17	5.0	<35	36.91	<35	<35	41.58	<35
262_C	Meeuwenlaan 17	7.5	<35	38.29	<35	<35	46.55	35.45
263_A	Meeuwenlaan 19	1.5	<35	<35	<35	<35	35.55	<35
263_B	Meeuwenlaan 19	5.0	<35	36.44	<35	<35	40.58	<35
263_C	Meeuwenlaan 19	7.5	<35	37.78	<35	<35	46.59	35.12
264_A	Meeuwenlaan 21	1.5	<35	<35	<35	<35	35.33	<35
264_B	Meeuwenlaan 21	5.0	<35	<35	<35	<35	40.23	<35
264_C	Meeuwenlaan 21	7.5	<35	<35	<35	<35	46.04	<35
265_A	Meeuwenlaan 23	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
265_B	Meeuwenlaan 23	5.0	<35	<35	<35	<35	39.99	<35
265_C	Meeuwenlaan 23	7.5	<35	<35	<35	<35	45.52	<35
266_A	Meeuwenlaan 25	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
266_B	Meeuwenlaan 25	5.0	<35	<35	<35	<35	39.26	<35
266_C	Meeuwenlaan 25	7.5	<35	<35	<35	<35	45.05	<35
267_A	Meeuwenlaan 27	1.5	<35	<35	<35	<35	35.11	<35
267_B	Meeuwenlaan 27	5.0	<35	<35	<35	<35	39.84	<35
267_C	Meeuwenlaan 27	7.5	<35	<35	<35	<35	44.92	<35
268_A	Meeuwenlaan 29	1.5	<35	<35	<35	<35	35.82	<35
268_B	Meeuwenlaan 29	5.0	<35	<35	<35	<35	40.67	<35
268_C	Meeuwenlaan 29	7.5	<35	<35	<35	<35	45.71	<35
269_A	Meeuwenlaan 31	1.5	<35	<35	<35	<35	36.01	<35
269_B	Meeuwenlaan 31	5.0	<35	<35	<35	<35	40.92	<35
269_C	Meeuwenlaan 31	7.5	<35	<35	<35	<35	45.67	<35
270_A	Meeuwenlaan 33	1.5	<35	<35	<35	<35	40.51	<35
270_B	Meeuwenlaan 33	5.0	<35	<35	<35	<35	43.91	<35
270_C	Meeuwenlaan 33	7.5	<35	<35	<35	<35	47.09	<35
271_A	Meeuwenlaan 35	1.5	<35	<35	<35	<35	42.23	<35
271_B	Meeuwenlaan 35	5.0	<35	<35	<35	<35	44.69	<35
271_C	Meeuwenlaan 35	7.5	<35	<35	<35	<35	48.20	<35
272_A	Meeuwenlaan 37	1.5	<35	<35	<35	<35	43.00	<35
272_B	Meeuwenlaan 37	5.0	<35	<35	<35	<35	45.09	<35
272_C	Meeuwenlaan 37	7.5	<35	<35	<35	<35	48.67	<35
273_A	Meeuwenlaan 39	1.5	<35	<35	<35	<35	43.54	<35
273_B	Meeuwenlaan 39	5.0	<35	<35	<35	<35	45.56	<35
273_C	Meeuwenlaan 39	7.5	<35	<35	<35	<35	48.81	<35
274_A	Meeuwenlaan 41	1.5	<35	<35	<35	<35	43.91	<35
274_B	Meeuwenlaan 41	5.0	<35	<35	<35	<35	46.04	<35
274_C	Meeuwenlaan 41	7.5	<35	<35	<35	<35	48.63	<35
275_A	Meeuwenlaan 43	1.5	<35	<35	<35	<35	44.38	<35
275_B	Meeuwenlaan 43	5.0	<35	<35	<35	<35	46.44	<35
275_C	Meeuwenlaan 43	7.5	<35	<35	<35	<35	48.64	<35
276_A	Meeuwenlaan 49	1.5	<35	<35	<35	<35	43.07	<35
276_B	Meeuwenlaan 49	5.0	<35	<35	<35	<35	45.47	<35
276_C	Meeuwenlaan 49	7.5	<35	<35	<35	<35	47.64	<35
277_A	Meeuwenlaan 51	1.5	<35	<35	<35	<35	43.79	<35
277_B	Meeuwenlaan 51	5.0	<35	<35	<35	<35	45.86	<35
277_C	Meeuwenlaan 51	7.5	<35	<35	<35	<35	47.49	<35
278_A	Meeuwenlaan 53	1.5	<35	<35	<35	<35	44.52	<35
278_B	Meeuwenlaan 53	5.0	<35	<35	<35	<35	46.75	<35
278_C	Meeuwenlaan 53	7.5	<35	<35	<35	<35	48.20	<35
279_A	Meeuwenlaan 55	1.5	<35	<35	<35	<35	45.57	<35
279_B	Meeuwenlaan 55	5.0	<35	<35	<35	<35	47.72	<35
279_C	Meeuwenlaan 55	7.5	<35	<35	<35	<35	49.16	<35
280_A	Meeuwenlaan 14	1.5	<35	<35	<35	<35	36.12	<35
280_B	Meeuwenlaan 14	5.0	<35	35.80	<35	<35	43.33	<35
280_C	Meeuwenlaan 14	7.5	<35	37.56	<35	<35	47.76	36.49
281_A	Meeuwenlaan 16	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
281_B	Meeuwenlaan 16	5.0	<35	<35	<35	<35	42.08	<35
281_C	Meeuwenlaan 16	7.5	<35	36.99	<35	<35	47.04	36.38
282_A	Meeuwenlaan 18	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
282_B	Meeuwenlaan 18	5.0	<35	<35	<35	<35	41.56	<35
282_C	Meeuwenlaan 18	7.5	<35	36.57	<35	<35	47.09	36.28
283_A	Meeuwenlaan 20	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
283_B	Meeuwenlaan 20	5.0	<35	<35	<35	<35	40.47	<35
283_C	Meeuwenlaan 20	7.5	<35	36.12	<35	<35	46.53	36.25
284_A	Meeuwenlaan 22	1.5	<35	<35	<35	<35	37.72	<35
284_B	Meeuwenlaan 22	5.0	<35	<35	<35	<35	41.61	<35
284_C	Meeuwenlaan 22	7.5	<35	<35	<35	<35	47.04	<35
285_A	Meeuwenlaan 24	1.5	<35	<35	<35	<35	35.65	<35
285_B	Meeuwenlaan 24	5.0	<35	<35	<35	<35	40.62	<35
285_C	Meeuwenlaan 24	7.5	<35	<35	<35	<35	46.70	<35
286_A	Meeuwenlaan 26	1.5	<35	<35	<35	<35	35.68	<35
286_B	Meeuwenlaan 26	5.0	<35	<35	<35	<35	40.43	<35
286_C	Meeuwenlaan 26	7.5	<35	<35	<35	<35	46.57	<35
287_A	Europasingel 120	1.5	<35	<35	<35	<35	55.92	<35
287_B	Europasingel 120	5.0	<35	<35	<35	<35	58.23	35.37
287_C	Europasingel 120	7.5	<35	<35	<35	<35	58.64	35.91
288_A	Europasingel 118	1.5	<35	<35	<35	<35	56.19	<35
288_B	Europasingel 118	5.0	<35	<35	<35	<35	58.46	35.44
288_C	Europasingel 118	7.5	<35	<35	<35	<35	58.82	36.06
289_A	Europasingel 116	1.5	<35	<35	<35	<35	56.81	<35

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
 Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
289_B	Europasingel 116	5.0	<35	<35	<35	<35	59.03	35.28
289_C	Europasingel 116	7.5	<35	<35	<35	<35	59.29	35.78
290_A	Europasingel 114	1.5	<35	<35	<35	<35	57.02	<35
290_B	Europasingel 114	5.0	<35	<35	<35	<35	59.16	35.23
290_C	Europasingel 114	7.5	<35	<35	<35	<35	59.41	35.65
291_A	Europasingel 112	1.5	<35	<35	<35	<35	57.68	<35
291_B	Europasingel 112	5.0	<35	<35	<35	<35	59.74	35.83
291_C	Europasingel 112	7.5	<35	<35	<35	<35	59.92	36.20
292_A	Europasingel 110	1.5	<35	<35	<35	<35	55.27	<35
292_B	Europasingel 110	5.0	<35	<35	<35	<35	57.67	<35
292_C	Europasingel 110	7.5	<35	<35	<35	<35	58.08	35.37
293_A	Europasingel 108	1.5	<35	<35	<35	<35	55.59	<35
293_B	Europasingel 108	5.0	<35	<35	<35	<35	57.94	<35
293_C	Europasingel 108	7.5	<35	<35	<35	<35	58.34	35.82
294_A	Europasingel 106	1.5	<35	<35	<35	<35	56.33	<35
294_B	Europasingel 106	5.0	<35	<35	<35	<35	58.56	<35
294_C	Europasingel 106	7.5	<35	<35	<35	<35	58.84	35.54
295_A	Europasingel 104	1.5	<35	<35	<35	<35	56.62	<35
295_B	Europasingel 104	5.0	<35	<35	<35	<35	58.81	<35
295_C	Europasingel 104	7.5	<35	<35	<35	<35	59.02	35.57
296_A	Europasingel 102	1.5	<35	<35	<35	<35	57.48	<35
296_B	Europasingel 102	5.0	<35	<35	<35	<35	59.53	<35
296_C	Europasingel 102	7.5	<35	<35	<35	<35	59.60	35.10
297_A	Europasingel 100	1.5	<35	<35	<35	<35	54.54	<35
297_B	Europasingel 100	5.0	<35	<35	<35	<35	56.92	<35
297_C	Europasingel 100	7.5	<35	<35	<35	<35	57.25	<35
298_A	Europasingel 98	1.5	<35	<35	<35	<35	55.00	<35
298_B	Europasingel 98	5.0	<35	<35	<35	<35	57.35	<35
298_C	Europasingel 98	7.5	<35	<35	<35	<35	57.73	<35
299_A	Europasingel 96	1.5	<35	<35	<35	<35	56.13	<35
299_B	Europasingel 96	5.0	<35	<35	<35	<35	58.35	<35
299_C	Europasingel 96	7.5	<35	<35	<35	<35	58.68	<35
300_A	Europasingel 94	1.5	<35	<35	<35	<35	56.42	<35
300_B	Europasingel 94	5.0	<35	<35	<35	<35	58.58	<35
300_C	Europasingel 94	7.5	<35	<35	<35	<35	58.90	<35
301_A	Europasingel 92	1.5	<35	<35	<35	<35	57.49	<35
301_B	Europasingel 92	5.0	<35	<35	<35	<35	59.43	<35
301_C	Europasingel 92	7.5	<35	<35	<35	<35	59.66	<35
302_A	Zwaluwlaan 2	1.5	<35	<35	<35	<35	41.81	<35
302_B	Zwaluwlaan 2	5.0	<35	<35	<35	<35	44.63	<35
302_C	Zwaluwlaan 2	7.5	<35	<35	<35	<35	48.24	<35
303_A	Zwaluwlaan 4	1.5	<35	<35	<35	<35	39.35	<35
303_B	Zwaluwlaan 4	5.0	<35	<35	<35	<35	43.08	<35
303_C	Zwaluwlaan 4	7.5	<35	<35	<35	<35	47.45	<35
304_A	Zwaluwlaan 6	1.5	<35	<35	<35	<35	35.79	<35
304_B	Zwaluwlaan 6	5.0	<35	<35	<35	<35	41.70	<35
304_C	Zwaluwlaan 6	7.5	<35	<35	<35	<35	46.27	<35
305_A	Zwaluwlaan 8	1.5	<35	<35	<35	<35	35.51	<35
305_B	Zwaluwlaan 8	5.0	<35	<35	<35	<35	40.73	<35
305_C	Zwaluwlaan 8	7.5	<35	<35	<35	<35	46.07	<35
306_A	Zwaluwlaan 10	1.5	<35	<35	<35	<35	35.79	<35
306_B	Zwaluwlaan 10	5.0	<35	<35	<35	<35	41.04	<35
306_C	Zwaluwlaan 10	7.5	<35	<35	<35	<35	46.43	<35
307_A	Zwaluwlaan 12	1.5	<35	<35	<35	<35	36.51	<35
307_B	Zwaluwlaan 12	5.0	<35	<35	<35	<35	41.41	<35
307_C	Zwaluwlaan 12	7.5	<35	<35	<35	<35	46.76	<35
308_A	Zwaluwlaan 14	1.5	<35	<35	<35	<35	35.87	<35
308_B	Zwaluwlaan 14	5.0	<35	<35	<35	<35	40.88	<35
308_C	Zwaluwlaan 14	7.5	<35	<35	<35	<35	46.13	<35
309_A	Zwaluwlaan 16	1.5	<35	<35	<35	<35	35.62	<35
309_B	Zwaluwlaan 16	5.0	<35	<35	<35	<35	40.62	<35
309_C	Zwaluwlaan 16	7.5	<35	<35	<35	<35	46.08	<35
310_A	Zwaluwlaan 18	1.5	<35	<35	<35	<35	35.37	<35
310_B	Zwaluwlaan 18	5.0	<35	<35	<35	<35	40.45	<35
310_C	Zwaluwlaan 18	7.5	<35	<35	<35	<35	46.17	<35
311_A	Zwaluwlaan 20	1.5	<35	<35	<35	<35	35.87	<35
311_B	Zwaluwlaan 20	5.0	<35	<35	<35	<35	41.51	<35
311_C	Zwaluwlaan 20	7.5	<35	<35	<35	<35	46.74	<35
312_A	Zwaluwlaan 22	1.5	<35	<35	<35	<35	42.25	<35
312_B	Zwaluwlaan 22	5.0	<35	<35	<35	<35	45.21	<35
312_C	Zwaluwlaan 22	7.5	<35	<35	<35	<35	48.66	<35
313_A	Zwaluwlaan 24	1.5	<35	<35	<35	<35	44.31	<35
313_B	Zwaluwlaan 24	5.0	<35	<35	<35	<35	46.91	<35
313_C	Zwaluwlaan 24	7.5	<35	<35	<35	<35	49.86	<35
314_A	Zwaluwlaan 26	1.5	<35	<35	<35	<35	45.91	<35
314_B	Zwaluwlaan 26	5.0	<35	<35	<35	<35	48.35	<35
314_C	Zwaluwlaan 26	7.5	<35	<35	<35	<35	50.64	<35
315_A	Zwaluwlaan 28	1.5	<35	<35	<35	<35	45.75	<35
315_B	Zwaluwlaan 28	5.0	<35	<35	<35	<35	48.17	<35
315_C	Zwaluwlaan 28	7.5	<35	<35	<35	<35	50.25	<35
316_A	Zwaluwlaan 30	1.5	<35	<35	<35	<35	45.81	<35

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
 Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
316_B	Zwaluwlaan 30	5.0	<35	<35	<35	<35	48.09	<35
316_C	Zwaluwlaan 30	7.5	<35	<35	<35	<35	49.82	<35
317_A	Zwaluwlaan 32	1.5	<35	<35	<35	<35	45.45	<35
317_B	Zwaluwlaan 32	5.0	<35	<35	<35	<35	47.72	<35
317_C	Zwaluwlaan 32	7.5	<35	<35	<35	<35	49.55	<35
318_A	Zwaluwlaan 34	1.5	<35	<35	<35	<35	43.35	<35
318_B	Zwaluwlaan 34	5.0	<35	<35	<35	<35	46.15	<35
318_C	Zwaluwlaan 34	7.5	<35	<35	<35	<35	49.10	<35
319_A	Zwaluwlaan 36	1.5	<35	<35	<35	<35	42.55	<35
319_B	Zwaluwlaan 36	5.0	<35	<35	<35	<35	45.45	<35
319_C	Zwaluwlaan 36	7.5	<35	<35	<35	<35	48.83	<35
320_A	Zwaluwlaan 38	1.5	<35	<35	<35	<35	46.46	<35
320_B	Zwaluwlaan 38	5.0	<35	<35	<35	<35	48.84	<35
320_C	Zwaluwlaan 38	7.5	<35	<35	<35	<35	51.04	<35
321_A	Zwaluwlaan 40	1.5	<35	<35	<35	<35	46.38	<35
321_B	Zwaluwlaan 40	5.0	<35	<35	<35	<35	48.82	<35
321_C	Zwaluwlaan 40	7.5	<35	<35	<35	<35	50.85	<35
322_A	Zwaluwlaan 42	1.5	<35	<35	<35	<35	47.59	<35
322_B	Zwaluwlaan 42	5.0	<35	<35	<35	<35	49.97	<35
322_C	Zwaluwlaan 42	7.5	<35	<35	<35	<35	51.26	<35
323_A	Zwaluwlaan 44	1.5	<35	<35	<35	<35	48.02	<35
323_B	Zwaluwlaan 44	5.0	<35	<35	<35	<35	50.39	<35
323_C	Zwaluwlaan 44	7.5	<35	<35	<35	<35	51.58	<35
324_A	Zwaluwplein 1	1.5	<35	<35	<35	<35	36.45	<35
324_B	Zwaluwplein 1	5.0	<35	<35	<35	<35	41.69	<35
324_C	Zwaluwplein 1	7.5	<35	<35	<35	<35	46.39	<35
325_A	Zwaluwplein 2	1.5	<35	<35	<35	<35	36.03	<35
325_B	Zwaluwplein 2	5.0	<35	<35	<35	<35	41.06	<35
325_C	Zwaluwplein 2	7.5	<35	<35	<35	<35	46.21	<35
326_A	Zwaluwplein 3	1.5	<35	<35	<35	<35	37.13	<35
326_B	Zwaluwplein 3	5.0	<35	<35	<35	<35	42.13	<35
326_C	Zwaluwplein 3	7.5	<35	<35	<35	<35	46.68	<35
327_A	Zwaluwplein 4	1.5	<35	<35	<35	<35	38.77	<35
327_B	Zwaluwplein 4	5.0	<35	<35	<35	<35	43.04	<35
327_C	Zwaluwplein 4	7.5	<35	<35	<35	<35	47.11	<35
328_A	Zwaluwplein 5	1.5	<35	<35	<35	<35	37.93	<35
328_B	Zwaluwplein 5	5.0	<35	<35	<35	<35	42.54	<35
328_C	Zwaluwplein 5	7.5	<35	<35	<35	<35	47.00	<35
329_A	Zwaluwplein 6	1.5	<35	<35	<35	<35	43.99	<35
329_B	Zwaluwplein 6	5.0	<35	<35	<35	<35	47.19	<35
329_C	Zwaluwplein 6	7.5	<35	<35	<35	<35	49.29	<35
330_A	Zwaluwplein 7	1.5	<35	<35	<35	<35	46.84	<35
330_B	Zwaluwplein 7	5.0	<35	<35	<35	<35	49.56	<35
330_C	Zwaluwplein 7	7.5	<35	<35	<35	<35	50.65	<35
331_A	Zwaluwplein 8	1.5	<35	<35	<35	<35	48.74	<35
331_B	Zwaluwplein 8	5.0	<35	<35	<35	<35	51.13	<35
331_C	Zwaluwplein 8	7.5	<35	<35	<35	<35	52.41	<35
332_A	Zwaluwplein 9	1.5	<35	<35	<35	<35	50.51	<35
332_B	Zwaluwplein 9	5.0	<35	<35	<35	<35	52.91	<35
332_C	Zwaluwplein 9	7.5	<35	<35	<35	<35	53.85	<35
333_A	Zwaluwplein 10	1.5	<35	<35	<35	<35	57.65	<35
333_B	Zwaluwplein 10	5.0	<35	<35	<35	<35	59.53	<35
333_C	Zwaluwplein 10	7.5	<35	<35	<35	<35	59.75	<35
334_A	Zwaluwplein 11	1.5	<35	<35	<35	<35	58.62	<35
334_B	Zwaluwplein 11	5.0	<35	<35	<35	<35	60.46	<35
334_C	Zwaluwplein 11	7.5	<35	<35	<35	<35	60.50	<35
335_A	Zwaluwplein 12	1.5	<35	<35	<35	<35	56.50	<35
335_B	Zwaluwplein 12	5.0	<35	<35	<35	<35	58.51	<35
335_C	Zwaluwplein 12	7.5	<35	<35	<35	<35	58.66	<35
336_A	Zwaluwplein 13	1.5	<35	<35	<35	<35	57.82	<35
336_B	Zwaluwplein 13	5.0	<35	<35	<35	<35	59.78	<35
336_C	Zwaluwplein 13	7.5	<35	<35	<35	<35	59.92	<35
337_A	Zwaluwplein 14	1.5	<35	<35	<35	<35	58.09	<35
337_B	Zwaluwplein 14	5.0	<35	<35	<35	<35	59.95	<35
337_C	Zwaluwplein 14	7.5	<35	<35	<35	<35	60.13	<35
338_A	Zwaluwplein 15	1.5	<35	<35	<35	<35	57.98	<35
338_B	Zwaluwplein 15	5.0	<35	<35	<35	<35	59.99	<35
338_C	Zwaluwplein 15	7.5	--	<35	<35	<35	60.13	<35
339_A	Zwaluwplein 16	1.5	<35	<35	<35	<35	57.96	<35
339_B	Zwaluwplein 16	5.0	<35	<35	<35	<35	59.90	<35
339_C	Zwaluwplein 16	7.5	<35	<35	<35	<35	60.04	<35
340_A	Zwaluwplein 17	1.5	<35	<35	<35	<35	58.12	<35
340_B	Zwaluwplein 17	5.0	<35	<35	<35	<35	60.03	<35
340_C	Zwaluwplein 17	7.5	<35	<35	<35	<35	60.18	<35
341_A	Zwaluwplein 18	1.5	<35	<35	<35	<35	57.18	<35
341_B	Zwaluwplein 18	5.0	<35	<35	<35	<35	59.20	<35
341_C	Zwaluwplein 18	7.5	--	<35	<35	<35	59.31	<35
342_A	Zwaluwplein 19	1.5	<35	<35	<35	<35	50.93	<35
342_B	Zwaluwplein 19	5.0	<35	<35	<35	<35	54.19	<35
342_C	Zwaluwplein 19	7.5	<35	<35	<35	<35	54.36	<35
343_A	Zwaluwplein 20	1.5	<35	<35	<35	<35	50.43	<35

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
 Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
343_B	Zwaluwplein 20	5.0	<35	<35	<35	<35	53.69	<35
343_C	Zwaluwplein 20	7.5	<35	<35	<35	<35	53.92	<35
344_A	Zwaluwplein 21	1.5	<35	<35	<35	<35	46.33	<35
344_B	Zwaluwplein 21	5.0	<35	<35	<35	<35	50.02	<35
344_C	Zwaluwplein 21	7.5	<35	<35	<35	<35	50.76	<35
345_A	Zwaluwplein 22	1.5	<35	<35	<35	<35	42.04	<35
345_B	Zwaluwplein 22	5.0	<35	<35	<35	<35	47.47	<35
345_C	Zwaluwplein 22	7.5	<35	<35	<35	<35	48.33	<35
346_A	Reigerlaan 7	1.5	<35	<35	<35	<35	49.14	<35
346_B	Reigerlaan 7	5.0	<35	<35	<35	<35	53.46	<35
347_A	Reigerlaan 16	1.5	<35	<35	<35	<35	39.80	<35
347_B	Reigerlaan 16	5.0	<35	<35	<35	<35	46.99	<35
347_C	Reigerlaan 16	7.5	<35	<35	<35	<35	52.44	<35
348_A	Eiberplein 13	1.5	<35	<35	<35	<35	36.78	<35
348_B	Eiberplein 13	5.0	<35	<35	<35	<35	42.05	<35
348_C	Eiberplein 13	7.5	<35	<35	<35	<35	46.55	<35
349_A	Eiberplein 15	1.5	<35	<35	<35	<35	37.11	<35
349_B	Eiberplein 15	5.0	<35	<35	<35	<35	42.51	<35
349_C	Eiberplein 15	7.5	<35	<35	<35	<35	47.12	<35
350_A	Eiberplein 17	1.5	<35	<35	<35	<35	36.82	<35
350_B	Eiberplein 17	5.0	<35	<35	<35	<35	42.57	<35
350_C	Eiberplein 17	7.5	<35	<35	<35	<35	47.28	<35
351_A	Eiberplein 19	1.5	<35	<35	<35	<35	36.39	<35
351_B	Eiberplein 19	5.0	<35	<35	<35	<35	42.40	<35
351_C	Eiberplein 19	7.5	<35	<35	<35	<35	47.37	<35
352_A	Eiberplein 35	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
352_B	Eiberplein 35	5.0	<35	<35	<35	<35	40.13	<35
352_C	Eiberplein 35	7.5	<35	<35	<35	<35	44.91	<35
353_A	Eiberplein 37	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
353_B	Eiberplein 37	5.0	<35	<35	<35	<35	40.37	<35
353_C	Eiberplein 37	7.5	<35	<35	<35	<35	45.36	<35
354_A	Eiberplein 39	1.5	<35	<35	<35	<35	35.00	<35
354_B	Eiberplein 39	5.0	<35	<35	<35	<35	40.49	<35
354_C	Eiberplein 39	7.5	<35	<35	<35	<35	45.09	<35
355_A	Eiberplein 41	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
355_B	Eiberplein 41	5.0	<35	<35	<35	<35	40.35	<35
355_C	Eiberplein 41	7.5	<35	<35	<35	<35	44.99	<35
356_A	Eiberplein 43	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
356_B	Eiberplein 43	5.0	<35	<35	<35	<35	40.18	<35
356_C	Eiberplein 43	7.5	<35	<35	<35	<35	45.02	<35
357_A	Eiberplein 45	1.5	<35	<35	<35	<35	35.79	<35
357_B	Eiberplein 45	5.0	<35	<35	<35	<35	40.89	<35
357_C	Eiberplein 45	7.5	<35	<35	<35	<35	45.58	<35
358_A	Eiberplein 47	1.5	<35	<35	<35	<35	37.22	<35
358_B	Eiberplein 47	5.0	<35	<35	<35	<35	44.50	<35
358_C	Eiberplein 47	7.5	<35	<35	<35	<35	45.71	<35
359_A	Eiberplein 49	1.5	<35	<35	<35	<35	37.00	<35
359_B	Eiberplein 49	5.0	<35	<35	<35	<35	44.37	<35
359_C	Eiberplein 49	7.5	<35	<35	<35	<35	45.87	<35
360_A	Eiberplein 51	1.5	<35	<35	<35	<35	36.30	<35
360_B	Eiberplein 51	5.0	<35	<35	<35	<35	43.61	<35
360_C	Eiberplein 51	7.5	<35	<35	<35	<35	45.61	<35
361_A	Eiberplein 53	1.5	<35	<35	<35	<35	35.84	<35
361_B	Eiberplein 53	5.0	<35	<35	<35	<35	42.33	<35
361_C	Eiberplein 53	7.5	<35	<35	<35	<35	45.25	<35
362_A	Eiberplein 55	1.5	<35	<35	<35	<35	36.40	<35
362_B	Eiberplein 55	5.0	<35	<35	<35	<35	42.32	<35
362_C	Eiberplein 55	7.5	<35	<35	<35	<35	45.36	<35
363_A	Eiberplein 57	1.5	<35	<35	<35	<35	38.19	<35
363_B	Eiberplein 57	5.0	<35	<35	<35	<35	43.17	<35
363_C	Eiberplein 57	7.5	<35	<35	<35	<35	46.19	<35
364_A	Eiberplein 2	1.5	<35	<35	<35	<35	37.09	<35
364_B	Eiberplein 2	5.0	<35	<35	<35	<35	42.38	<35
364_C	Eiberplein 2	7.5	<35	<35	<35	<35	44.72	<35
365_A	Eiberplein 4	1.5	<35	<35	<35	<35	36.90	<35
365_B	Eiberplein 4	5.0	<35	<35	<35	<35	42.09	<35
365_C	Eiberplein 4	7.5	<35	<35	<35	<35	44.29	<35
366_A	Eiberplein 6	1.5	<35	<35	<35	<35	36.94	<35
366_B	Eiberplein 6	5.0	<35	<35	<35	<35	42.26	<35
366_C	Eiberplein 6	7.5	<35	<35	<35	<35	44.57	<35
367_A	Eiberplein 8	1.5	<35	<35	<35	<35	37.31	<35
367_B	Eiberplein 8	5.0	<35	<35	<35	<35	42.45	<35
367_C	Eiberplein 8	7.5	<35	<35	<35	<35	44.67	<35
368_A	Eiberplein 10	1.5	<35	<35	<35	<35	37.34	<35
368_B	Eiberplein 10	5.0	<35	<35	<35	<35	42.40	<35
368_C	Eiberplein 10	7.5	<35	<35	<35	<35	44.65	<35
369_A	Eiberplein 12	1.5	<35	<35	<35	<35	37.29	<35
369_B	Eiberplein 12	5.0	<35	<35	<35	<35	42.56	<35
369_C	Eiberplein 12	7.5	<35	<35	<35	<35	44.73	<35
370_A	Eiberplein 14	1.5	<35	<35	<35	<35	37.67	<35
370_B	Eiberplein 14	5.0	<35	<35	<35	<35	42.35	<35

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
370_C	Eiberplein 14	7.5	<35	<35	<35	<35	44.76	<35
371_A	Eiberplein 16	1.5	<35	<35	<35	<35	37.65	<35
371_B	Eiberplein 16	5.0	<35	<35	<35	<35	42.35	<35
371_C	Eiberplein 16	7.5	<35	<35	<35	<35	44.90	<35
372_A	Eiberplein 28	1.5	<35	<35	<35	<35	38.12	<35
372_B	Eiberplein 28	5.0	<35	<35	<35	<35	43.03	<35
372_C	Eiberplein 28	7.5	<35	<35	<35	<35	45.35	<35
373_A	Eiberplein 30	1.5	<35	<35	<35	<35	38.97	<35
373_B	Eiberplein 30	5.0	<35	<35	<35	<35	43.65	<35
373_C	Eiberplein 30	7.5	<35	<35	<35	<35	45.38	<35
374_A	Eiberplein 32	1.5	<35	<35	<35	<35	39.48	<35
374_B	Eiberplein 32	5.0	<35	<35	<35	<35	43.91	<35
374_C	Eiberplein 32	7.5	<35	<35	<35	<35	45.64	<35
375_A	Eiberplein 34	1.5	<35	<35	<35	<35	40.17	<35
375_B	Eiberplein 34	5.0	<35	<35	<35	<35	44.43	<35
375_C	Eiberplein 34	7.5	<35	<35	<35	<35	46.01	<35
376_A	Eiberplein 36	1.5	<35	<35	<35	<35	40.19	<35
376_B	Eiberplein 36	5.0	<35	<35	<35	<35	44.64	<35
376_C	Eiberplein 36	7.5	<35	<35	<35	<35	45.93	<35
377_A	Eiberplein 38	1.5	<35	<35	<35	<35	39.80	<35
377_B	Eiberplein 38	5.0	<35	<35	<35	<35	44.75	<35
377_C	Eiberplein 38	7.5	<35	<35	<35	<35	46.27	<35
378_A	Eiberplein 40	1.5	<35	<35	<35	<35	39.63	<35
378_B	Eiberplein 40	5.0	<35	<35	<35	<35	44.47	<35
378_C	Eiberplein 40	7.5	<35	<35	<35	<35	45.53	<35
379_A	Eiberplein 42	1.5	<35	<35	<35	<35	38.60	<35
379_B	Eiberplein 42	5.0	<35	<35	<35	<35	44.15	<35
379_C	Eiberplein 42	7.5	<35	<35	<35	<35	45.40	<35
380_A	Eiberplein 44	1.5	<35	<35	<35	<35	37.85	<35
380_B	Eiberplein 44	5.0	<35	<35	<35	<35	43.68	<35
380_C	Eiberplein 44	7.5	<35	<35	<35	<35	44.99	<35
381_A	Zwanensingel 2	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
381_B	Zwanensingel 2	5.0	<35	<35	<35	<35	37.38	<35
381_C	Zwanensingel 2	7.5	<35	<35	<35	<35	40.70	<35
382_A	Zwanensingel 4	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
382_B	Zwanensingel 4	5.0	<35	<35	<35	<35	38.15	<35
382_C	Zwanensingel 4	7.5	<35	<35	<35	<35	42.08	<35
383_A	Zwanensingel 6	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
383_B	Zwanensingel 6	5.0	<35	<35	<35	<35	38.69	<35
383_C	Zwanensingel 6	7.5	<35	<35	<35	<35	42.49	<35
384_A	Zwanensingel 8	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
384_B	Zwanensingel 8	5.0	<35	<35	<35	<35	38.56	<35
384_C	Zwanensingel 8	7.5	<35	<35	<35	<35	42.23	<35
385_A	Zwanensingel 10	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
385_B	Zwanensingel 10	5.0	<35	<35	<35	<35	39.49	<35
385_C	Zwanensingel 10	7.5	<35	<35	<35	<35	42.64	<35
386_A	Zwanensingel 12	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
386_B	Zwanensingel 12	5.0	<35	<35	<35	<35	39.75	<35
386_C	Zwanensingel 12	7.5	<35	<35	<35	<35	42.78	<35
387_A	Zwanensingel 14	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
387_B	Zwanensingel 14	5.0	<35	<35	<35	<35	38.18	<35
387_C	Zwanensingel 14	7.5	<35	<35	<35	<35	41.02	<35
388_A	D Dekkerlaan 2	1.5	<35	<35	<35	<35	38.98	43.70
388_B	D Dekkerlaan 2	5.0	<35	<35	<35	<35	43.66	44.56
388_C	D Dekkerlaan 2	7.5	<35	<35	<35	<35	44.41	45.73
389_A	D Dekkerlaan 4	1.5	<35	<35	<35	<35	39.07	43.97
389_B	D Dekkerlaan 4	5.0	<35	<35	<35	<35	43.65	44.73
389_C	D Dekkerlaan 4	7.5	<35	<35	<35	<35	44.33	45.68
390_A	D Dekkerlaan 6	1.5	<35	<35	<35	<35	38.88	44.16
390_B	D Dekkerlaan 6	5.0	<35	<35	<35	<35	43.74	44.88
390_C	D Dekkerlaan 6	7.5	<35	<35	<35	<35	44.46	45.76
391_A	D Dekkerlaan 8	1.5	<35	<35	<35	<35	38.43	43.81
391_B	D Dekkerlaan 8	5.0	<35	<35	<35	<35	43.51	44.57
391_C	D Dekkerlaan 8	7.5	<35	<35	<35	<35	44.27	45.42
392_A	D Dekkerlaan 10	1.5	<35	<35	<35	<35	38.15	44.32
392_B	D Dekkerlaan 10	5.0	<35	<35	<35	<35	43.57	45.06
392_C	D Dekkerlaan 10	7.5	<35	<35	<35	<35	44.39	45.80
393_A	D Dekkerlaan 12	1.5	<35	<35	<35	<35	37.90	43.97
393_B	D Dekkerlaan 12	5.0	<35	<35	<35	<35	43.45	44.70
393_C	D Dekkerlaan 12	7.5	<35	<35	<35	<35	44.35	45.58
394_A	D Dekkerlaan 14	1.5	<35	<35	<35	<35	37.90	43.74
394_B	D Dekkerlaan 14	5.0	<35	<35	<35	<35	43.55	44.50
394_C	D Dekkerlaan 14	7.5	<35	<35	<35	<35	44.44	45.41
395_A	D Dekkerlaan 16	1.5	<35	<35	<35	<35	37.85	43.01
395_B	D Dekkerlaan 16	5.0	<35	<35	<35	<35	43.56	43.96
395_C	D Dekkerlaan 16	7.5	<35	<35	<35	<35	44.55	45.03
396_A	D Dekkerlaan 18	1.5	<35	<35	<35	<35	37.95	42.22
396_B	D Dekkerlaan 18	5.0	<35	<35	<35	<35	43.86	43.20
396_C	D Dekkerlaan 18	7.5	<35	<35	<35	<35	44.89	44.38
397_A	D Dekkerlaan 20	1.5	<35	<35	<35	<35	38.40	41.63
397_B	D Dekkerlaan 20	5.0	<35	<35	<35	<35	43.96	42.74

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
 Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
397_C	D Dekkerlaan 20	7.5	<35	<35	<35	<35	44.88	44.22
398_A	D Dekkerlaan 22	1.5	<35	<35	<35	<35	38.67	40.59
398_B	D Dekkerlaan 22	5.0	<35	<35	<35	<35	44.07	41.90
398_C	D Dekkerlaan 22	7.5	<35	<35	<35	<35	44.86	43.95
399_A	D Dekkerlaan 24	1.5	<35	<35	<35	<35	38.56	39.39
399_B	D Dekkerlaan 24	5.0	<35	<35	<35	<35	43.96	41.07
399_C	D Dekkerlaan 24	7.5	<35	<35	<35	<35	44.93	43.75
400_A	D Dekkerlaan 26	1.5	<35	<35	<35	<35	38.78	38.02
400_B	D Dekkerlaan 26	5.0	<35	<35	<35	<35	43.98	40.17
400_C	D Dekkerlaan 26	7.5	<35	<35	<35	<35	44.96	43.25
401_A	D Dekkerlaan 28	1.5	<35	<35	<35	<35	38.96	38.17
401_B	D Dekkerlaan 28	5.0	<35	<35	<35	<35	44.17	40.33
401_C	D Dekkerlaan 28	7.5	<35	<35	<35	<35	45.27	43.25
402_A	D Dekkerlaan 30	1.5	<35	<35	<35	<35	38.42	37.02
402_B	D Dekkerlaan 30	5.0	<35	<35	<35	<35	44.05	39.65
402_C	D Dekkerlaan 30	7.5	<35	<35	<35	<35	45.26	42.93
403_A	D Dekkerlaan 32	1.5	<35	<35	<35	<35	38.34	36.16
403_B	D Dekkerlaan 32	5.0	<35	<35	<35	<35	44.09	39.37
403_C	D Dekkerlaan 32	7.5	<35	<35	<35	<35	45.30	42.80
404_A	D Dekkerlaan 34	1.5	<35	<35	<35	<35	37.99	36.79
404_B	D Dekkerlaan 34	5.0	<35	<35	<35	<35	43.93	39.85
404_C	D Dekkerlaan 34	7.5	<35	<35	<35	<35	45.22	42.55
405_A	D Dekkerlaan 36	1.5	<35	<35	<35	<35	38.06	36.91
405_B	D Dekkerlaan 36	5.0	<35	<35	<35	<35	44.00	40.19
405_C	D Dekkerlaan 36	7.5	<35	<35	<35	<35	45.39	42.59
406_A	D Dekkerlaan 38	1.5	<35	<35	<35	<35	37.97	37.00
406_B	D Dekkerlaan 38	5.0	<35	<35	<35	<35	44.06	39.97
406_C	D Dekkerlaan 38	7.5	<35	<35	<35	<35	45.45	42.51
407_A	D Dekkerlaan 40	1.5	<35	<35	<35	<35	38.28	36.75
407_B	D Dekkerlaan 40	5.0	<35	<35	<35	<35	44.32	39.96
407_C	D Dekkerlaan 40	7.5	<35	<35	<35	<35	45.59	42.27
408_A	D Dekkerlaan 42	1.5	<35	<35	<35	<35	38.27	36.75
408_B	D Dekkerlaan 42	5.0	<35	<35	<35	<35	44.21	39.97
408_C	D Dekkerlaan 42	7.5	<35	<35	<35	<35	45.57	42.44
409_A	D Dekkerlaan 44	1.5	<35	<35	<35	<35	38.75	36.66
409_B	D Dekkerlaan 44	5.0	<35	<35	<35	<35	44.53	39.91
409_C	D Dekkerlaan 44	7.5	<35	<35	<35	<35	45.78	42.17
410_A	D Dekkerlaan 46	1.5	<35	<35	<35	<35	38.88	36.26
410_B	D Dekkerlaan 46	5.0	<35	<35	<35	<35	44.38	39.29
410_C	D Dekkerlaan 46	7.5	<35	<35	<35	<35	45.67	41.87
411_A	D Dekkerlaan 48	1.5	<35	<35	<35	<35	39.03	36.28
411_B	D Dekkerlaan 48	5.0	<35	<35	<35	<35	44.48	39.33
411_C	D Dekkerlaan 48	7.5	<35	<35	<35	<35	45.74	41.78
412_A	D Dekkerlaan 50	1.5	<35	<35	<35	<35	38.92	35.89
412_B	D Dekkerlaan 50	5.0	<35	<35	<35	<35	44.40	38.98
412_C	D Dekkerlaan 50	7.5	<35	<35	<35	<35	45.61	41.30
413_A	D Dekkerlaan 52	1.5	<35	<35	<35	<35	39.33	35.91
413_B	D Dekkerlaan 52	5.0	<35	<35	<35	<35	44.53	39.09
413_C	D Dekkerlaan 52	7.5	<35	<35	<35	<35	45.74	41.41
414_A	D Dekkerlaan 54	1.5	<35	<35	<35	<35	39.60	35.71
414_B	D Dekkerlaan 54	5.0	<35	<35	<35	<35	44.71	39.03
414_C	D Dekkerlaan 54	7.5	<35	<35	<35	<35	45.86	41.30
415_A	D Dekkerlaan 56	1.5	<35	<35	<35	<35	39.39	36.00
415_B	D Dekkerlaan 56	5.0	<35	<35	<35	<35	44.58	39.21
415_C	D Dekkerlaan 56	7.5	<35	<35	<35	<35	45.71	41.58
416_A	D Dekkerlaan 58	1.5	<35	<35	<35	<35	39.68	35.86
416_B	D Dekkerlaan 58	5.0	<35	<35	<35	<35	44.92	39.25
416_C	D Dekkerlaan 58	7.5	<35	<35	<35	<35	45.90	41.44
417_A	D Dekkerlaan 60	1.5	<35	<35	<35	<35	39.88	36.46
417_B	D Dekkerlaan 60	5.0	<35	<35	<35	<35	44.97	39.35
417_C	D Dekkerlaan 60	7.5	<35	<35	<35	<35	45.88	41.55
418_A	D Dekkerlaan 62	1.5	<35	<35	<35	<35	40.08	36.27
418_B	D Dekkerlaan 62	5.0	<35	<35	<35	<35	45.14	39.39
418_C	D Dekkerlaan 62	7.5	<35	<35	<35	<35	45.91	41.69
419_A	D Dekkerlaan 64	1.5	<35	<35	<35	<35	40.40	36.77
419_B	D Dekkerlaan 64	5.0	<35	<35	<35	<35	45.03	39.57
419_C	D Dekkerlaan 64	7.5	<35	<35	<35	<35	45.68	41.90
420_A	D Dekkerlaan 66	1.5	<35	<35	<35	<35	40.79	38.34
420_B	D Dekkerlaan 66	5.0	<35	<35	<35	<35	45.10	40.25
420_C	D Dekkerlaan 66	7.5	<35	<35	<35	<35	45.64	42.10
421_A	D Dekkerlaan 68	1.5	<35	<35	<35	<35	41.21	39.28
421_B	D Dekkerlaan 68	5.0	<35	<35	<35	<35	45.40	41.12
421_C	D Dekkerlaan 68	7.5	<35	<35	<35	<35	45.90	42.67
422_A	D Dekkerlaan 70	1.5	<35	<35	<35	<35	41.50	40.14
422_B	D Dekkerlaan 70	5.0	<35	<35	<35	<35	45.43	41.64
422_C	D Dekkerlaan 70	7.5	<35	<35	<35	<35	45.84	42.66
423_A	D Dekkerlaan 72	1.5	<35	<35	<35	<35	41.76	40.17
423_B	D Dekkerlaan 72	5.0	<35	<35	<35	<35	45.65	41.74
423_C	D Dekkerlaan 72	7.5	<35	<35	<35	<35	46.02	42.79
424_A	D Dekkerlaan 74	1.5	<35	<35	<35	<35	42.49	40.38
424_B	D Dekkerlaan 74	5.0	<35	<35	<35	<35	45.82	41.91

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
424_C	D Dekkerlaan 74	7.5	<35	<35	<35	<35	46.22	42.96
425_A	D Dekkerlaan 76	1.5	<35	<35	<35	<35	42.30	40.55
425_B	D Dekkerlaan 76	5.0	<35	<35	<35	<35	46.04	41.98
425_C	D Dekkerlaan 76	7.5	<35	<35	<35	<35	46.37	43.12
426_A	D Dekkerlaan 1	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
426_B	D Dekkerlaan 1	5.0	<35	<35	<35	<35	38.06	36.62
427_A	D Dekkerlaan 3	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
427_B	D Dekkerlaan 3	5.0	<35	<35	<35	<35	37.66	<35
428_A	D Dekkerlaan 5	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
428_B	D Dekkerlaan 5	5.0	<35	<35	<35	<35	36.41	<35
429_A	D Dekkerlaan 7	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
429_B	D Dekkerlaan 7	5.0	<35	<35	<35	<35	36.35	<35
430_A	D Dekkerlaan 9	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
430_B	D Dekkerlaan 9	5.0	<35	<35	<35	<35	36.76	<35
431_A	D Dekkerlaan 11	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
431_B	D Dekkerlaan 11	5.0	<35	<35	<35	<35	36.77	<35
432_A	D Dekkerlaan 13	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
432_B	D Dekkerlaan 13	5.0	<35	<35	<35	<35	36.96	<35
433_A	D Dekkerlaan 15	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
433_B	D Dekkerlaan 15	5.0	<35	<35	<35	<35	36.94	<35
434_A	D Dekkerlaan 17	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
434_B	D Dekkerlaan 17	5.0	<35	<35	<35	<35	37.10	<35
435_A	D Dekkerlaan 19	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
435_B	D Dekkerlaan 19	5.0	<35	<35	<35	<35	37.15	<35
436_A	D Dekkerlaan 21	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
436_B	D Dekkerlaan 21	5.0	<35	<35	<35	<35	37.17	<35
437_A	D Dekkerlaan 23	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
437_B	D Dekkerlaan 23	5.0	<35	<35	<35	<35	37.07	<35
438_A	D Dekkerlaan 25	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
438_B	D Dekkerlaan 25	5.0	<35	<35	<35	<35	37.85	<35
439_A	D Dekkerlaan 27	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
439_B	D Dekkerlaan 27	5.0	<35	<35	<35	<35	37.95	<35
440_A	D Dekkerlaan 29	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
440_B	D Dekkerlaan 29	5.0	<35	<35	<35	<35	40.72	36.02
441_A	D Dekkerlaan 31	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
441_B	D Dekkerlaan 31	5.0	<35	<35	<35	<35	41.68	36.37
442_A	Klooslaan 1	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	39.25
442_B	Klooslaan 1	5.0	<35	<35	<35	<35	39.30	40.41
442_C	Klooslaan 1	7.5	<35	<35	<35	<35	43.13	41.49
443_A	Klooslaan 2	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
443_B	Klooslaan 2	5.0	<35	<35	<35	<35	38.42	36.81
443_C	Klooslaan 2	7.5	<35	<35	<35	<35	43.00	40.87
444_A	Klooslaan 3	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
444_B	Klooslaan 3	5.0	<35	<35	<35	<35	35.93	<35
444_C	Klooslaan 3	7.5	<35	<35	<35	<35	42.39	39.23
445_A	Klooslaan 4	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
445_B	Klooslaan 4	5.0	<35	<35	<35	<35	38.01	35.03
445_C	Klooslaan 4	7.5	<35	<35	<35	<35	43.08	39.15
446_A	Klooslaan 5	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
446_B	Klooslaan 5	5.0	<35	<35	<35	<35	36.40	<35
446_C	Klooslaan 5	7.5	<35	<35	<35	<35	42.75	37.44
447_A	Klooslaan 6	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
447_B	Klooslaan 6	5.0	<35	<35	<35	<35	38.87	<35
447_C	Klooslaan 6	7.5	<35	<35	<35	<35	43.19	38.02
448_A	Klooslaan 7	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
448_B	Klooslaan 7	5.0	<35	<35	<35	<35	38.18	<35
448_C	Klooslaan 7	7.5	<35	<35	<35	<35	43.06	37.61
449_A	Klooslaan 8	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
449_B	Klooslaan 8	5.0	<35	<35	<35	<35	39.03	<35
449_C	Klooslaan 8	7.5	<35	<35	<35	<35	43.12	37.38
450_A	Klooslaan 9	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
450_B	Klooslaan 9	5.0	<35	<35	<35	<35	39.01	<35
450_C	Klooslaan 9	7.5	<35	<35	<35	<35	43.27	37.32
451_A	Klooslaan 10	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
451_B	Klooslaan 10	5.0	<35	<35	<35	<35	38.93	<35
451_C	Klooslaan 10	7.5	<35	<35	<35	<35	43.33	37.50
452_A	Klooslaan 11	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
452_B	Klooslaan 11	5.0	<35	<35	<35	<35	38.97	<35
452_C	Klooslaan 11	7.5	<35	<35	<35	<35	43.24	37.45
453_A	Klooslaan 12	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
453_B	Klooslaan 12	5.0	<35	<35	<35	<35	39.27	<35
453_C	Klooslaan 12	7.5	<35	<35	<35	<35	43.31	37.42
454_A	Klooslaan 13	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
454_B	Klooslaan 13	5.0	<35	<35	<35	<35	39.22	<35
454_C	Klooslaan 13	7.5	<35	<35	<35	<35	43.43	37.49
455_A	Klooslaan 14	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
455_B	Klooslaan 14	5.0	<35	<35	<35	<35	40.25	35.00
455_C	Klooslaan 14	7.5	<35	<35	<35	<35	44.03	37.88
456_A	Klooslaan 15	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
456_B	Klooslaan 15	5.0	<35	<35	<35	<35	40.21	<35
456_C	Klooslaan 15	7.5	<35	<35	<35	<35	43.85	37.86

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
457_A	Klooslaan 16	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
457_B	Klooslaan 16	5.0	<35	<35	<35	<35	40.06	<35
457_C	Klooslaan 16	7.5	<35	<35	<35	<35	43.89	37.81
458_A	Klooslaan 17	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
458_B	Klooslaan 17	5.0	<35	<35	<35	<35	39.91	<35
458_C	Klooslaan 17	7.5	<35	<35	<35	<35	44.11	37.87
459_A	Klooslaan 18	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
459_B	Klooslaan 18	5.0	<35	<35	<35	<35	39.89	35.19
459_C	Klooslaan 18	7.5	<35	<35	<35	<35	44.19	38.09
460_A	Klooslaan 19	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
460_B	Klooslaan 19	5.0	<35	<35	<35	<35	39.84	35.19
460_C	Klooslaan 19	7.5	<35	<35	<35	<35	44.07	38.10
461_A	Klooslaan 20	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
461_B	Klooslaan 20	5.0	<35	<35	<35	<35	37.54	<35
461_C	Klooslaan 20	7.5	<35	<35	<35	<35	42.79	37.60
462_A	Klooslaan 21	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
462_B	Klooslaan 21	5.0	<35	<35	<35	<35	40.64	35.33
462_C	Klooslaan 21	7.5	<35	<35	<35	<35	44.74	38.20
463_A	Klooslaan 22	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
463_B	Klooslaan 22	5.0	<35	<35	<35	<35	40.52	35.83
463_C	Klooslaan 22	7.5	<35	<35	<35	<35	44.80	38.85
464_A	Klooslaan 23	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
464_B	Klooslaan 23	5.0	<35	<35	<35	<35	39.64	35.71
464_C	Klooslaan 23	7.5	<35	<35	<35	<35	45.20	39.08
465_A	Klooslaan 24	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
465_B	Klooslaan 24	5.0	<35	<35	<35	<35	37.50	<35
465_C	Klooslaan 24	7.5	<35	<35	<35	<35	43.24	39.13
466_A	Klooslaan 25	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
466_B	Klooslaan 25	5.0	<35	<35	<35	<35	42.27	36.64
466_C	Klooslaan 25	7.5	<35	<35	<35	<35	45.28	40.31
467_A	Klooslaan 26	1.5	<35	<35	<35	<35	40.27	36.60
467_B	Klooslaan 26	5.0	<35	<35	<35	<35	44.91	39.04
467_C	Klooslaan 26	7.5	<35	<35	<35	<35	45.97	40.37
468_A	Couperuslaan 1	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	36.75
468_B	Couperuslaan 1	5.0	<35	<35	<35	<35	39.05	38.12
468_C	Couperuslaan 1	7.5	<35	<35	<35	<35	42.10	39.30
469_A	Couperuslaan 2	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
469_B	Couperuslaan 2	5.0	<35	<35	<35	<35	37.70	<35
469_C	Couperuslaan 2	7.5	<35	<35	<35	<35	41.86	37.51
470_A	Couperuslaan 3	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
470_B	Couperuslaan 3	5.0	<35	<35	<35	<35	37.33	<35
470_C	Couperuslaan 3	7.5	<35	<35	<35	<35	41.60	36.86
471_A	Couperuslaan 4	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
471_B	Couperuslaan 4	5.0	<35	<35	<35	<35	37.01	<35
471_C	Couperuslaan 4	7.5	<35	<35	<35	<35	41.20	36.73
472_A	Couperuslaan 5	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
472_B	Couperuslaan 5	5.0	<35	<35	<35	<35	37.12	<35
472_C	Couperuslaan 5	7.5	<35	<35	<35	<35	42.05	37.05
473_A	Couperuslaan 6	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
473_B	Couperuslaan 6	5.0	<35	<35	<35	<35	37.98	<35
473_C	Couperuslaan 6	7.5	<35	<35	<35	<35	42.33	36.56
474_A	Couperuslaan 7	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
474_B	Couperuslaan 7	5.0	<35	<35	<35	<35	38.42	<35
474_C	Couperuslaan 7	7.5	<35	<35	<35	<35	42.26	36.79
475_A	Couperuslaan 8	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
475_B	Couperuslaan 8	5.0	<35	<35	<35	<35	37.87	<35
475_C	Couperuslaan 8	7.5	<35	<35	<35	<35	42.42	36.98
476_A	Couperuslaan 9	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
476_B	Couperuslaan 9	5.0	<35	<35	<35	<35	37.07	<35
476_C	Couperuslaan 9	7.5	<35	<35	<35	<35	42.29	37.04
477_A	Couperuslaan 10	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
477_B	Couperuslaan 10	5.0	<35	<35	<35	<35	37.07	<35
477_C	Couperuslaan 10	7.5	<35	<35	<35	<35	41.89	37.04
478_A	Couperuslaan 11	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
478_B	Couperuslaan 11	5.0	<35	<35	<35	<35	37.64	<35
478_C	Couperuslaan 11	7.5	<35	<35	<35	<35	42.31	36.67
479_A	Couperuslaan 12	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
479_B	Couperuslaan 12	5.0	<35	<35	<35	<35	37.47	<35
479_C	Couperuslaan 12	7.5	<35	<35	<35	<35	42.44	36.48
480_A	Couperuslaan 13	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
480_B	Couperuslaan 13	5.0	<35	<35	<35	<35	37.94	<35
480_C	Couperuslaan 13	7.5	<35	<35	<35	<35	42.31	36.62
481_A	Couperuslaan 14	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
481_B	Couperuslaan 14	5.0	<35	<35	<35	<35	37.31	<35
481_C	Couperuslaan 14	7.5	<35	<35	<35	<35	42.39	36.94
482_A	Couperuslaan 15	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
482_B	Couperuslaan 15	5.0	<35	<35	<35	<35	38.07	<35
482_C	Couperuslaan 15	7.5	<35	<35	<35	<35	42.93	37.14
483_A	Couperuslaan 16	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
483_B	Couperuslaan 16	5.0	<35	<35	<35	<35	39.24	<35
483_C	Couperuslaan 16	7.5	<35	<35	<35	<35	43.17	36.79

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
 Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
484_A	Couperuslaan 17	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
484_B	Couperuslaan 17	5.0	<35	<35	<35	<35	38.59	<35
484_C	Couperuslaan 17	7.5	<35	<35	<35	<35	43.30	36.88
485_A	Couperuslaan 18	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
485_B	Couperuslaan 18	5.0	<35	<35	<35	<35	38.08	<35
485_C	Couperuslaan 18	7.5	<35	<35	<35	<35	43.18	36.72
486_A	Couperuslaan 19	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
486_B	Couperuslaan 19	5.0	<35	<35	<35	<35	37.42	<35
486_C	Couperuslaan 19	7.5	<35	<35	<35	<35	42.95	37.37
487_A	Couperuslaan 20	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
487_B	Couperuslaan 20	5.0	<35	<35	<35	<35	37.71	<35
487_C	Couperuslaan 20	7.5	<35	<35	<35	<35	42.81	37.25
488_A	Couperuslaan 21	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
488_B	Couperuslaan 21	5.0	<35	<35	<35	<35	37.59	<35
488_C	Couperuslaan 21	7.5	<35	<35	<35	<35	43.09	36.48
489_A	Couperuslaan 22	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
489_B	Couperuslaan 22	5.0	<35	<35	<35	<35	37.88	<35
489_C	Couperuslaan 22	7.5	<35	<35	<35	<35	43.15	36.60
490_A	Couperuslaan 23	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
490_B	Couperuslaan 23	5.0	<35	<35	<35	<35	37.59	<35
490_C	Couperuslaan 23	7.5	<35	<35	<35	<35	43.12	36.85
491_A	Couperuslaan 24	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
491_B	Couperuslaan 24	5.0	<35	<35	<35	<35	38.38	<35
491_C	Couperuslaan 24	7.5	<35	<35	<35	<35	43.48	37.53
492_A	Couperuslaan 25	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
492_B	Couperuslaan 25	5.0	<35	<35	<35	<35	39.10	<35
492_C	Couperuslaan 25	7.5	<35	<35	<35	<35	43.52	37.21
493_A	Couperuslaan 26	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
493_B	Couperuslaan 26	5.0	<35	<35	<35	<35	38.46	<35
493_C	Couperuslaan 26	7.5	<35	<35	<35	<35	43.54	37.07
494_A	Couperuslaan 27	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
494_B	Couperuslaan 27	5.0	<35	<35	<35	<35	37.99	<35
494_C	Couperuslaan 27	7.5	<35	<35	<35	<35	43.56	37.37
495_A	Couperuslaan 28	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
495_B	Couperuslaan 28	5.0	<35	<35	<35	<35	37.96	<35
495_C	Couperuslaan 28	7.5	<35	<35	<35	<35	43.46	37.11
496_A	Couperuslaan 29	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
496_B	Couperuslaan 29	5.0	<35	<35	<35	<35	38.37	<35
496_C	Couperuslaan 29	7.5	<35	<35	<35	<35	43.70	37.73
497_A	Couperuslaan 30	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
497_B	Couperuslaan 30	5.0	<35	<35	<35	<35	38.68	<35
497_C	Couperuslaan 30	7.5	<35	<35	<35	<35	43.85	37.89
498_A	Couperuslaan 31	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
498_B	Couperuslaan 31	5.0	<35	<35	<35	<35	38.19	<35
498_C	Couperuslaan 31	7.5	<35	<35	<35	<35	43.96	37.39
499_A	Couperuslaan 32	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
499_B	Couperuslaan 32	5.0	<35	<35	<35	<35	38.20	<35
499_C	Couperuslaan 32	7.5	<35	<35	<35	<35	44.10	37.31
500_A	Couperuslaan 33	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
500_B	Couperuslaan 33	5.0	<35	<35	<35	<35	39.71	<35
500_C	Couperuslaan 33	7.5	<35	<35	<35	<35	44.82	38.22
501_A	Couperuslaan 34	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
501_B	Couperuslaan 34	5.0	<35	<35	<35	<35	39.79	<35
501_C	Couperuslaan 34	7.5	<35	<35	<35	<35	44.49	38.24
502_A	Couperuslaan 35	1.5	<35	<35	<35	<35	36.23	<35
502_B	Couperuslaan 35	5.0	<35	<35	<35	<35	40.72	36.05
502_C	Couperuslaan 35	7.5	<35	<35	<35	<35	44.16	38.85
503_A	Couperuslaan 36	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
503_B	Couperuslaan 36	5.0	<35	<35	<35	<35	40.23	<35
503_C	Couperuslaan 36	7.5	<35	<35	<35	<35	45.37	39.38
504_A	Couperuslaan 37	1.5	<35	<35	<35	<35	39.28	<35
504_B	Couperuslaan 37	5.0	<35	<35	<35	<35	43.79	37.05
504_C	Couperuslaan 37	7.5	<35	<35	<35	<35	45.78	39.29
505_A	Gorterlaan 1	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
505_B	Gorterlaan 1	5.0	<35	<35	<35	<35	39.71	36.53
505_C	Gorterlaan 1	7.5	<35	<35	<35	<35	41.95	37.84
506_A	Gorterlaan 2	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
506_B	Gorterlaan 2	5.0	<35	<35	<35	<35	40.10	35.80
506_C	Gorterlaan 2	7.5	<35	<35	<35	<35	42.17	37.14
507_A	Gorterlaan 3	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
507_B	Gorterlaan 3	5.0	<35	<35	<35	<35	38.55	<35
507_C	Gorterlaan 3	7.5	<35	<35	<35	<35	40.96	36.51
508_A	Gorterlaan 4	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
508_B	Gorterlaan 4	5.0	<35	<35	<35	<35	39.77	<35
508_C	Gorterlaan 4	7.5	<35	<35	<35	<35	41.99	36.38
509_A	Gorterlaan 5	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
509_B	Gorterlaan 5	5.0	<35	<35	<35	<35	37.85	<35
509_C	Gorterlaan 5	7.5	<35	<35	<35	<35	42.35	35.82
510_A	Gorterlaan 6	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
510_B	Gorterlaan 6	5.0	<35	<35	<35	<35	39.44	<35
510_C	Gorterlaan 6	7.5	<35	<35	<35	<35	42.11	36.04

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
511_A	Gorterlaan 7	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
511_B	Gorterlaan 7	5.0	<35	<35	<35	<35	38.94	<35
511_C	Gorterlaan 7	7.5	<35	<35	<35	<35	41.92	35.86
512_A	Gorterlaan 8	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
512_B	Gorterlaan 8	5.0	<35	<35	<35	<35	36.83	<35
512_C	Gorterlaan 8	7.5	<35	<35	<35	<35	40.65	35.52
513_A	Gorterlaan 9	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
513_B	Gorterlaan 9	5.0	<35	<35	<35	<35	39.39	<35
513_C	Gorterlaan 9	7.5	<35	<35	<35	<35	42.39	36.67
514_A	Gorterlaan 10	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
514_B	Gorterlaan 10	5.0	<35	<35	<35	<35	39.68	<35
514_C	Gorterlaan 10	7.5	<35	<35	<35	<35	42.80	36.65
515_A	Gorterlaan 11	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
515_B	Gorterlaan 11	5.0	<35	<35	<35	<35	39.46	<35
515_C	Gorterlaan 11	7.5	<35	<35	<35	<35	42.79	37.10
516_A	Gorterlaan 12	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
516_B	Gorterlaan 12	5.0	<35	<35	<35	<35	<35	<35
516_C	Gorterlaan 12	7.5	<35	<35	<35	<35	41.46	35.38
517_A	Gorterlaan 13	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
517_B	Gorterlaan 13	5.0	<35	<35	<35	<35	39.37	<35
517_C	Gorterlaan 13	7.5	<35	<35	<35	<35	42.83	36.44
518_A	Gorterlaan 14	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
518_B	Gorterlaan 14	5.0	<35	<35	<35	<35	38.23	<35
518_C	Gorterlaan 14	7.5	<35	<35	<35	<35	42.40	36.47
519_A	Gorterlaan 15	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
519_B	Gorterlaan 15	5.0	<35	<35	<35	<35	38.48	<35
519_C	Gorterlaan 15	7.5	<35	<35	<35	<35	42.80	36.14
520_A	Gorterlaan 16	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
520_B	Gorterlaan 16	5.0	<35	<35	<35	<35	35.96	<35
520_C	Gorterlaan 16	7.5	<35	<35	<35	<35	41.80	36.50
521_A	Gorterlaan 17	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
521_B	Gorterlaan 17	5.0	<35	<35	<35	<35	38.33	<35
521_C	Gorterlaan 17	7.5	<35	<35	<35	<35	43.06	36.77
522_A	Gorterlaan 18	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
522_B	Gorterlaan 18	5.0	<35	<35	<35	<35	39.30	<35
522_C	Gorterlaan 18	7.5	<35	<35	<35	<35	43.63	36.92
523_A	Gorterlaan 19	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
523_B	Gorterlaan 19	5.0	<35	<35	<35	<35	39.45	<35
523_C	Gorterlaan 19	7.5	<35	<35	<35	<35	43.67	36.72
524_A	Gorterlaan 20	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
524_B	Gorterlaan 20	5.0	<35	<35	<35	<35	35.91	<35
524_C	Gorterlaan 20	7.5	<35	<35	<35	<35	42.27	36.73
525_A	Gorterlaan 21	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
525_B	Gorterlaan 21	5.0	<35	<35	<35	<35	40.07	<35
525_C	Gorterlaan 21	7.5	<35	<35	<35	<35	43.72	37.33
526_A	Gorterlaan 22	1.5	<35	<35	<35	<35	36.01	<35
526_B	Gorterlaan 22	5.0	<35	<35	<35	<35	39.94	<35
526_C	Gorterlaan 22	7.5	<35	<35	<35	<35	43.65	37.31
527_A	Gorterlaan 23	1.5	<35	<35	<35	<35	36.25	<35
527_B	Gorterlaan 23	5.0	<35	<35	<35	<35	40.08	<35
527_C	Gorterlaan 23	7.5	<35	<35	<35	<35	43.68	37.09
528_A	Gorterlaan 24	1.5	<35	<35	<35	<35	35.95	<35
528_B	Gorterlaan 24	5.0	<35	<35	<35	<35	39.90	<35
528_C	Gorterlaan 24	7.5	<35	<35	<35	<35	43.71	36.94
529_A	Gorterlaan 25	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
529_B	Gorterlaan 25	5.0	<35	<35	<35	<35	36.01	<35
529_C	Gorterlaan 25	7.5	<35	<35	<35	<35	42.79	36.48
530_A	Gorterlaan 26	1.5	<35	<35	<35	<35	36.05	<35
530_B	Gorterlaan 26	5.0	<35	<35	<35	<35	40.42	<35
530_C	Gorterlaan 26	7.5	<35	<35	<35	<35	44.05	37.11
531_A	Gorterlaan 27	1.5	<35	<35	<35	<35	35.73	<35
531_B	Gorterlaan 27	5.0	<35	<35	<35	<35	40.77	<35
531_C	Gorterlaan 27	7.5	<35	<35	<35	<35	44.18	36.90
532_A	Gorterlaan 28	1.5	<35	<35	<35	<35	35.84	<35
532_B	Gorterlaan 28	5.0	<35	<35	<35	<35	41.04	<35
532_C	Gorterlaan 28	7.5	<35	<35	<35	<35	44.21	37.09
533_A	Gorterlaan 29	1.5	<35	<35	<35	<35	35.28	<35
533_B	Gorterlaan 29	5.0	<35	<35	<35	<35	41.58	<35
533_C	Gorterlaan 29	7.5	<35	<35	<35	<35	44.22	37.35
534_A	Gorterlaan 30	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
534_B	Gorterlaan 30	5.0	<35	<35	<35	<35	36.94	<35
534_C	Gorterlaan 30	7.5	<35	<35	<35	<35	43.14	36.87
535_A	Gorterlaan 31	1.5	<35	<35	<35	<35	35.28	<35
535_B	Gorterlaan 31	5.0	<35	<35	<35	<35	41.96	<35
535_C	Gorterlaan 31	7.5	<35	<35	<35	<35	44.60	36.86
536_A	Gorterlaan 32	1.5	<35	<35	<35	<35	35.21	<35
536_B	Gorterlaan 32	5.0	<35	<35	<35	<35	42.00	<35
536_C	Gorterlaan 32	7.5	<35	<35	<35	<35	44.87	36.83
537_A	Gorterlaan 33	1.5	<35	<35	<35	<35	35.22	<35
537_B	Gorterlaan 33	5.0	<35	<35	<35	<35	42.00	<35
537_C	Gorterlaan 33	7.5	<35	<35	<35	<35	44.96	36.68

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
538_A	Gorterlaan 34	1.5	<35	<35	<35	<35	35.39	<35
538_B	Gorterlaan 34	5.0	<35	<35	<35	<35	42.40	<35
538_C	Gorterlaan 34	7.5	<35	<35	<35	<35	44.84	36.56
539_A	Gorterlaan 35	1.5	<35	<35	<35	<35	35.44	<35
539_B	Gorterlaan 35	5.0	<35	<35	<35	<35	42.50	<35
539_C	Gorterlaan 35	7.5	<35	<35	<35	<35	44.78	36.73
540_A	Gorterlaan 36	1.5	<35	<35	<35	<35	35.82	<35
540_B	Gorterlaan 36	5.0	<35	<35	<35	<35	42.93	<35
540_C	Gorterlaan 36	7.5	<35	<35	<35	<35	45.11	36.81
541_A	Gorterlaan 37	1.5	<35	<35	<35	<35	35.70	<35
541_B	Gorterlaan 37	5.0	<35	<35	<35	<35	42.88	<35
541_C	Gorterlaan 37	7.5	<35	<35	<35	<35	45.02	37.06
542_A	Gorterlaan 38	1.5	<35	<35	<35	<35	35.75	<35
542_B	Gorterlaan 38	5.0	<35	<35	<35	<35	42.66	<35
542_C	Gorterlaan 38	7.5	<35	<35	<35	<35	45.12	37.55
543_A	Gorterlaan 39	1.5	<35	<35	<35	<35	35.66	<35
543_B	Gorterlaan 39	5.0	<35	<35	<35	<35	42.80	<35
543_C	Gorterlaan 39	7.5	<35	<35	<35	<35	45.11	37.12
544_A	Gorterlaan 40	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
544_B	Gorterlaan 40	5.0	<35	<35	<35	<35	40.21	<35
544_C	Gorterlaan 40	7.5	<35	<35	<35	<35	44.16	37.05
545_A	Gorterlaan 41	1.5	<35	<35	<35	<35	37.18	<35
545_B	Gorterlaan 41	5.0	<35	<35	<35	<35	43.19	35.03
545_C	Gorterlaan 41	7.5	<35	<35	<35	<35	45.46	37.51
546_A	Gorterlaan 42	1.5	<35	<35	<35	<35	37.01	<35
546_B	Gorterlaan 42	5.0	<35	<35	<35	<35	43.38	<35
546_C	Gorterlaan 42	7.5	<35	<35	<35	<35	45.74	37.34
547_A	Zuiderparklaan 8	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
547_B	Zuiderparklaan 8	5.0	<35	<35	<35	<35	37.19	<35
547_C	Zuiderparklaan 8	7.5	<35	<35	<35	<35	41.88	36.13
548_A	Zuiderparklaan 9	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
548_B	Zuiderparklaan 9	5.0	<35	<35	<35	<35	<35	<35
548_C	Zuiderparklaan 9	7.5	<35	<35	<35	<35	41.29	35.05
549_A	Zuiderparklaan 10	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
549_B	Zuiderparklaan 10	5.0	<35	<35	<35	<35	37.44	<35
549_C	Zuiderparklaan 10	7.5	<35	<35	<35	<35	42.01	35.87
550_A	Zuiderparklaan 11	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
550_B	Zuiderparklaan 11	5.0	<35	<35	<35	<35	37.24	<35
550_C	Zuiderparklaan 11	7.5	<35	<35	<35	<35	42.17	35.96
551_A	Zuiderparklaan 12	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
551_B	Zuiderparklaan 12	5.0	<35	<35	<35	<35	37.16	<35
551_C	Zuiderparklaan 12	7.5	<35	<35	<35	<35	42.22	35.82
552_A	Zuiderparklaan 13	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
552_B	Zuiderparklaan 13	5.0	<35	<35	<35	<35	37.03	<35
552_C	Zuiderparklaan 13	7.5	<35	<35	<35	<35	42.24	35.83
553_A	Zuiderparklaan 14	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
553_B	Zuiderparklaan 14	5.0	<35	<35	<35	<35	37.33	<35
553_C	Zuiderparklaan 14	7.5	<35	<35	<35	<35	42.56	35.70
554_A	Zuiderparklaan 15	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
554_B	Zuiderparklaan 15	5.0	<35	<35	<35	<35	37.40	<35
554_C	Zuiderparklaan 15	7.5	<35	<35	<35	<35	42.63	35.94
555_A	Zuiderparklaan 16	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
555_B	Zuiderparklaan 16	5.0	<35	<35	<35	<35	37.52	<35
555_C	Zuiderparklaan 16	7.5	<35	<35	<35	<35	42.64	35.80
556_A	Zuiderparklaan 17	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
556_B	Zuiderparklaan 17	5.0	<35	<35	<35	<35	35.10	<35
556_C	Zuiderparklaan 17	7.5	<35	<35	<35	<35	41.80	35.04
557_A	Zuiderparklaan 18	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
557_B	Zuiderparklaan 18	5.0	<35	<35	<35	<35	37.70	<35
557_C	Zuiderparklaan 18	7.5	<35	<35	<35	<35	42.76	36.21
558_A	Zuiderparklaan 19	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
558_B	Zuiderparklaan 19	5.0	<35	<35	<35	<35	37.61	<35
558_C	Zuiderparklaan 19	7.5	<35	<35	<35	<35	42.80	36.35
559_A	Zuiderparklaan 20	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
559_B	Zuiderparklaan 20	5.0	<35	<35	<35	<35	35.19	<35
559_C	Zuiderparklaan 20	7.5	<35	<35	<35	<35	42.00	35.86
560_A	Zuiderparklaan 21	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
560_B	Zuiderparklaan 21	5.0	<35	<35	<35	<35	37.75	<35
560_C	Zuiderparklaan 21	7.5	<35	<35	<35	<35	43.06	35.86
561_A	Zuiderparklaan 22	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
561_B	Zuiderparklaan 22	5.0	<35	<35	<35	<35	35.57	<35
561_C	Zuiderparklaan 22	7.5	<35	<35	<35	<35	41.93	35.53
562_A	Zuiderparklaan 23	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
562_B	Zuiderparklaan 23	5.0	<35	<35	<35	<35	37.68	<35
562_C	Zuiderparklaan 23	7.5	<35	<35	<35	<35	43.09	36.17
563_A	Zuiderparklaan 24	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
563_B	Zuiderparklaan 24	5.0	<35	<35	<35	<35	37.60	<35
563_C	Zuiderparklaan 24	7.5	<35	<35	<35	<35	43.03	36.08
564_A	Zuiderparklaan 25	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
564_B	Zuiderparklaan 25	5.0	<35	<35	<35	<35	37.77	<35
564_C	Zuiderparklaan 25	7.5	<35	<35	<35	<35	43.13	36.34

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
565_A	Zuiderparklaan 26	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
565_B	Zuiderparklaan 26	5.0	<35	<35	<35	<35	37.65	<35
565_C	Zuiderparklaan 26	7.5	<35	<35	<35	<35	43.09	36.35
566_A	Zuiderparklaan 27	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
566_B	Zuiderparklaan 27	5.0	<35	<35	<35	<35	38.48	<35
566_C	Zuiderparklaan 27	7.5	<35	<35	<35	<35	43.30	36.63
567_A	Zuiderparklaan 28	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
567_B	Zuiderparklaan 28	5.0	<35	<35	<35	<35	39.10	<35
567_C	Zuiderparklaan 28	7.5	<35	<35	<35	<35	43.58	36.36
568_A	Zuiderparklaan 29	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
568_B	Zuiderparklaan 29	5.0	<35	<35	<35	<35	38.51	<35
568_C	Zuiderparklaan 29	7.5	<35	<35	<35	<35	43.73	35.85
569_A	Zuiderparklaan 30	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
569_B	Zuiderparklaan 30	5.0	<35	<35	<35	<35	38.16	<35
569_C	Zuiderparklaan 30	7.5	<35	<35	<35	<35	43.71	36.25
570_A	Zuiderparklaan 31	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
570_B	Zuiderparklaan 31	5.0	<35	<35	<35	<35	38.29	<35
570_C	Zuiderparklaan 31	7.5	<35	<35	<35	<35	43.87	36.39
571_A	Zuiderparklaan 32	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
571_B	Zuiderparklaan 32	5.0	<35	<35	<35	<35	35.61	<35
571_C	Zuiderparklaan 32	7.5	<35	<35	<35	<35	42.75	35.89
572_A	Zuiderparklaan 33	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
572_B	Zuiderparklaan 33	5.0	<35	<35	<35	<35	38.15	<35
572_C	Zuiderparklaan 33	7.5	<35	<35	<35	<35	43.92	36.23
573_A	Zuiderparklaan 34	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
573_B	Zuiderparklaan 34	5.0	<35	<35	<35	<35	38.05	<35
573_C	Zuiderparklaan 34	7.5	<35	<35	<35	<35	43.95	36.07
574_A	Zuiderparklaan 35	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
574_B	Zuiderparklaan 35	5.0	<35	<35	<35	<35	37.09	<35
574_C	Zuiderparklaan 35	7.5	<35	<35	<35	<35	42.90	35.61
575_A	Zuiderparklaan 36	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
575_B	Zuiderparklaan 36	5.0	<35	<35	<35	<35	38.47	<35
575_C	Zuiderparklaan 36	7.5	<35	<35	<35	<35	44.12	35.15
576_A	Zuiderparklaan 37	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
576_B	Zuiderparklaan 37	5.0	<35	<35	<35	<35	37.23	<35
576_C	Zuiderparklaan 37	7.5	<35	<35	<35	<35	43.01	35.24
577_A	Zuiderparklaan 38	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
577_B	Zuiderparklaan 38	5.0	<35	<35	<35	<35	39.74	<35
577_C	Zuiderparklaan 38	7.5	<35	<35	<35	<35	44.58	35.95
578_A	Zuiderparklaan 39	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
578_B	Zuiderparklaan 39	5.0	<35	<35	<35	<35	40.57	<35
578_C	Zuiderparklaan 39	7.5	<35	<35	<35	<35	44.77	36.06
579_A	Zuiderparklaan 40	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
579_B	Zuiderparklaan 40	5.0	<35	<35	<35	<35	38.61	<35
579_C	Zuiderparklaan 40	7.5	<35	<35	<35	<35	43.40	35.15
580_A	Zuiderparklaan 41	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
580_B	Zuiderparklaan 41	5.0	<35	<35	<35	<35	42.16	<35
580_C	Zuiderparklaan 41	7.5	<35	<35	<35	<35	45.04	36.44
581_A	Zuiderparklaan 42	1.5	<35	<35	<35	<35	36.47	<35
581_B	Zuiderparklaan 42	5.0	<35	<35	<35	<35	43.58	<35
581_C	Zuiderparklaan 42	7.5	<35	<35	<35	<35	45.22	35.99
582_A	Oltmansstraat 19	1.5	<35	<35	<35	<35	36.86	<35
582_B	Oltmansstraat 19	5.0	<35	36.39	<35	<35	42.01	<35
582_C	Oltmansstraat 19	7.5	<35	37.67	<35	<35	43.21	<35
583_A	Oltmansstraat 21	1.5	<35	<35	<35	<35	37.63	<35
583_B	Oltmansstraat 21	5.0	<35	36.11	<35	<35	42.10	<35
583_C	Oltmansstraat 21	7.5	<35	37.52	<35	<35	43.35	<35
584_A	Oltmansstraat 23	1.5	<35	<35	<35	<35	36.79	<35
584_B	Oltmansstraat 23	5.0	<35	36.36	<35	<35	41.64	<35
584_C	Oltmansstraat 23	7.5	<35	37.72	<35	<35	43.26	<35
585_A	Oltmansstraat 25	1.5	<35	<35	<35	<35	37.24	<35
585_B	Oltmansstraat 25	5.0	<35	36.59	<35	<35	41.58	<35
585_C	Oltmansstraat 25	7.5	<35	37.91	<35	<35	43.39	<35
586_A	Oltmansstraat 27	1.5	<35	<35	<35	<35	37.21	<35
586_B	Oltmansstraat 27	5.0	<35	36.51	<35	<35	41.57	<35
586_C	Oltmansstraat 27	7.5	<35	37.95	<35	<35	43.56	<35
587_A	Oltmansstraat 29	1.5	<35	<35	<35	<35	36.92	<35
587_B	Oltmansstraat 29	5.0	<35	36.53	<35	<35	41.27	<35
587_C	Oltmansstraat 29	7.5	<35	38.01	<35	<35	43.33	<35
588_A	Oltmansstraat 31	1.5	<35	<35	<35	<35	36.41	<35
588_B	Oltmansstraat 31	5.0	<35	36.56	<35	<35	41.07	<35
588_C	Oltmansstraat 31	7.5	<35	38.05	<35	<35	43.45	<35
589_A	Oltmansstraat 33	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
589_B	Oltmansstraat 33	5.0	<35	36.43	<35	<35	39.96	<35
589_C	Oltmansstraat 33	7.5	<35	37.99	<35	<35	43.27	<35
590_A	Oltmansstraat 28	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
590_B	Oltmansstraat 28	5.0	<35	<35	<35	<35	36.03	<35
590_C	Oltmansstraat 28	7.5	<35	35.04	<35	<35	41.72	<35
591_A	Oltmansstraat 26	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
591_B	Oltmansstraat 26	5.0	<35	<35	<35	<35	36.47	<35
591_C	Oltmansstraat 26	7.5	<35	<35	<35	<35	41.76	<35

Berekende geluidsbelastingen in 1986 t.b.v. het bepalen van saneringswoningen.
Geluidsbelastingen (LAeq) zijn weergegeven inclusief correctie van 5 dB(A) conform het RMW 1981

punt	adres	hoogte	A. Verbeek - Ohrlaan	Bergweg Noord	Bergweg Zuid	Leeuwenhoek- weg	N209	N472 Boter- dorpseweg
592_A	Oltmansstraat 24	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
592_B	Oltmansstraat 24	5.0	<35	<35	<35	<35	36.50	<35
592_C	Oltmansstraat 24	7.5	<35	<35	<35	<35	41.49	<35
593_A	Oltmansstraat 22	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
593_B	Oltmansstraat 22	5.0	<35	<35	<35	<35	37.37	<35
593_C	Oltmansstraat 22	7.5	<35	<35	<35	<35	41.29	<35
594_A	Oltmansstraat 2	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
594_B	Oltmansstraat 2	5.0	<35	<35	<35	<35	36.29	<35
594_C	Oltmansstraat 2	7.5	<35	<35	<35	<35	40.96	<35
595_A	Eiberplein 3a	1.5	<35	<35	<35	<35	35.63	<35
595_A	Van Vredenburglaan 7	1.5	<35	40.65	<35	<35	<35	<35
595_B	Eiberplein 3a	5.0	<35	<35	<35	<35	40.16	<35
595_B	Van Vredenburglaan 7	5.0	<35	42.50	<35	<35	37.12	<35
595_C	Van Vredenburglaan 7	7.5	<35	43.68	<35	<35	38.40	<35
596_A	Eiberplein 3b	1.5	<35	<35	<35	<35	35.43	<35
596_A	Van Vredenburglaan 9	1.5	<35	41.10	<35	<35	35.79	<35
596_B	Eiberplein 3b	5.0	<35	<35	<35	<35	39.96	<35
596_B	Van Vredenburglaan 9	5.0	<35	42.68	<35	<35	39.74	<35
596_C	Van Vredenburglaan 9	7.5	<35	43.50	<35	<35	40.24	<35
597_A	Eiberplein 3c	1.5	<35	<35	<35	<35	35.05	<35
597_A	Van Vredenburglaan 11	1.5	<35	40.96	<35	<35	<35	<35
597_B	Eiberplein 3c	5.0	<35	<35	<35	<35	39.64	<35
597_B	Van Vredenburglaan 11	5.0	<35	42.67	<35	<35	38.80	<35
597_C	Van Vredenburglaan 11	7.5	<35	43.50	<35	<35	39.37	<35
598_A	Eiberplein 3d	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
598_A	Van Vredenburglaan 13	1.5	<35	40.70	<35	<35	35.96	<35
598_B	Eiberplein 3d	5.0	<35	<35	<35	<35	39.64	<35
598_B	Van Vredenburglaan 13	5.0	<35	42.15	<35	<35	42.28	<35
598_C	Van Vredenburglaan 13	7.5	<35	42.95	<35	<35	42.15	<35
599_A	Beethovenlaan 51	1.5	<35	<35	<35	<35	36.08	<35
599_A	Van Vredenburglaan 15	1.5	<35	40.39	<35	<35	35.52	<35
599_B	Beethovenlaan 51	5.0	<35	<35	<35	<35	41.94	<35
599_B	Van Vredenburglaan 15	5.0	<35	41.80	<35	<35	42.02	<35
599_C	Beethovenlaan 51	7.5	<35	<35	<35	<35	41.69	<35
599_C	Van Vredenburglaan 15	7.5	<35	42.59	<35	<35	41.96	<35
600_A	Beethovenlaan 49	1.5	<35	<35	<35	<35	35.94	<35
600_A	Van Vredenburglaan 19	1.5	<35	<35	<35	<35	35.55	<35
600_B	Beethovenlaan 49	5.0	<35	<35	<35	<35	41.62	<35
600_B	Van Vredenburglaan 19	5.0	<35	<35	<35	<35	41.51	<35
600_C	Beethovenlaan 49	7.5	<35	<35	<35	<35	41.23	<35
600_C	Van Vredenburglaan 19	7.5	<35	<35	<35	<35	42.25	<35
601_A	Beethovenlaan 47	1.5	<35	<35	<35	<35	36.19	<35
601_A	Van Vredenburglaan 21	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
601_B	Beethovenlaan 47	5.0	<35	<35	<35	<35	41.48	<35
601_B	Van Vredenburglaan 21	5.0	<35	<35	<35	<35	40.54	<35
601_C	Beethovenlaan 47	7.5	<35	<35	<35	<35	41.38	<35
601_C	Van Vredenburglaan 21	7.5	<35	35.78	<35	<35	42.00	<35
602_A	Beethovenlaan 45	1.5	<35	<35	<35	<35	36.08	<35
602_B	Beethovenlaan 45	5.0	<35	<35	<35	<35	41.40	<35
602_C	Beethovenlaan 45	7.5	<35	<35	<35	<35	41.34	<35
603_A	Burg. Van Oostenweg 1	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
603_B	Burg. Van Oostenweg 1	5.0	<35	<35	<35	<35	39.36	<35
603_C	Burg. Van Oostenweg 1	7.5	<35	35.65	<35	<35	40.67	<35
604_A	Burg. Van Oostenweg 3	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
604_B	Burg. Van Oostenweg 3	5.0	<35	<35	<35	<35	40.02	<35
604_C	Burg. Van Oostenweg 3	7.5	<35	38.29	<35	<35	40.54	<35
605_A	Vivaldiplaats 14	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
605_B	Vivaldiplaats 14	5.0	<35	<35	<35	<35	<35	<35
605_C	Vivaldiplaats 14	7.5	<35	36.94	<35	<35	39.73	<35
606_A	Vivaldiplaats 12	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
606_B	Vivaldiplaats 12	5.0	<35	<35	<35	<35	<35	<35
606_C	Vivaldiplaats 12	7.5	<35	37.48	<35	<35	38.95	<35
607_A	Vivaldiplaats 10	1.5	<35	38.80	<35	<35	<35	<35
607_B	Vivaldiplaats 10	5.0	<35	42.24	<35	<35	37.34	<35
607_C	Vivaldiplaats 10	7.5	<35	43.05	<35	<35	38.94	<35
608_A	Vivaldiplaats 8	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
608_B	Vivaldiplaats 8	5.0	<35	<35	<35	<35	36.99	<35
608_C	Vivaldiplaats 8	7.5	<35	<35	<35	<35	35.91	<35
609_A	Bergweg Noord 23	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
609_B	Bergweg Noord 23	5.0	<35	37.78	<35	<35	39.50	<35
610_A	Bergweg Noord 21	1.5	<35	35.18	<35	<35	<35	<35
610_B	Bergweg Noord 21	5.0	<35	38.17	<35	<35	38.31	<35
611_A	Bergweg Noord 19	1.5	<35	<35	<35	<35	<35	<35
611_B	Bergweg Noord 19	5.0	<35	<35	<35	<35	36.35	<35
612_A	Bergweg Zuid 78 (noordgevel)	1.5	<35	<35	48.23	44.13	53.73	58.18
612_B	Bergweg Zuid 78 (noordgevel)	5.0	<35	<35	48.49	46.18	56.22	59.07

Berekende geluidsbelastingen in 2006 en 2020 t.b.v. het bepalen van reconstructiewoningen.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

			A. Verbeek - Ohrlaan						Bergweg Noord						Bergweg Zuid						Leeuwenhoekweg						N209						N472 Boterdorpsweg																										
punt	adres	hoogte	2006			toets- waarde			toe- naam			recon- structie			2006			HGW			toets- waarde			toe- naam			recon- structie			2006			HGW			toets- waarde			toe- naam			recon- structie			2006			HGW			toets- waarde			toe- naam			recon- structie		
			2006	HGW	waarde	2020	<35	n.v.t.	nee	2006	HGW	waarde	2020	<35	n.v.t.	nee	2006	HGW	waarde	2020	<35	n.v.t.	nee	2006	HGW	waarde	2020	<35	n.v.t.	nee	2006	HGW	waarde	2020	<35	n.v.t.	nee	2006	HGW	waarde	2020	<35	n.v.t.	nee															
002_A	Bergweg Zuid 96	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.06	nee	48.00	44.81	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee															
002_B	Bergweg Zuid 96	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.46	nee	48.00	50.23	0.77	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee															
003_A	Bergweg Zuid 161	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	37.71	nee	48.00	38.11	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.13	nee	53.13	53.06	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee															
003_B	Bergweg Zuid 161	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	54.47	nee	54.47	54.40	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	54.47	nee	54.47	54.40	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee															
004_A	Bergweg Zuid 94	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.40	nee	48.00	47.38	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.72	nee	48.72	49.54	0.82	nee	35.31	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee															
004_B	Bergweg Zuid 94	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.36	nee	48.00	43.80	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.91	nee	49.91	50.71	0.80	nee	36.25	nee	48.00	35.56	n.v.t.	nee															
005_A	Bergweg Zuid 159	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.26	nee	49.26	49.19	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.78	nee	48.00	47.49	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee															
005_B	Bergweg Zuid 159	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	51.37	nee	51.37	51.30	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.40	nee	48.40	49.08	0.68	nee	35.36	nee	48.00	35.06	n.v.t.	nee															
006_A	Bergweg Zuid 157	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	52.21	nee	52.21	52.19	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.81	nee	48.81	49.73	0.92	nee	36.41	nee	48.00	36.01	n.v.t.	nee															
006_B	Bergweg Zuid 157	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.87	nee	53.87	53.86	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.63	nee	49.63	50.54	0.91	nee	36.73	nee	48.00	36.57	n.v.t.	nee															
006_C	Bergweg Zuid 157	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.85	nee	53.85	53.86	0.01	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.72	nee	49.72	50.63	0.91	nee	37.02	nee	48.00	36.91	n.v.t.	nee															
007_A	Bergweg Zuid 153	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	52.01	nee	52.01	52.09	0.08	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.08	nee	49.08	49.78	0.70	nee	37.40	nee	48.00	36.99	n.v.t.	nee															
007_B	Bergweg Zuid 153	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.75	nee	53.75	53.86	0.11	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.97	nee	49.97	50.65	0.68	nee	37.32	nee	48.00	37.15	n.v.t.	nee															
008_A	Bergweg Zuid 151	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	51.82	nee	51.82	51.94	0.12	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.89	nee	48.89	49.74	0.85	nee	37.70	nee	48.00	37.11	n.v.t.	nee															
008_B	Bergweg Zuid 151	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.65	nee	53.65	53.80	0.15	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.83	nee	49.83	50.68	0.85	nee	37.53	nee	48.00	37.32	n.v.t.	nee															
009_A	Bergweg Zuid 141	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.33	nee	53.33	53.92	0.59	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.80	nee	49.80	50.63	0.83	nee	38.74	nee	48.00	38.69	n.v.t.	nee															
009_B	Bergweg Zuid 141	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	54.79	nee	54.79	55.40	0.61	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	51.00	nee	51.00	51.84	0.84	nee	39.19	nee	48.00	39.40	n.v.t.	nee															
010_A	Bergweg Zuid 139	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	52.92	nee	52.92	53.47	0.55	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	50.08	nee	50.08	50.76	0.68	nee	38.74	nee	48.00	38.68	n.v.t.	nee															
010_B	Bergweg Zuid 139	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	54.52	nee	54.52	55.09	0.57	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	51.24	nee	51.24	51.94	0.70	nee	39.56	nee	48.00	39.58	n.v.t.	nee															
011_A	Bergweg Zuid 137	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	51.74	nee	51.74	52.32	0.58	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.90	nee	49.90	50.74	0.84	nee	38.88	nee	48.00	39.16	n.v.t.	nee															
011_B	Bergweg Zuid 137	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.69	nee	53.69	54.31	0.62	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	51.39	nee	51.39	52.24	0.85	nee	40.29	nee	48.00	40.45	n.v.t.	nee															
011_C	Bergweg Zuid 137	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.81	nee	53.81	54.42	0.61	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	51.65	nee	51.65	52.47	0.82	nee	40.66	nee	48.00	40.80	n.v.t.	nee															
012_A	Verpleeghuis	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.35	nee	53.35	54.04	0.69	nee	36.31	nee	48.00	35.59	n.v.t.	nee															
013_A	Berweg Zuid 135	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	52.00	nee	52.00	52.58	0.58	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	51.17	nee	51.17	52.04	0.87	nee	37.32	nee	48.00	38.29	n.v.t.	nee															
013_B	Berweg Zuid 135	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.68	nee	53.68	54.28	0.60	nee	<35	nee	48.00	35.06	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.49	nee	53.49	54.36	0.87	nee	40.52	nee	48.00	40.89	n.v.t.	nee															
014_A	Berweg Zuid 131	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	51.08	nee	51.08	51.64	0.56	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	50.84	nee	50.84	51.52	0.68																						

Berekende geluidsbelastingen in 2006 en 2020 t.b.v. het bepalen van reconstructiewoningen.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

punt	adres	A. Verbeek - Ohrlaan						Bergweg Noord						Bergweg Zuid						Leeuwenhoekweg						N209						N472 Boterdorpseweg						
		toets- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2006	HGW	toets- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2006	HGW	toets- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2006	HGW	toets- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2006	HGW	toets- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2006	HGW	toets- naam	recon- structie
037_A	Scheibroekseweg 8	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	57.52	58.04	57.52	57.98	0.46	nee	42.16	nee	48.00	41.72	n.v.t.	nee
037_B	Scheibroekseweg 8	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	58.82	58.11	58.11	59.20	1.09	nee	43.21	nee	48.00	42.76	n.v.t.	nee
038_A	Scheibroekseweg 6	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.85	nee	56.85	57.49	0.64	nee	43.86	nee	48.00	43.31	n.v.t.	nee
039_A	Bergweg Noord 38a	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	42.90	nee	48.00	41.81	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	52.48	nee	52.48	53.44	0.96	nee	37.92	nee	48.00	39.28	n.v.t.	nee
039_B	Bergweg Noord 38a	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.18	nee	48.00	44.14	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	54.01	nee	54.01	54.93	0.92	nee	39.46	nee	48.00	40.28	n.v.t.	nee
040_A	Bergweg Noord 38	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	37.49	nee	48.00	36.36	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.56	nee	48.00	42.35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
040_B	Bergweg Noord 38	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.05	nee	48.00	38.93	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.49	nee	49.49	50.20	0.71	nee	36.88	nee	48.00	36.83	n.v.t.	nee
041_A	Zuiderparklaan 12 t/m 19	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.65	nee	48.00	44.18	n.v.t.	nee	52.23	nee	52.23	50.03	n.v.t.	nee
041_B	Zuiderparklaan 12 t/m 19	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.17	nee	48.00	45.72	n.v.t.	nee	53.81	nee	53.81	51.55	n.v.t.	nee
041_C	Zuiderparklaan 12 t/m 19	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.60	nee	48.00	46.18	n.v.t.	nee	54.54	nee	54.54	52.30	n.v.t.	nee
041_D	Zuiderparklaan 12 t/m 19	11.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.24	nee	48.00	47.85	n.v.t.	nee	55.04	nee	55.04	52.84	n.v.t.	nee
041_E	Zuiderparklaan 12 t/m 19	14.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.42	nee	48.00	48.04	0.04	nee	55.24	nee	55.24	53.04	n.v.t.	nee
042_A	Zuiderparklaan 39	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.48	nee	48.00	44.11	n.v.t.	nee	42.34	nee	48.00	40.62	n.v.t.	nee
042_B	Zuiderparklaan 39	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.21	nee	48.00	47.92	n.v.t.	nee	43.81	nee	48.00	42.09	n.v.t.	nee
042_C	Zuiderparklaan 39	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.90	nee	48.00	48.60	0.60	nee	44.56	nee	48.00	42.90	n.v.t.	nee
043_A	Zuiderparklaan 37	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.53	nee	48.00	44.15	n.v.t.	nee	42.30	nee	48.00	40.63	n.v.t.	nee
043_B	Zuiderparklaan 37	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.35	nee	48.00	48.04	0.04	nee	43.74	nee	48.00	42.15	n.v.t.	nee
043_C	Zuiderparklaan 37	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.03	nee	48.03	48.77	0.74	nee	44.43	nee	48.00	42.87	n.v.t.	nee
044_A	Zuiderparklaan 35	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.50	nee	48.00	44.00	n.v.t.	nee	42.87	nee	48.00	41.24	n.v.t.	nee
044_B	Zuiderparklaan 35	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.30	nee	48.00	47.98	n.v.t.	nee	44.06	nee	48.00	42.42	n.v.t.	nee
044_C	Zuiderparklaan 35	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.91	nee	48.00	48.53	0.53	nee	44.67	nee	48.00	43.04	n.v.t.	nee
045_A	Zuiderparklaan 33	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.26	nee	48.00	43.93	n.v.t.	nee	42.19	nee	48.00	40.53	n.v.t.	nee
045_B	Zuiderparklaan 33	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.04	nee	48.00	47.76	n.v.t.	nee	43.43	nee	48.00	41.88	n.v.t.	nee
045_C	Zuiderparklaan 33	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.56	nee	48.00	48.30	0.30	nee	44.05	nee	48.00	42.53	n.v.t.	nee
046_A	Zuiderparklaan 31	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	42.49	nee	48.00	43.13	n.v.t.	nee	41.11	nee	48.00	39.58	n.v.t.	nee
046_B	Zuiderparklaan 31	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.71	nee	48.00	47.42	n.v.t.	nee	42.44	nee	48.00	41.07	n.v.t.	nee
046_C	Zuiderparklaan 31	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.48	nee	48.00	48.20	0.20	nee	43.27	nee	48.00	41.96	n.v.t.	nee
047_A	Roland Holstlaan 12	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.15	nee	48.00	35.02	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.50	nee	48.00	44.37	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
047_B	Roland Holstlaan 12	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.51	nee	48.00	38.38	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	50.20	nee	50.20	51.13	0.93	nee	36.40	nee	48.00	36.05	n.v.t.	nee
047_C	Roland Holstlaan 12	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.13	nee	48.00	42.00	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	51.60	nee	51.60	52.57	0.97	nee	37.30	nee	48.00	37.70	n.v.t.	nee
048_A	Roland Holstlaan 10	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.28	nee	48.00	35.15	n.v.t.	nee	<35																							

Berekende geluidsbelastingen in 2006 en 2020 t.b.v. het bepalen van reconstructiewoningen.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

		A. Verbeek - Ohrlaan								Bergweg Noord								Bergweg Zuid								Leeuwenhoekweg								N209								N472 Boterdorpsweg							
punt	adres	hoogte	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie											
065_B	Bergweg Noord 48	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	57.99	nee	57.99	56.86	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	54.07	nee	54.07	55.12	1.05	nee	39.20	nee	48.00	38.14	n.v.t.	nee											
066_A	Bergweg Noord 46	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	57.82	nee	57.82	56.69	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	50.97	nee	50.97	51.71	0.74	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
066_B	Bergweg Noord 46	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	58.00	nee	58.00	56.86	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.69	nee	53.69	54.52	0.83	nee	39.30	nee	48.00	38.21	n.v.t.	nee											
067_A	Bergweg Noord 44	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.31	nee	56.31	55.16	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.14	nee	48.00	47.99	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
067_B	Bergweg Noord 44	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.83	nee	56.83	55.69	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	51.87	nee	51.87	52.69	0.82	nee	38.92	nee	48.00	37.94	n.v.t.	nee											
068_A	Bergweg Noord 42	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.28	nee	56.28	55.14	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.59	nee	48.59	49.19	0.60	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
068_B	Bergweg Noord 42	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.80	nee	56.80	55.68	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	52.64	nee	52.64	53.32	0.68	nee	39.11	nee	48.00	37.93	n.v.t.	nee											
069_A	Bergweg Noord 40b	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.33	nee	56.33	55.19	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.00	nee	48.00	49.08	1.08	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
069_B	Bergweg Noord 40b	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.85	nee	56.85	55.70	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	52.63	nee	52.63	53.47	0.84	nee	37.89	nee	48.00	37.26	n.v.t.	nee											
070_A	Bergweg Noord 40a	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.33	nee	56.33	55.17	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.45	nee	48.00	48.06	0.06	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
070_B	Bergweg Noord 40a	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.79	nee	56.79	55.65	n.v.t.	nee	35.40	nee	48.00	35.51	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	52.40	nee	52.40	53.01	0.61	nee	37.20	nee	48.00	36.55	n.v.t.	nee											
071_A	Bergweg Noord 36	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	57.27	nee	57.27	56.15	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.62	nee	48.62	49.29	0.67	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
071_B	Bergweg Noord 36	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	57.23	nee	57.23	56.11	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.62	nee	53.62	54.33	0.71	nee	36.85	nee	48.00	37.50	n.v.t.	nee											
072_A	Bergweg Noord 34	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	59.46	nee	59.46	58.32	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.93	nee	48.00	48.51	0.51	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
072_B	Bergweg Noord 34	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	59.15	nee	59.15	58.01	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	51.99	nee	51.99	52.61	0.62	nee	35.79	nee	48.00	35.44	n.v.t.	nee											
073_A	Bergweg Noord 30	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	62.72	nee	62.72	61.57	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.87	nee	48.00	47.74	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
073_B	Bergweg Noord 30	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	61.28	nee	61.28	60.16	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	51.33	nee	51.33	52.02	0.69	nee	35.15	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
074_A	Bergweg Noord 28	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	58.06	nee	58.06	56.93	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.47	nee	48.00	43.91	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
074_B	Bergweg Noord 28	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	58.12	nee	58.12	57.00	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.39	nee	49.39	49.96	0.57	nee	36.41	nee	48.00	35.41	n.v.t.	nee											
075_A	Bergweg Noord 26	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	58.16	nee	58.16	57.02	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.70	nee	48.00	45.56	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
075_B	Bergweg Noord 26	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	58.22	nee	58.22	57.09	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.84	nee	49.84	50.56	0.72	nee	36.08	nee	48.00	35.41	n.v.t.	nee											
076_A	Bergweg Noord 24	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	58.13	nee	58.13	56.97	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.49	nee	48.00	45.92	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
076_B	Bergweg Noord 24	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	58.20	nee	58.20	57.06	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.99	nee	49.99	50.53	0.54	nee	35.46	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
077_A	Bergweg Noord 18	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	57.58	nee	57.58	56.43	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.50	nee	48.00	44.21	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
077_B	Bergweg Noord 18	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	57.78	nee	57.78	56.63	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.50	nee	49.50	50.15	0.65	nee	35.01	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
078_A	Bergweg Noord 14b	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.46	nee	56.46	55.33	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.93	nee	48.00	44.67	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
078_B	Bergweg Noord 14b	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.89	nee	56.89	55.74	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.73	nee	48.73	49.38	0.65	nee	35.43	nee	48.00	35.13	n.v.t.	nee											
079_A	Bergweg Noord 14a	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.48	nee	56.48	55.39	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.06	nee	48.00	44.69	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
079_B	Bergweg Noord 14a	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.89	nee	56.89	55.81	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.70	nee	48.70	49.39	0.69	nee	35.02	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
080_A	Bergweg Noord 12	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.42	nee	56.42	55.31	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.48	nee	48.00	44.24	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee											
080_B	Bergweg Noord 12	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.84	nee	56.84	55.72	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.																														

Berekende geluidsbelastingen in 2006 en 2020 t.b.v. het bepalen van reconstructiewoningen.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

		A. Verbeek - Ohrlaan						Bergweg Noord						Bergweg Zuid						Leeuwenhoekweg						N209						N472 Boterdorpseweg																														
punt	adres	hoogte	2006			HGW			toets- waarde			toe- naam			recon- structie			2006			HGW			toets- waarde			toe- naam			recon- structie			2006			HGW			toets- waarde			toe- naam			recon- structie			2006			HGW			toets- waarde			toe- naam			recon- structie		
			2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie																		
100_B	Bergweg Noord 95 (westgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.99	nee	53.99	52.88	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	50.48	nee	50.48	51.14	0.66	nee	38.61	nee	48.00	38.32	n.v.t.	nee																		
101_A	Bergweg Noord 95 (oostgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.98	nee	48.00	45.86	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
101_B	Bergweg Noord 95 (oostgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.67	nee	48.00	35.56	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	51.17	nee	51.17	51.86	0.69	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
102_A	Bergweg Noord 93 (oostgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.12	nee	48.00	46.03	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
102_B	Bergweg Noord 93 (oostgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.81	nee	48.00	35.66	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	51.03	nee	51.03	51.85	0.82	nee	35.76	nee	48.00	35.08	n.v.t.	nee																		
103_A	Bergweg Noord 93 (westgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	52.45	nee	52.45	51.33	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.70	nee	48.00	46.19	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
103_B	Bergweg Noord 93 (westgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.94	nee	53.94	52.82	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	50.43	nee	50.43	51.03	0.60	nee	37.69	nee	48.00	37.36	n.v.t.	nee																		
104_A	Bergweg Noord 91 (westgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	52.47	nee	52.47	51.37	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.71	nee	48.00	45.29	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
104_B	Bergweg Noord 91 (westgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.97	nee	53.97	52.86	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.52	nee	49.52	50.16	0.64	nee	36.32	nee	48.00	36.10	n.v.t.	nee																		
105_A	Bergweg Noord 91 (oostgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.37	nee	48.00	45.24	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
105_B	Bergweg Noord 91 (oostgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.90	nee	48.00	35.81	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	50.06	nee	50.06	50.92	0.86	nee	35.55	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
106_A	Bergweg Noord 91b (westgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.32	nee	53.32	52.21	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.53	nee	48.00	45.01	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
106_B	Bergweg Noord 91b (westgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	54.57	nee	54.57	53.45	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.20	nee	49.20	49.79	0.59	nee	36.08	nee	48.00	35.54	n.v.t.	nee																		
107_A	Bergweg Noord 91b (oostgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.18	nee	48.00	44.64	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
107_B	Bergweg Noord 91b (oostgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	37.29	nee	48.00	36.20	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.53	nee	48.53	49.10	0.57	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
108_A	Bergweg Noord 87 (oostgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.70	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.50	nee	48.00	46.18	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
108_B	Bergweg Noord 87 (oostgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	38.22	nee	48.00	37.23	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.27	nee	49.27	49.87	0.60	nee	35.13	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
109_A	Bergweg Noord 87 (westgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.30	nee	53.30	52.19	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.76	nee	48.00	45.43	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
109_B	Bergweg Noord 87 (westgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	54.53	nee	54.53	53.42	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.38	nee	49.38	49.99	0.61	nee	36.11	nee	48.00	35.38	n.v.t.	nee																		
110_A	Bergweg Noord 77 (westgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.13	nee	53.13	52.02	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	42.62	nee	48.00	43.25	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
110_B	Bergweg Noord 77 (westgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	54.40	nee	54.40	53.29	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.73	nee	48.00	48.30	0.30	nee	35.36	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
111_A	Bergweg Noord 77 (oostgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.14	nee	48.00	35.02	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.27	nee	48.00	45.01	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
111_B	Bergweg Noord 77 (oostgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.36	nee	48.00	38.25	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.77	nee	49.77	50.44	0.67	nee	35.17	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
112_A	Bergweg Noord 73 (oostgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.22	nee	48.00	45.79	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
112_B	Bergweg Noord 73 (oostgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.75	nee	48.00	35.61	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.95	nee	48.95	49.60	0.65	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																		
113_A	Bergweg Noord 73 (westgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.01	nee	53.01	51.88	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<																																												

Berekende geluidsbelastingen in 2006 en 2020 t.b.v. het bepalen van reconstructiewoningen.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

		A. Verbeek - Ohrlaan										Bergweg Noord										Bergweg Zuid										Leeuwenhoekweg										N209					N472 Boterdorpseweg				
punt	adres	toets- waarde		toe- naam		recon- structie		toets- waarde		toe- naam		recon- structie		toets- waarde		toe- naam		recon- structie		toets- waarde		toe- naam		recon- structie		toets- waarde		toe- naam		recon- structie		toets- waarde		toe- naam		recon- structie															
		2006	HGW	2020	n.v.t.	2006	HGW	2020	n.v.t.	2006	HGW	2020	n.v.t.	2006	HGW	2020	n.v.t.	2006	HGW	2020	n.v.t.	2006	HGW	2020	n.v.t.	2006	HGW	2020	n.v.t.	2006	HGW	2020	n.v.t.	2006	HGW	2020	n.v.t.														
135_B	Bergweg Noord 49 (postgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.23	nee	48.00	46.90	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
136_A	Bergweg Noord 47 (postgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.43	nee	48.00	43.89	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
136_B	Bergweg Noord 47 (postgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.88	nee	48.00	46.28	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
137_A	Bergweg Noord 47 (westgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	52.88	nee	52.88	51.79	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.01	nee	48.00	43.51	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
137_B	Bergweg Noord 47 (westgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.91	nee	53.91	52.82	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.31	nee	48.00	45.87	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
138_A	Bergweg Noord 45a (oostgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.35	nee	48.00	43.81	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
138_B	Bergweg Noord 45a (oostgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.33	nee	48.00	47.74	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
139_A	Bergweg Noord 45a (westgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	52.83	nee	52.83	51.71	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.30	nee	48.00	43.96	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
139_B	Bergweg Noord 45a (westgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.85	nee	53.85	52.72	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.37	nee	48.00	46.91	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
140_A	Bergweg Noord 45 (westgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	54.51	nee	54.51	53.40	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.48	nee	48.00	44.19	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
140_B	Bergweg Noord 45 (westgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	55.13	nee	55.13	54.03	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.37	nee	48.00	46.00	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
141_A	Bergweg Noord 45 (oostgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	38.28	nee	48.00	38.86	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
141_B	Bergweg Noord 45 (oostgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	42.84	nee	48.00	43.45	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
142_A	Bergweg Noord 43 (oostgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	38.17	nee	48.00	38.78	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
142_B	Bergweg Noord 43 (oostgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.40	nee	48.00	43.94	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
143_A	Bergweg Noord 43 (westgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	55.91	nee	55.91	54.79	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	42.39	nee	48.00	43.02	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
143_B	Bergweg Noord 43 (westgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.27	nee	56.27	55.16	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.90	nee	48.00	44.52	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
144_A	Europasingel 130	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	37.01	nee	48.00	35.97	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	63.35	nee	63.35	64.43	1.08	nee	37.15	nee	48.00	37.09	n.v.t.	nee													
145_A	Europasingel 128	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.23	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	63.18	nee	63.18	64.26	1.08	nee	36.43	nee	48.00	36.64	n.v.t.	nee													
146_A	Hoedemakeraan 1	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	59.03	nee	59.03	60.08	1.05	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
146_B	Hoedemakeraan 1	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	60.88	nee	60.88	61.92	1.04	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
146_C	Hoedemakeraan 1	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	61.07	nee	61.07	62.11	1.04	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
147_A	Hoedemakeraan 2	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	58.19	nee	58.19	59.27	1.08	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
147_B	Hoedemakeraan 2	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	60.18	nee	60.18	61.27	1.09	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
147_C	Hoedemakeraan 2	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	60.29	nee	60.29	61.37	1.08	nee	35.96	nee	48.00	35.65	n.v.t.	nee													
148_A	Hoedemakeraan 3	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	57.54	nee	57.54	58.62	1.08	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
148_B	Hoedemakeraan 3	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	59.58	nee	59.58	60.66	1.08	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
148_C	Hoedemakeraan 3	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	59.53	nee	59.53	60.64	1.11	nee	36.25	nee	48.00	35.54	n.v.t.	nee													
149_A	Hoedemakeraan 4	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.65	nee	56.65	57.77	1.12	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
149_B	Hoedemakeraan 4	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	58.76	nee	58.76	59.85	1.09	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee													
149_C	Hoedemakeraan 4	7.5	<35																																																

Berekende geluidsbelastingen in 2006 en 2020 t.b.v. het bepalen van reconstructiewoningen.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

		A. Verbeek - Ohrlaan						Bergweg Noord						Bergweg Zuid						Leeuwenhoekweg						N209						N472 Boterdorpseweg					
punt	adres	hoogte	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie					
163_A	Van Couwenhovelaan 190	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	55.22	nee	55.22	56.24	1.02	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
163_B	Van Couwenhovelaan 190	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	57.38	nee	57.38	58.40	1.02	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
163_C	Van Couwenhovelaan 190	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	57.87	nee	57.87	58.86	0.99	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
164_A	Van Couwenhovelaan 188	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	54.49	nee	54.49	55.54	1.05	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
164_B	Van Couwenhovelaan 188	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.50	nee	56.50	57.54	1.04	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
164_C	Van Couwenhovelaan 188	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	57.49	nee	57.49	58.48	0.99	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
165_A	Van Couwenhovelaan 186	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.77	nee	53.77	54.83	1.06	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
165_B	Van Couwenhovelaan 186	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	55.74	nee	55.74	56.77	1.03	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
165_C	Van Couwenhovelaan 186	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	57.05	nee	57.05	58.03	0.98	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
166_A	Van Couwenhovelaan 184	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	52.78	nee	52.78	53.85	1.07	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
166_B	Van Couwenhovelaan 184	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	54.78	nee	54.78	55.85	1.07	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
166_C	Van Couwenhovelaan 184	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	56.24	nee	56.24	57.26	1.02	nee	35.10	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
167_A	Van Couwenhovelaan 182	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	42.24	nee	48.00	42.99	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
167_B	Van Couwenhovelaan 182	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.61	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.70	nee	48.00	48.53	0.53	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
167_C	Van Couwenhovelaan 182	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.33	nee	48.00	35.23	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.94	nee	53.94	54.89	0.95	nee	37.12	nee	48.00	36.56	n.v.t.	nee					
168_A	Van Couwenhovelaan 180	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.86	nee	48.00	42.66	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
168_B	Van Couwenhovelaan 180	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.69	nee	48.00	48.58	0.58	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
168_C	Van Couwenhovelaan 180	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.93	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.03	nee	53.03	53.98	0.95	nee	37.73	nee	48.00	37.00	n.v.t.	nee					
169_A	Van Couwenhovelaan 178	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.19	nee	48.00	44.08	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
169_B	Van Couwenhovelaan 178	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.31	nee	48.31	49.26	0.95	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
169_C	Van Couwenhovelaan 178	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.68	nee	53.68	54.69	1.01	nee	37.00	nee	48.00	36.36	n.v.t.	nee					
170_A	Van Couwenhovelaan 176	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.42	nee	48.00	48.49	0.49	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
170_B	Van Couwenhovelaan 176	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.70	nee	49.70	50.72	1.02	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
170_C	Van Couwenhovelaan 176	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	52.74	nee	52.74	53.66	0.92	nee	36.04	nee	48.00	35.17	n.v.t.	nee					
171_A	Van Couwenhovelaan 174	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.72	nee	48.00	47.78	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
171_B	Van Couwenhovelaan 174	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.04	nee	49.04	50.03	0.99	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
171_C	Van Couwenhovelaan 174	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	52.46	nee	52.46	53.28	0.82	nee	35.42	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
172_A	Van Couwenhovelaan 172	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.63	nee	48.00	47.71	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
172_B	Van Couwenhovelaan 172	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.93	nee	48.93	49.92	0.99	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
172_C	Van Couwenhovelaan 172	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	52.51	nee	52.51	53.34	0.83	nee	35.03	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
173_A	Van Couwenhovelaan 170	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.47	nee	48.00	46.58	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
173_B	Van Couwenhovelaan 170	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.00	nee	48.00	48.98	0.98	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
173_C	Van Couwenhovelaan 170	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	51.76	nee	51.76	52.56	0.80	nee	35.12	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
174_A	Van Couwenhovelaan 168	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.27	nee	48.00	46.36	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
174_B	Van Couwenhovelaan 168	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.74	nee	48.00	48.71	0.71	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee					
174_C	Van Couwenhovelaan 168	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	50.97	nee	50.97	51.67	0.70												

		A. Verbeek - Ohrlaan						Bergweg Noord						Bergweg Zuid						Leeuwenhoekweg						N209						N472 Boterdorpseweg					
punt	adres	toets- waarde		toe- name		recon- structie	toets- waarde		toe- name		recon- structie	toets- waarde		toe- name		recon- structie	toets- waarde		toe- name		recon- structie	toets- waarde		toe- name		recon- structie	toets- waarde		toe- name		recon- structie						
		2006	HGW	2006	HGW		2006	HGW	2006	HGW		2006	HGW	2006	HGW		2006	HGW	2006	HGW		2006	HGW	2006	HGW		2006	HGW	2006	HGW		2006	HGW	2006	HGW	2006	HGW
186_B	Van Couwenhovelaan 171	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	53,40	nee	53,40	54,04	0,64	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
186_C	Van Couwenhovelaan 171	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	55,98	nee	55,98	56,68	0,70	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
187_A	Van Couwenhovelaan 173	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	52,01	nee	52,01	52,85	0,84	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
187_B	Van Couwenhovelaan 173	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	54,11	nee	54,11	54,96	0,85	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
187_C	Van Couwenhovelaan 173	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	56,38	nee	56,38	57,26	0,88	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
188_A	Van Couwenhovelaan 155	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	47,20	nee	48,00	48,20	0,20	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
188_B	Van Couwenhovelaan 155	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	49,99	nee	49,99	50,96	0,97	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
188_C	Van Couwenhovelaan 155	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	54,26	nee	54,26	55,12	0,86	nee	36,28	nee	48,00	36,06	n.v.t.	nee					
189_A	Van Couwenhovelaan 157	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	46,83	nee	48,00	47,75	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
189_B	Van Couwenhovelaan 157	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	49,72	nee	49,72	50,64	0,92	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
189_C	Van Couwenhovelaan 157	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	54,21	nee	54,21	55,05	0,84	nee	36,46	nee	48,00	36,26	n.v.t.	nee					
190_A	Van Couwenhovelaan 159	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	42,48	nee	48,00	43,22	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
190_B	Van Couwenhovelaan 159	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	47,00	nee	48,00	47,80	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
190_C	Van Couwenhovelaan 159	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	53,34	nee	53,34	54,19	0,85	nee	35,76	nee	48,00	35,34	n.v.t.	nee					
191_A	Van Couwenhovelaan 161	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	42,46	nee	48,00	43,18	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
191_B	Van Couwenhovelaan 161	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	46,97	nee	48,00	47,78	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
191_C	Van Couwenhovelaan 161	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	53,18	nee	53,18	54,04	0,86	nee	36,25	nee	48,00	35,82	n.v.t.	nee					
192_A	Van Couwenhovelaan 163	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	49,10	nee	49,10	49,74	0,64	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
192_B	Van Couwenhovelaan 163	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	51,73	nee	51,73	52,41	0,68	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
192_C	Van Couwenhovelaan 163	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	54,34	nee	54,34	55,08	0,74	nee	36,19	nee	48,00	35,89	n.v.t.	nee					
193_A	Van Couwenhovelaan 143	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	47,50	nee	48,00	48,21	0,21	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
193_B	Van Couwenhovelaan 143	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	50,18	nee	50,18	50,90	0,72	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
193_C	Van Couwenhovelaan 143	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	53,98	nee	53,98	54,68	0,70	nee	35,00	nee	48,00	35,05	n.v.t.	nee					
194_A	Van Couwenhovelaan 145	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,45	nee	48,00	44,10	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
194_B	Van Couwenhovelaan 145	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	47,27	nee	48,00	47,99	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
194_C	Van Couwenhovelaan 145	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	52,74	nee	52,74	53,55	0,81	nee	35,46	nee	48,00	35,60	n.v.t.	nee					
195_A	Van Couwenhovelaan 147	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,15	nee	48,00	43,78	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
195_B	Van Couwenhovelaan 147	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	46,88	nee	48,00	47,58	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
195_C	Van Couwenhovelaan 147	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	52,37	nee	52,37	53,07	0,70	nee	35,14	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
196_A	Van Couwenhovelaan 149	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	42,64	nee	48,00	43,23	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
196_B	Van Couwenhovelaan 149	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	46,20	nee	48,00	46,87	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
196_C	Van Couwenhovelaan 149	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	51,55	nee	51,55	52,26	0,71	nee	35,02	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
197_A	Van Couwenhovelaan 151	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	42,48	nee	48,00	43,14	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
197_B	Van Couwenhovelaan 151	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	46,14	nee	48,00	46,87	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
197_C	Van Couwenhovelaan 151	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	51,45	nee	51,45	52,26	0,81	nee	35,17	nee	48,00	35,06	n.v.t.	nee					
198_A	Van Couwenhovelaan 153	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,66	nee	48,00	44,48	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
198_B	Van Couwenhovelaan 153	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	47,07	nee	48,00	47,88	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
198_C	Van Couwenhovelaan 153	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	52,08	nee	52,08	52,86	0,78	nee	35,41	nee	48,00	35,42	n.v.t.	nee					
199_A	Van Couwenhovelaan 131	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	41,75	nee	48,00	42,66	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
199_B	Van Couwenhovelaan 131	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	45,91	nee	48,00	46,74	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
199_C	Van Couwenhovelaan 131	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	36,83	nee	48,00	35,74	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	51,91	nee	51,91	52,68	0,77	nee	36,45	nee	48,00	36,27	n.v.t.	nee					
200_A	Van Couwenhovelaan 133	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	39,47	nee	48,00	40,19	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee					
200_B	Van Couwenhovelaan 133	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	44,77	nee	48,00	45,52	n.v.t.												

Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

A. Verbeek - Ohrlaan										Bergweg Noord										Bergweg Zuid										Leuvenhoekweg										N209					N472 Bolderdorpseweg				
punt		adres		toets-straat		toe-structie		recon-structie		toets-straat		toe-structie		recon-structie		toets-straat		toe-structie		recon-structie		toets-straat		toe-structie		recon-structie		toets-straat		toe-structie		recon-structie		toets-straat		toe-structie		recon-structie		toets-straat		toe-structie		recon-structie					
2006	2006	HGW	waarde	2020	2020	HGW	waarde	2020	2020	2006	2006	HGW	waarde	2020	2020	2006	2006	HGW	waarde	2020	2020	2006	2006	HGW	waarde	2020	2020	2006	2006	HGW	waarde	2020	2020	2006	2006	HGW	waarde	2020	2020	2006	2006	HGW	waarde	2020	2020				
209_C	Van Couwenhovelaan 127	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	49,64	nee	49,64	50,48	0,84	nee	35,27	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
210_A	Van Couwenhovelaan 129	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	40,20	nee	48,00	41,05	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
210_B	Van Couwenhovelaan 129	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	44,15	nee	48,00	44,89	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
210_C	Van Couwenhovelaan 129	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	35,53	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	50,54	nee	50,54	51,24	0,70	nee	35,85	nee	48,00	<35,55	n.v.t.	nee	48,00	<35,55	n.v.t.	nee	48,00	<35,55	n.v.t.	nee			
211_A	Van Couwenhovelaan 107	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	38,57	nee	48,00	39,32	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
211_B	Van Couwenhovelaan 107	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,71	nee	48,00	44,48	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
211_C	Van Couwenhovelaan 107	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	36,32	nee	48,00	35,21	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	49,95	nee	49,95	50,75	0,80	nee	35,59	nee	48,00	<35,15	n.v.t.	nee	48,00	<35,15	n.v.t.	nee	48,00	<35,15	n.v.t.	nee			
212_A	Van Couwenhovelaan 109	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	38,22	nee	48,00	38,91	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
212_B	Van Couwenhovelaan 109	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,39	nee	48,00	44,09	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
212_C	Van Couwenhovelaan 109	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	35,57	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	49,70	nee	49,70	50,36	0,66	nee	35,20	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
213_A	Van Couwenhovelaan 111	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	38,12	nee	48,00	38,75	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
213_B	Van Couwenhovelaan 111	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,13	nee	48,00	43,78	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
213_C	Van Couwenhovelaan 111	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	35,02	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	49,22	nee	49,22	49,84	0,62	nee	35,35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
214_A	Van Couwenhovelaan 113	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	38,29	nee	48,00	38,88	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
214_B	Van Couwenhovelaan 113	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,47	nee	48,00	44,07	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
214_C	Van Couwenhovelaan 113	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	49,57	nee	49,57	50,18	0,61	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
215_A	Van Couwenhovelaan 115	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	38,37	nee	48,00	39,07	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
215_B	Van Couwenhovelaan 115	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,37	nee	48,00	44,10	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
215_C	Van Couwenhovelaan 115	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	49,44	nee	49,44	50,14	0,70	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
216_A	Van Couwenhovelaan 117	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	38,59	nee	48,00	39,25	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
216_B	Van Couwenhovelaan 117	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,52	nee	48,00	44,21	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
216_C	Van Couwenhovelaan 117	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	49,76	nee	49,76	50,41	0,65	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
217_A	Van Couwenhovelaan 105	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	37,93	nee	48,00	38,47	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
217_B	Van Couwenhovelaan 105	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	44,29	nee	48,00	44,80	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
217_C	Van Couwenhovelaan 105	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,63	nee	48,63	49,18	0,55	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
218_A	Van Couwenhovelaan 103	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	38,02	nee	48,00	38,62	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
218_B	Van Couwenhovelaan 103	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	44,33	nee	48,00	44,92	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
218_C	Van Couwenhovelaan 103	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,81	nee	48,81	49,36	0,55	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
219_A	Van Couwenhovelaan 101	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	37,75	nee	48,00	38,40	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
219_B	Van Couwenhovelaan 101	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	44,28	nee	48,00	44,92	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee			
219_C	Van Couwenhovelaan 101	7,5	<35	nee	48,00																																												

[illegible]

Berekende geluidsbelastingen in 2006 en 2020 t.b.v. het bepalen van reconstructiewoningen.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

punt	adres	A. Verbeek - Ohrlaan						Bergweg Noord						Bergweg Zuid						Leeuwenhoekweg						N209						N472 Boterdorpseweg						
		toets- waarde	2006	HGW	recon- structie	toe- naam	recon- structie	toets- waarde	2006	HGW	recon- structie	toe- naam	recon- structie	toets- waarde	2006	HGW	recon- structie	toe- naam	recon- structie	toets- waarde	2006	HGW	recon- structie	toe- naam	recon- structie	toets- waarde	2006	HGW	recon- structie	toe- naam	recon- structie							
256_B	Van Couwenhovelaan 142	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.50	nee	48.00	45.20	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
256_C	Van Couwenhovelaan 142	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.33	nee	48.33	48.97	0.64	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
257_A	Van Couwenhovelaan 144	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.37	nee	48.00	40.25	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
257_B	Van Couwenhovelaan 144	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.85	nee	48.00	44.59	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
257_C	Van Couwenhovelaan 144	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.30	nee	48.30	48.93	0.63	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
258_A	Van Couwenhovelaan 146	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.48	nee	48.00	40.33	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
258_B	Van Couwenhovelaan 146	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.04	nee	48.00	44.74	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
258_C	Van Couwenhovelaan 146	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.73	nee	48.73	49.40	0.67	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
259_A	Van Couwenhovelaan 148	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.55	nee	48.00	40.44	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
259_B	Van Couwenhovelaan 148	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.93	nee	48.00	44.69	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
259_C	Van Couwenhovelaan 148	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.09	nee	49.09	49.80	0.71	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
260_A	Van Couwenhovelaan 150	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	38.37	nee	48.00	39.00	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
260_B	Van Couwenhovelaan 150	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.69	nee	48.00	44.30	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
260_C	Van Couwenhovelaan 150	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.29	nee	49.29	49.98	0.69	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
261_A	Meeuwenlaan 15	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	37.81	nee	48.00	36.68	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.84	nee	48.00	40.29	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
261_B	Meeuwenlaan 15	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.54	nee	48.00	39.41	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.28	nee	48.00	46.90	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
261_C	Meeuwenlaan 15	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.88	nee	48.00	40.75	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	50.05	nee	50.05	50.66	0.61	nee	35.87	nee	48.00	35.74	n.v.t.	nee
262_A	Meeuwenlaan 17	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.61	nee	48.00	35.49	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	38.89	nee	48.00	39.52	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
262_B	Meeuwenlaan 17	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.27	nee	48.00	38.15	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.08	nee	48.00	45.65	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
262_C	Meeuwenlaan 17	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.64	nee	48.00	39.53	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	50.20	nee	50.20	50.87	0.67	nee	35.87	nee	48.00	35.58	n.v.t.	nee
263_A	Meeuwenlaan 19	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.41	nee	48.00	35.30	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	38.71	nee	48.00	39.35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
263_B	Meeuwenlaan 19	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	38.79	nee	48.00	37.66	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.80	nee	48.00	44.41	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
263_C	Meeuwenlaan 19	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.11	nee	48.00	38.97	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	50.25	nee	50.25	50.81	0.56	nee	35.38	nee	48.00	35.28	n.v.t.	nee
264_A	Meeuwenlaan 21	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	38.62	nee	48.00	39.24	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
264_B	Meeuwenlaan 21	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.64	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.62	nee	48.00	44.20	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
264_C	Meeuwenlaan 21	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	37.06	nee	48.00	35.93	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.72	nee	49.72	50.41	0.69	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
265_A	Meeuwenlaan 23	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	38.17	nee	48.00	38.83	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
265_B	Meeuwenlaan 23	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.42	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.41	nee	48.00	44.00	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
265_C	Meeuwenlaan 23	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.98	nee	48.00	35.85	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.20	nee	49.20	49.86	0.66	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
266_A	Meeuwenlaan 25	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	37.88	nee	48.00	38.60	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
266_B	Meeuwenlaan 25	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.15	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	42.55											

Berekende geluidsbelastingen in 2006 en 2020 t.b.v. het bepalen van reconstructiewoningen.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

punt	adres	A. Verbeek - Ohrlaan					Bergweg Noord					Bergweg Zuid					Leeuwenhoekweg					N209					N472 Boterdorpseweg					
		2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- name	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- name	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- name	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- name	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- name	recon- structie	
279_C	Meeuwenlaan 55	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	53.08	nee	53.08	53.66	0.58	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
280_A	Meeuwenlaan 14	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.16	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.55	nee	48.00	40.26	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
280_B	Meeuwenlaan 14	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	38.15	nee	48.00	37.01	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.84	nee	48.00	47.61	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
280_C	Meeuwenlaan 14	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.92	nee	48.00	38.80	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	51.45	nee	51.45	52.20	0.75	nee	37.09	nee	48.00	36.89	n.v.t.	nee
281_A	Meeuwenlaan 16	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	37.88	nee	48.00	38.64	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
281_B	Meeuwenlaan 16	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.51	nee	48.00	35.43	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.48	nee	48.00	46.28	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
281_C	Meeuwenlaan 16	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.38	nee	48.00	38.28	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	50.63	nee	50.63	51.41	0.78	nee	36.94	nee	48.00	36.58	n.v.t.	nee
282_A	Meeuwenlaan 18	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	37.49	nee	48.00	38.23	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
282_B	Meeuwenlaan 18	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	37.24	nee	48.00	36.12	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.95	nee	48.00	45.67	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
282_C	Meeuwenlaan 18	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	38.97	nee	48.00	37.90	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	50.80	nee	50.80	51.48	0.68	nee	36.79	nee	48.00	36.45	n.v.t.	nee
283_A	Meeuwenlaan 20	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	37.74	nee	48.00	38.48	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
283_B	Meeuwenlaan 20	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	37.14	nee	48.00	36.02	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.79	nee	48.00	44.52	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
283_C	Meeuwenlaan 20	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	38.49	nee	48.00	37.41	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	50.15	nee	50.15	50.83	0.68	nee	36.71	nee	48.00	36.43	n.v.t.	nee
284_A	Meeuwenlaan 22	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.36	nee	48.00	42.01	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
284_B	Meeuwenlaan 22	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.06	nee	48.00	45.77	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
284_C	Meeuwenlaan 22	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	50.70	nee	50.70	51.43	0.73	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
285_A	Meeuwenlaan 24	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	38.99	nee	48.00	39.65	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
285_B	Meeuwenlaan 24	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.97	nee	48.00	44.63	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
285_C	Meeuwenlaan 24	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	50.36	nee	50.36	51.04	0.68	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
286_A	Meeuwenlaan 26	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.07	nee	48.00	39.74	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
286_B	Meeuwenlaan 26	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.77	nee	48.00	44.49	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
286_C	Meeuwenlaan 26	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	50.21	nee	50.21	50.86	0.65	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
287_A	Europasingel 120	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	60.06	nee	60.06	61.05	0.99	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
287_B	Europasingel 120	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	62.24	nee	62.24	63.21	0.97	nee	35.30	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
287_C	Europasingel 120	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	62.61	nee	62.61	63.58	0.97	nee	35.17	nee	48.00	35.59	n.v.t.	nee
288_A	Europasingel 118	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	60.32	nee	60.32	61.26	0.94	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
288_B	Europasingel 118	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	62.47	nee	62.47	63.41	0.94	nee	35.22	nee	48.00	35.38	n.v.t.	nee
288_C	Europasingel 118	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	62.78	nee	62.78	63.72	0.94	nee	35.32	nee	48.00	36.03	n.v.t.	nee
289_A	Europasingel 116	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	60.93	nee	60.93	61.86	0.93	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
289_B	Europasingel 116	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	63.00	nee	63.00	63.91	0.91	nee	35.60	nee	48.00	35.45	n.v.t.	nee
289_C	Europasingel 116	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	63.24	nee	63.24	64.14	0.90	nee	35.45	nee	48.00	36.04	n.v.t.	nee
290_A	Europasingel 114	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	61.11	nee	61.11	62.03	0.92	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
290_B	Europasingel 114	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	63.14	nee	63.14	64.05	0.91	nee	35.42	nee	48.00	35.56	n.v.t.	nee
290_C	Europasingel 114	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	63.34	nee	63.34	64.26	0.92	nee	35.18	nee	48.00	35.94	n.v.t.	nee
291_A	Europasingel 112	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	61.75	nee	61.75	62.64	0.89	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
291_B	Europasingel 112	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	63.69	nee	63.69	64.56	0.87	nee	35.96	nee	48.00	36.00	n.v.t.	nee
291_C	Europasingel 112	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00																					

[illegible]

		A. Verbeek - Ohrlaan				Bergweg Noord				Bergweg Zuid				Leeuwenhoekweg				N209				N472 Boterdorpseweg						
punt	adres	toets- waarde	toets- naam	recon- structie	toets- waarde	toets- naam	recon- structie	toets- waarde	toets- naam	recon- structie	toets- waarde	toets- naam	recon- structie	toets- waarde	toets- naam	recon- structie	toets- waarde	toets- naam	recon- structie	toets- waarde	toets- naam	recon- structie						
326_B	Zwaluwplein 3	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	46,12	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee		
326_C	Zwaluwplein 3	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	50,97	0,55	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee		
327_A	Zwaluwplein 4	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	42,95	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee		
327_B	Zwaluwplein 4	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	47,20	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee		
327_C	Zwaluwplein 4	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	51,54	0,63	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee		
328_A	Zwaluwplein 5	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	42,13	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee		
328_B	Zwaluwplein 5	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	46,71	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee		
328_C	Zwaluwplein 5	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	51,35	0,56	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee		
329_A	Zwaluwplein 6	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	48,49	0,49	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee		
329_B	Zwaluwplein 6	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	51,61	0,55	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee		
329_C	Zwaluwplein 6	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	53,73	0,57	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee		
330_A	Zwaluwplein 7	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	51,43	0,55	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee		
330_B	Zwaluwplein 7	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	54,05	0,55	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee		
330_C	Zwaluwplein 7	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	54,56	0,53	0,57	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	
331_A	Zwaluwplein 8	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	53,38	0,55	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee		
331_B	Zwaluwplein 8	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	55,16	0,56	0,54	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	
331_C	Zwaluwplein 8	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	55,36	0,59	0,55	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	
332_A	Zwaluwplein 9	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	54,58	0,52	0,54	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	
332_B	Zwaluwplein 9	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	56,89	0,74	0,54	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	
332_C	Zwaluwplein 9	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	57,80	0,58	0,55	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	
333_A	Zwaluwplein 10	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	61,69	0,62	0,25	0,56	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
333_B	Zwaluwplein 10	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	63,49	0,64	0,55	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	
333_C	Zwaluwplein 10	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	63,68	0,68	0,24	0,56	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
334_A	Zwaluwplein 11	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	62,69	0,62	0,21	0,52	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
334_B	Zwaluwplein 11	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	64,40	0,64	0,93	0,53	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
334_C	Zwaluwplein 11	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	64,43	0,64	0,97	0,54	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
335_A	Zwaluwplein 12	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	60,52	0,60	0,18	0,56	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
335_B	Zwaluwplein 12	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	62,44	0,64	0,30	0,52	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
335_C	Zwaluwplein 12	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	62,58	0,68	0,34	0,56	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
336_A	Zwaluwplein 13	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	61,84	0,62	0,37	0,53	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
336_B	Zwaluwplein 13	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	63,73	0,63	0,47	0,54	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
336_C	Zwaluwplein 13	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	63,85	0,68	0,49	0,54	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
337_A	Zwaluwplein 14	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	62,11	0,62	0,25	0,54	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
337_B	Zwaluwplein 14	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	63,90	0,63	0,44	0,54	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
337_C	Zwaluwplein 14	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	64,05	0,65	0,49	0,54	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
338_A	Zwaluwplein 15	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	62,00	0,60	0,25	0,53	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
338_B	Zwaluwplein 15	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	63,95	0,63	0,49	0,54	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
338_C	Zwaluwplein 15	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	64,07	0,64	0,40	0,53	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
339_A	Zwaluwplein 16	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	61,98	0,61	0,21	0,53	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
339_B	Zwaluwplein 16	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	63,85	0,63	0,48	0,53	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
339_C	Zwaluwplein 16	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	63,96	0,64	0,50	0,54	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
340_A	Zwaluwplein 17	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	62,14	0,62	0,27	0,53	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
340_B	Zwaluwplein 17	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	63,98	0,63	0,49	0,53	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
340_C	Zwaluwplein 17	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	64,10	0,64	0,44	0,54	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
341_A	Zwaluwplein 18	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	61,22	0,61	0,21	0,52	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
341_B	Zwaluwplein 18	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	63,16	0,63	0,70	0,54	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
341_C	Zwaluwplein 18	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	63,25	0,63	0,80	0,55	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
342_A	Zwaluwplein 19	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	55,04	0,55	0,58	0,54	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
342_B	Zwaluwplein 19	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	58,21	0,58	0,74	0,53	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
342_C	Zwaluwplein 19	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	58,41	0,58	0,93	0,52	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
343_A	Zwaluwplein 20	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	54,53	0,54	0,55	0,52	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee

[illegible]

Berekende geluidsbelastingen in 2006 en 2020 t.b.v. het bepalen van reconstruictiewoningen. Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

A. Verbeek - Ohrla										Bergweg Noord										Bergweg Zuid										Leeuwenhoekweg										N209										N472 Boterdorpseweg									
toets- toets-<																																																											

Berekende geluidsbelastingen in 2006 en 2020 t.b.v. het bepalen van reconstructiewoningen.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

		A. Verbeek - Ohrlaan						Bergweg Noord						Bergweg Zuid						Leeuwenhoekweg						N209						N472 Boterdorpseweg										
punt	adres	hoogte	2006			toets- waarde			toe- naam	recon- structie	2006			toets- waarde			toe- naam	recon- structie	2006			toets- waarde			toe- naam	recon- structie	2006			toets- waarde			toe- naam	recon- structie	2006			toets- waarde			toe- naam	recon- structie
			HGW	2006	2020	HGW	2006	2020			HGW	2006	2020	HGW	2006	2020			HGW	2006	2020	HGW	2006	2020			HGW	2006	2020	HGW	2006	2020			HGW	2006	2020	HGW	2006	2020		
396_C	D Dekkerlaan 18	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.54	nee	48.54	49.03	0.49	nee	46.79	nee	48.00	44.87	n.v.t.	nee				
397_A	D Dekkerlaan 20	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	42.23	nee	48.00	42.78	n.v.t.	nee	44.07	nee	48.00	42.12	n.v.t.	nee				
397_B	D Dekkerlaan 20	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.56	nee	48.00	48.19	0.19	nee	45.16	nee	48.00	43.14	n.v.t.	nee				
397_C	D Dekkerlaan 20	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.54	nee	48.54	49.18	0.64	nee	46.73	nee	48.00	44.64	n.v.t.	nee				
398_A	D Dekkerlaan 22	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	42.46	nee	48.00	42.93	n.v.t.	nee	42.76	nee	48.00	41.07	n.v.t.	nee				
398_B	D Dekkerlaan 22	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.63	nee	48.00	48.15	0.15	nee	44.09	nee	48.00	42.32	n.v.t.	nee				
398_C	D Dekkerlaan 22	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.51	nee	48.51	49.07	0.56	nee	46.34	nee	48.00	44.50	n.v.t.	nee				
399_A	D Dekkerlaan 24	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	42.33	nee	48.00	42.91	n.v.t.	nee	41.20	nee	48.00	39.38	n.v.t.	nee				
399_B	D Dekkerlaan 24	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.54	nee	48.00	48.22	0.22	nee	43.06	nee	48.00	41.20	n.v.t.	nee				
399_C	D Dekkerlaan 24	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.56	nee	48.56	49.27	0.71	nee	46.12	nee	48.00	44.09	n.v.t.	nee				
400_A	D Dekkerlaan 26	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	42.50	nee	48.00	43.18	n.v.t.	nee	40.29	nee	48.00	38.13	n.v.t.	nee				
400_B	D Dekkerlaan 26	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.53	nee	48.00	48.25	0.25	nee	42.47	nee	48.00	40.29	n.v.t.	nee				
400_C	D Dekkerlaan 26	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.58	nee	48.58	49.32	0.74	nee	45.75	nee	48.00	43.58	n.v.t.	nee				
401_A	D Dekkerlaan 28	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	42.61	nee	48.00	43.32	n.v.t.	nee	40.47	nee	48.00	38.51	n.v.t.	nee				
401_B	D Dekkerlaan 28	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.70	nee	48.00	48.34	0.34	nee	42.69	nee	48.00	40.63	n.v.t.	nee				
401_C	D Dekkerlaan 28	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.85	nee	48.85	49.50	0.65	nee	45.70	nee	48.00	43.60	n.v.t.	nee				
402_A	D Dekkerlaan 30	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.95	nee	48.00	42.50	n.v.t.	nee	39.08	nee	48.00	36.90	n.v.t.	nee				
402_B	D Dekkerlaan 30	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.54	nee	48.00	48.22	0.22	nee	41.94	nee	48.00	39.82	n.v.t.	nee				
402_C	D Dekkerlaan 30	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.81	nee	48.81	49.47	0.66	nee	45.31	nee	48.00	43.23	n.v.t.	nee				
403_A	D Dekkerlaan 32	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.84	nee	48.00	42.63	n.v.t.	nee	37.96	nee	48.00	35.99	n.v.t.	nee				
403_B	D Dekkerlaan 32	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.57	nee	48.00	48.24	0.24	nee	41.57	nee	48.00	39.41	n.v.t.	nee				
403_C	D Dekkerlaan 32	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.85	nee	48.85	49.51	0.66	nee	45.13	nee	48.00	42.93	n.v.t.	nee				
404_A	D Dekkerlaan 34	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.54	nee	48.00	42.46	n.v.t.	nee	38.60	nee	48.00	36.54	n.v.t.	nee				
404_B	D Dekkerlaan 34	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.43	nee	48.00	48.27	0.27	nee	42.02	nee	48.00	39.96	n.v.t.	nee				
404_C	D Dekkerlaan 34	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.77	nee	48.77	49.58	0.81	nee	44.80	nee	48.00	42.79	n.v.t.	nee				
405_A	D Dekkerlaan 36	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.61	nee	48.00	42.48	n.v.t.	nee	38.54	nee	48.00	36.85	n.v.t.	nee				
405_B	D Dekkerlaan 36	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.46	nee	48.00	48.24	0.24	nee	42.32	nee	48.00	40.30	n.v.t.	nee				
405_C	D Dekkerlaan 36	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.87	nee	48.87	49.64	0.77	nee	44.85	nee	48.00	42.59	n.v.t.	nee				
406_A	D Dekkerlaan 38	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.54	nee	48.00	42.47	n.v.t.	nee	38.79	nee	48.00	37.05	n.v.t.	nee				
406_B	D Dekkerlaan 38	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.56	nee	48.00	48.37	0.37	nee	42									

Berekende geluidsbelastingen in 2006 en 2020 t.b.v. het bepalen van reconstructiewoningen.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

		A. Verbeek - Ohrlaan						Bergweg Noord						Bergweg Zuid						Leeuwenhoekweg						N209						N472 Boterdorpseweg						
punt	adres	hoogte	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie						
420_A	D Dekkerlaan 66	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.36	nee	48.00	45.31	n.v.t.	nee	39.40	nee	48.00	38.75	n.v.t.	nee
420_B	D Dekkerlaan 66	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.62	nee	48.62	49.51	0.89	nee	41.68	nee	48.00	40.62	n.v.t.	nee
420_C	D Dekkerlaan 66	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.20	nee	49.20	50.03	0.83	nee	43.85	nee	48.00	42.47	n.v.t.	nee
421_A	D Dekkerlaan 68	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.75	nee	48.00	45.38	n.v.t.	nee	40.42	nee	48.00	39.56	n.v.t.	nee
421_B	D Dekkerlaan 68	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.93	nee	48.93	49.62	0.69	nee	42.61	nee	48.00	41.48	n.v.t.	nee
421_C	D Dekkerlaan 68	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.46	nee	49.46	50.10	0.64	nee	44.44	nee	48.00	43.07	n.v.t.	nee
422_A	D Dekkerlaan 70	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.94	nee	48.00	45.86	n.v.t.	nee	41.50	nee	48.00	40.10	n.v.t.	nee
422_B	D Dekkerlaan 70	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.94	nee	48.94	49.66	0.72	nee	43.17	nee	48.00	41.78	n.v.t.	nee
422_C	D Dekkerlaan 70	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.38	nee	49.38	50.11	0.73	nee	44.39	nee	48.00	42.91	n.v.t.	nee
423_A	D Dekkerlaan 72	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.22	nee	48.00	46.13	n.v.t.	nee	41.91	nee	48.00	40.49	n.v.t.	nee
423_B	D Dekkerlaan 72	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.13	nee	49.13	49.85	0.72	nee	43.41	nee	48.00	42.18	n.v.t.	nee
423_C	D Dekkerlaan 72	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.57	nee	49.57	50.31	0.74	nee	44.56	nee	48.00	43.27	n.v.t.	nee
424_A	D Dekkerlaan 74	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.92	nee	48.00	46.57	n.v.t.	nee	42.31	nee	48.00	40.48	n.v.t.	nee
424_B	D Dekkerlaan 74	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.18	nee	49.18	49.83	0.65	nee	43.69	nee	48.00	42.27	n.v.t.	nee
424_C	D Dekkerlaan 74	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.66	nee	49.66	50.28	0.62	nee	44.79	nee	48.00	43.46	n.v.t.	nee
425_A	D Dekkerlaan 76	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.70	nee	48.00	46.51	n.v.t.	nee	42.56	nee	48.00	40.58	n.v.t.	nee
425_B	D Dekkerlaan 76	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.41	nee	49.41	50.18	0.77	nee	43.82	nee	48.00	42.14	n.v.t.	nee
425_C	D Dekkerlaan 76	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.83	nee	49.83	50.56	0.73	nee	44.99	nee	48.00	43.40	n.v.t.	nee
426_A	D Dekkerlaan 1	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	37.80	nee	48.00	38.25	n.v.t.	nee	37.40	nee	48.00	35.08	n.v.t.	nee
426_B	D Dekkerlaan 1	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.25	nee	48.00	41.79	n.v.t.	nee	38.91	nee	48.00	36.72	n.v.t.	nee
427_A	D Dekkerlaan 3	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.75	nee	48.00	37.63	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
427_B	D Dekkerlaan 3	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.85	nee	48.00	41.64	n.v.t.	nee	35.23	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
428_A	D Dekkerlaan 5	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.42	nee	48.00	36.31	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
428_B	D Dekkerlaan 5	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.52	nee	48.00	40.33	n.v.t.	nee	35.47	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
429_A	D Dekkerlaan 7	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	35.82	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
429_B	D Dekkerlaan 7	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.39	nee	48.00	40.29	n.v.t.	nee	35.48	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
430_A	D Dekkerlaan 9	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	35.38	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
430_B	D Dekkerlaan 9	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.79	nee	48.00	40.53	n.v.t.	nee	35.84	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
431_A	D Dekkerlaan 11	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	35.41	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
431_B	D Dekkerlaan 11	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.81	nee	48.00	40.58	n.v.t.	nee	35.97	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
432_A	D Dekkerlaan 13	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	35.82	n.v.t.	nee	<35	nee				

Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

A. Verbeek - Ohrlaan						Bergweg Noord						Bergweg Zuid						Leuwenhoekweg						N209						N472 Bolderdorpseweg								
punt	adres	toets- toets-	recon- structie	toe- name	recon- structie	2006	HGW	waarde	<35	n.v.t.	nee	2006	HGW	waarde	<35	n.v.t.	nee	2006	HGW	waarde	<35	n.v.t.	nee	2006	HGW	waarde	<35	n.v.t.	nee	2006	HGW	waarde	<35	n.v.t.	nee			
448_C	Klooslaan 7	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
449_A	Klooslaan 8	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
449_B	Klooslaan 8	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
449_C	Klooslaan 8	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
450_A	Klooslaan 9	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
450_B	Klooslaan 9	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
450_C	Klooslaan 9	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
451_A	Klooslaan 10	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
451_B	Klooslaan 10	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
451_C	Klooslaan 10	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
452_A	Klooslaan 11	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
452_B	Klooslaan 11	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
452_C	Klooslaan 11	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
453_A	Klooslaan 12	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
453_B	Klooslaan 12	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
453_C	Klooslaan 12	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
454_A	Klooslaan 13	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
454_B	Klooslaan 13	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
454_C	Klooslaan 13	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
455_A	Klooslaan 14	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
455_B	Klooslaan 14	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
455_C	Klooslaan 14	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
456_A	Klooslaan 15	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
456_B	Klooslaan 15	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
456_C	Klooslaan 15	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
457_A	Klooslaan 16	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
457_B	Klooslaan 16	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
457_C	Klooslaan 16	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
458_A	Klooslaan 17	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
458_B	Klooslaan 17	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
458_C	Klooslaan 17	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
459_A	Klooslaan 18	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
459_B	Klooslaan 18	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
459_C	Klooslaan 18	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
460_A	Klooslaan 19	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
460_B	Klooslaan 19	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
460_C	Klooslaan 19	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
461_A	Klooslaan 20	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee
461_B	Klooslaan 20	5,0	<35	nee																																		

[illegible]

Berekende geluidsbelastingen in 2006 en 2020 t.b.v. het bepalen van reconstructiewoningen.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

punt	adres	A. Verbeek - Ohrlaan					Bergweg Noord					Bergweg Zuid					Leeuwenhoekweg					N209					N472 Boterdorpseweg					
		2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	
495_B	Couperuslaan 28	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.11	nee	48.00	41.81	n.v.t.	nee	35.29	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
495_C	Couperuslaan 28	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.03	nee	48.00	47.70	n.v.t.	nee	38.55	nee	48.00	37.21	n.v.t.	nee
496_A	Couperuslaan 29	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.03	nee	48.00	35.87	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
496_B	Couperuslaan 29	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.58	nee	48.00	42.41	n.v.t.	nee	35.68	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
496_C	Couperuslaan 29	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.29	nee	48.00	48.04	0.04	nee	39.10	nee	48.00	38.03	n.v.t.	nee
497_A	Couperuslaan 30	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	35.59	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
497_B	Couperuslaan 30	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.85	nee	48.00	42.50	n.v.t.	nee	35.50	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
497_C	Couperuslaan 30	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.43	nee	48.00	48.02	0.02	nee	38.98	nee	48.00	38.07	n.v.t.	nee
498_A	Couperuslaan 31	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	35.31	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
498_B	Couperuslaan 31	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.40	nee	48.00	42.07	n.v.t.	nee	35.27	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
498_C	Couperuslaan 31	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.53	nee	48.00	48.22	0.22	nee	38.68	nee	48.00	37.59	n.v.t.	nee
499_A	Couperuslaan 32	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	35.15	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
499_B	Couperuslaan 32	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.42	nee	48.00	42.18	n.v.t.	nee	35.32	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
499_C	Couperuslaan 32	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.65	nee	48.00	48.44	0.44	nee	38.80	nee	48.00	37.68	n.v.t.	nee
500_A	Couperuslaan 33	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.55	nee	48.00	36.21	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
500_B	Couperuslaan 33	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	42.97	nee	48.00	43.53	n.v.t.	nee	35.74	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
500_C	Couperuslaan 33	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.40	nee	48.00	48.98	0.58	nee	39.69	nee	48.00	38.34	n.v.t.	nee
501_A	Couperuslaan 34	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.48	nee	48.00	36.15	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
501_B	Couperuslaan 34	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.18	nee	48.00	43.84	n.v.t.	nee	35.77	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
501_C	Couperuslaan 34	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.03	nee	48.03	48.58	0.55	nee	39.67	nee	48.00	38.89	n.v.t.	nee
502_A	Couperuslaan 35	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.37	nee	48.00	40.10	n.v.t.	nee	35.75	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
502_B	Couperuslaan 35	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.94	nee	48.00	44.67	n.v.t.	nee	38.06	nee	48.00	36.23	n.v.t.	nee
502_C	Couperuslaan 35	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.62	nee	48.00	48.23	0.23	nee	40.60	nee	48.00	39.13	n.v.t.	nee
503_A	Couperuslaan 36	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.98	nee	48.00	36.72	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
503_B	Couperuslaan 36	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.57	nee	48.00	44.22	n.v.t.	nee	35.93	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
503_C	Couperuslaan 36	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.91	nee	48.91	49.40	0.49	nee	41.32	nee	48.00	39.77	n.v.t.	nee
504_A	Couperuslaan 37	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	42.50	nee	48.00	42.85	n.v.t.	nee	36.86	nee	48.00	35.07	n.v.t.	nee
504_B	Couperuslaan 37	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.16	nee	48.00	47.61	n.v.t.	nee	38.98	nee	48.00	37.46	n.v.t.	nee
504_C	Couperuslaan 37	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.30	nee	49.30	49.82	0.52	nee	41.02	nee	48.00	39.67	n.v.t.	nee
505_A	Gorterlaan 1	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	37.81	nee	48.00	38.41	n.v.t.	nee	36.56	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
505_B	Gorterlaan 1	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.03	nee	48.00	43.78	n.v.t.	nee	38.65	nee	48.00	37.05	n.v.t.	nee
505_C	Gorterlaan 1	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.46	nee	48.00	46.12	n.v.t.	nee	40.02	nee	48.00	38.22	n.v.t.	nee
506_A	Gorterlaan 2	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	37.96	nee	48.00	38.65	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
506_B	Gorterlaan 2	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.49	nee	48.00	44.17	n.v.t.	nee	37.43	nee	48.00	36.10	n.v.t.	nee
506_C	Gorterlaan 2	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.71	nee	48.00	46.36	n.v.t.	nee	39.14	nee	48.00	37.44	n.v.t.	nee
507_A	Gorterlaan 3	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.20	nee	48.00	36.92	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
507_B	Gorterlaan 3	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																								

Berekende geluidsbelastingen in 2006 en 2020 t.b.v. het bepalen van reconstruictiewoningen. Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

A. Verbeek - Ohrlaan										Bergweg Noord										Bergweg Zuid										Leeuwenhoekweg										N209						N472 Bortendorpsweg					
punt	adres	toets- waarde	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	toe- naam	recon- structie																	
518_C	Gorlerlaan 14	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	45,89	nee	48,00	46,58	n.v.t.	nee	37,97	nee	48,00	36,60	n.v.t.	nee													
519_A	Gorlerlaan 15	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	36,88	nee	48,00	37,26	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
519_B	Gorlerlaan 15	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	41,87	nee	48,00	42,28	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
519_C	Gorlerlaan 15	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	46,32	nee	48,00	46,83	n.v.t.	nee	37,49	nee	48,00	36,37	n.v.t.	nee													
520_A	Gorlerlaan 16	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	35,64	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
520_B	Gorlerlaan 16	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	39,17	nee	48,00	39,98	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
520_C	Gorlerlaan 16	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	45,33	nee	48,00	45,93	n.v.t.	nee	37,91	nee	48,00	36,63	n.v.t.	nee													
521_A	Gorlerlaan 17	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	37,10	nee	48,00	37,88	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
521_B	Gorlerlaan 17	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	41,63	nee	48,00	42,28	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
521_C	Gorlerlaan 17	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	46,60	nee	48,00	47,24	n.v.t.	nee	38,22	nee	48,00	37,13	n.v.t.	nee													
522_A	Gorlerlaan 18	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	36,81	nee	48,00	37,43	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
522_B	Gorlerlaan 18	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	42,70	nee	48,00	43,37	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
522_C	Gorlerlaan 18	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	47,16	nee	48,00	47,85	n.v.t.	nee	38,39	nee	48,00	37,32	n.v.t.	nee													
523_A	Gorlerlaan 19	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	36,96	nee	48,00	37,52	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
523_B	Gorlerlaan 19	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	42,85	nee	48,00	43,36	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
523_C	Gorlerlaan 19	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	47,26	nee	48,00	47,85	n.v.t.	nee	38,17	nee	48,00	36,80	n.v.t.	nee													
524_A	Gorlerlaan 20	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
524_B	Gorlerlaan 20	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	39,05	nee	48,00	39,64	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
524_C	Gorlerlaan 20	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	45,75	nee	48,00	46,27	n.v.t.	nee	38,17	nee	48,00	36,78	n.v.t.	nee													
525_A	Gorlerlaan 21	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	39,51	nee	48,00	39,89	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
525_B	Gorlerlaan 21	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,49	nee	48,00	43,93	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
525_C	Gorlerlaan 21	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	47,28	nee	48,00	47,87	n.v.t.	nee	38,50	nee	48,00	37,56	n.v.t.	nee													
526_A	Gorlerlaan 22	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	39,69	nee	48,00	39,77	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
526_B	Gorlerlaan 22	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,41	nee	48,00	43,61	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
526_C	Gorlerlaan 22	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	47,17	nee	48,00	47,75	n.v.t.	nee	38,49	nee	48,00	37,49	n.v.t.	nee													
527_A	Gorlerlaan 23	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	39,99	nee	48,00	40,24	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
527_B	Gorlerlaan 23	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,56	nee	48,00	43,90	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
527_C	Gorlerlaan 23	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	47,21	nee	48,00	47,83	n.v.t.	nee	38,46	nee	48,00	37,26	n.v.t.	nee													
528_A	Gorlerlaan 24	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	39,71	nee	48,00	39,96	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
528_B	Gorlerlaan 24	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,46	nee	48,00	43,78	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
528_C	Gorlerlaan 24	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	47,30	nee	48,00	47,89	n.v.t.	nee	38,26	nee	48,00	37,10	n.v.t.	nee													
529_A	Gorlerlaan 25	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
529_B	Gorlerlaan 25	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	39,09	nee	48,00	39,70	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
529_C	Gorlerlaan 25	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	46,31	nee	48,00	46,89	n.v.t.	nee	37,79	nee	48,00	36,47	n.v.t.	nee													
530_A	Gorlerlaan 26	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	39,63	nee	48,00	40,13	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
530_B	Gorlerlaan 26	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,93	nee	48,00	44,33	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee													
530_C	Gorlerlaan 26	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	47,67	nee	48,00	48,23	0,23	nee	38,49	nee	48,00	37,11	n.v.t.	nee													
531_A	Gorlerlaan 27	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n																																

Berekende geluidsbelastingen in 2006 en 2020 t.b.v. het bepalen van reconstruictiewoningen. Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

A. Verbeek - Ohrlaan										Bergweg Noord										Bergweg Zuid										Leeuwenhoekweg										N209										N472 Bolderdorpseweg									
		toets- toets- toets-		recon- recon- recon-		toets- toets- toets-		recon- recon- recon-		toets- toets- toets-		recon- recon- recon-		toets- toets- toets-		recon- recon- recon-		toets- toets- toets-		recon- recon- recon-		toets- toets- toets-		recon- recon- recon-		toets- toets- toets-		recon- recon- recon-		toets- toets- toets-		recon- recon- recon-																											
punt	adres	hoogte	2006	HGW	waarde	2020	<35	n.v.t.	nee	2006	HGW	waarde	2020	<35	n.v.t.	nee	2006	HGW	waarde	2020	<35	n.v.t.	nee	2006	HGW	waarde	2020	<35	n.v.t.	nee	2006	HGW	waarde	2020	<35	n.v.t.	nee																						
542_A	Gorterlaan 38	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.08	nee	48.00	39.83	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
542_B	Gorterlaan 38	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.31	nee	48.00	47.07	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
542_C	Gorterlaan 38	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.38	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.71	nee	48.71	49.36	0.65	nee	38.52	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
543_A	Gorterlaan 39	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	38.99	nee	48.00	39.93	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
543_B	Gorterlaan 39	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.46	nee	48.00	47.42	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
543_C	Gorterlaan 39	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	48.71	nee	48.71	49.58	0.87	nee	38.12	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
544_A	Gorterlaan 40	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	37.54	nee	48.00	38.15	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
544_B	Gorterlaan 40	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.59	nee	48.00	44.21	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
544_C	Gorterlaan 40	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.66	nee	48.00	48.29	0.29	nee	38.15	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
545_A	Gorterlaan 41	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.66	nee	48.00	41.29	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
545_B	Gorterlaan 41	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.73	nee	48.00	47.38	n.v.t.	nee	36.43	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
545_C	Gorterlaan 41	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.03	nee	49.03	49.68	0.65	nee	38.79	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
546_A	Gorterlaan 42	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.52	nee	48.00	41.30	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
546_B	Gorterlaan 42	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.94	nee	48.00	47.71	n.v.t.	nee	35.86	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
546_C	Gorterlaan 42	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.30	nee	49.30	50.09	0.79	nee	38.81	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
547_A	Zuiderparklaan 8	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	35.34	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
547_B	Zuiderparklaan 8	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.36	nee	48.00	41.21	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
547_C	Zuiderparklaan 8	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.42	nee	48.00	46.10	n.v.t.	nee	37.67	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
548_A	Zuiderparklaan 9	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
548_B	Zuiderparklaan 9	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
548_C	Zuiderparklaan 9	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.76	nee	48.00	45.46	n.v.t.	nee	36.69	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
549_A	Zuiderparklaan 10	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	35.27	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
549_B	Zuiderparklaan 10	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.66	nee	48.00	41.50	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
549_C	Zuiderparklaan 10	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.56	nee	48.00	46.39	n.v.t.	nee	37.45	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
550_A	Zuiderparklaan 11	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	35.20	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
550_B	Zuiderparklaan 11	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.42	nee	48.00	41.19	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
550_C	Zuiderparklaan 11	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.74	nee	48.00	46.44	n.v.t.	nee	37.54	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
551_A	Zuiderparklaan 12	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
551_B	Zuiderparklaan 12	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.29	nee	48.00	41.07	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
551_C	Zuiderparklaan 12	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.74	nee	48.00	46.46	n.v.t.	nee	37.32	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
552_A	Zuiderparklaan 13	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
552_B	Zuiderparklaan 13	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.22	nee	48.00	40.83	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
552_C	Zuiderparklaan 13	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.78	nee	48.00	46.43	n.v.t.	nee	37.29	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
553_A	Zuiderparklaan 14	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
553_B	Zuiderparklaan 14	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.52	nee	48.00	41.17	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
553_C	Zuiderparklaan 14	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.11	nee	48.00	46.78	n.v.t.	nee	37.24	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee																					
554_A	Zuiderparklaan 15	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.																																		

Berekende geluidsbelastingen in 2006 en 2020 t.b.v. het bepalen van reconstructiewoningen.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

		A. Verbeek - Ohrlaan						Bergweg Noord						Bergweg Zuid						Leeuwenhoekweg						N209						N472 Boterdorpseweg						
punt	adres	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- naam	recon- structie	
565_B	Zuiderparklaan 26	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.87	nee	48.00	41.65	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
565_C	Zuiderparklaan 26	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.73	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.67	nee	48.00	47.40	n.v.t.	nee	37.52	nee	48.00	36.76	n.v.t.	nee
566_A	Zuiderparklaan 27	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	35.26	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
566_B	Zuiderparklaan 27	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.86	nee	48.00	42.51	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
566_C	Zuiderparklaan 27	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.09	nee	48.00	35.00	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.88	nee	48.00	47.50	n.v.t.	nee	37.76	nee	48.00	37.06	n.v.t.	nee
567_A	Zuiderparklaan 28	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.22	nee	48.00	35.92	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
567_B	Zuiderparklaan 28	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	42.53	nee	48.00	43.18	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
567_C	Zuiderparklaan 28	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.43	nee	48.00	35.39	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.14	nee	48.00	47.79	n.v.t.	nee	37.36	nee	48.00	36.60	n.v.t.	nee
568_A	Zuiderparklaan 29	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	35.46	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
568_B	Zuiderparklaan 29	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.79	nee	48.00	42.34	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
568_C	Zuiderparklaan 29	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.23	nee	48.00	35.10	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.25	nee	48.00	47.84	n.v.t.	nee	36.96	nee	48.00	36.18	n.v.t.	nee
569_A	Zuiderparklaan 30	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	35.43	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
569_B	Zuiderparklaan 30	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.46	nee	48.00	41.99	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
569_C	Zuiderparklaan 30	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.18	nee	48.00	35.09	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.28	nee	48.00	47.92	n.v.t.	nee	37.40	nee	48.00	36.44	n.v.t.	nee
570_A	Zuiderparklaan 31	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	35.13	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
570_B	Zuiderparklaan 31	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.59	nee	48.00	42.16	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
570_C	Zuiderparklaan 31	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.52	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.43	nee	48.00	48.08	0.08	nee	37.42	nee	48.00	36.41	n.v.t.	nee
571_A	Zuiderparklaan 32	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
571_B	Zuiderparklaan 32	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	38.70	nee	48.00	39.39	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
571_C	Zuiderparklaan 32	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.19	nee	48.00	46.84	n.v.t.	nee	36.95	nee	48.00	36.02	n.v.t.	nee
572_A	Zuiderparklaan 33	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
572_B	Zuiderparklaan 33	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.41	nee	48.00	42.01	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
572_C	Zuiderparklaan 33	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.47	nee	48.00	48.08	0.08	nee	37.29	nee	48.00	36.47	n.v.t.	nee
573_A	Zuiderparklaan 34	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
573_B	Zuiderparklaan 34	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.29	nee	48.00	41.96	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
573_C	Zuiderparklaan 34	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.29	nee	48.00	35.21	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	47.47	nee	48.00	48.20	0.20	nee	37.15	nee	48.00	36.22	n.v.t.	nee
574_A	Zuiderparklaan 35	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
574_B	Zuiderparklaan 35	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.20	nee	48.00	40.86	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
574_C	Zuiderparklaan 35	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.45	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	46.37	nee	48.00	47.03	n.v.t.	nee	36.99	nee	48.00	35.62	n.v.t.	nee
575_A	Zuiderparklaan 36	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	35.37	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee
575_B	Zuiderparklaan 36	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.7.7											

A. Verbeek - Ohrlaan										Bergweg Noord										Bergweg Zuid										Leeuwenhoekweg										N209										N472 Boterdorpseweg									
punt	adres	2006	2006	2006	toets- waarde	2020	toe- name	recon- structie	2006	2006	2006	toets- waarde	2020	toe- name	recon- structie	2006	2006	2006	toets- waarde	2020	toe- name	recon- structie	2006	2006	2006	toets- waarde	2020	toe- name	recon- structie	2006	2006	2006	toets- waarde	2020	toe- name	recon- structie	2006	2006	2006	toets- waarde	2020	toe- name	recon- structie																
588_C	Oltmansstraat 31	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	40,60	nee	48,00	39,43	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	47,10	nee	48,00	47,72	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
589_A	Oltmansstraat 33	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	37,04	nee	48,00	35,93	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	38,64	nee	48,00	39,37	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
589_B	Oltmansstraat 33	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	38,94	nee	48,00	37,82	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,55	nee	48,00	44,11	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
589_C	Oltmansstraat 33	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	40,54	nee	48,00	39,42	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	46,95	nee	48,00	47,64	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
590_A	Oltmansstraat 28	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
590_B	Oltmansstraat 28	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	39,23	nee	48,00	39,75	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
590_C	Oltmansstraat 28	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	37,53	nee	48,00	36,40	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	45,21	nee	48,00	45,77	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
591_A	Oltmansstraat 26	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	35,23	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
591_B	Oltmansstraat 26	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	39,77	nee	48,00	40,36	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
591_C	Oltmansstraat 26	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	37,23	nee	48,00	36,11	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	45,30	nee	48,00	45,99	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
592_A	Oltmansstraat 24	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	35,44	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
592_B	Oltmansstraat 24	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	39,88	nee	48,00	40,47	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
592_C	Oltmansstraat 24	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	36,95	nee	48,00	35,85	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	45,01	nee	48,00	45,70	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
593_A	Oltmansstraat 22	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	35,66	nee	48,00	36,28	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
593_B	Oltmansstraat 22	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	40,82	nee	48,00	41,43	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
593_C	Oltmansstraat 22	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	37,00	nee	48,00	35,87	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	44,81	nee	48,00	45,54	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
594_A	Oltmansstraat 2	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	35,89	nee	48,00	36,50	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
594_B	Oltmansstraat 2	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	39,46	nee	48,00	40,09	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
594_C	Oltmansstraat 2	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	36,37	nee	48,00	35,21	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	44,53	nee	48,00	45,07	n.v.t.	nee	35,68	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
595_A	Eiberplein 3a	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	39,13	nee	48,00	39,74	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
595_A	Van Vredenburglaan 7	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,25	nee	48,00	42,11	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	36,90	nee	48,00	37,66	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
595_B	Eiberplein 3a	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,72	nee	48,00	44,34	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
595_B	Van Vredenburglaan 7	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	44,96	nee	48,00	43,82	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	40,61	nee	48,00	41,27	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
595_C	Van Vredenburglaan 7	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	46,12	nee	48,00	44,98	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	41,84	nee	48,00	42,52	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
596_A	Eiberplein 3b	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	38,93	nee	48,00	39,52	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
596_A	Van Vredenburglaan 9	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,73	nee	48,00	42,57	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	39,69	nee	48,00	40,51	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
596_B	Eiberplein 3b	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,52	nee	48,00	44,12	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
596_B	Van Vredenburglaan 9	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	45,16	nee	48,00	43,99	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,23	nee	48,00	43,92	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
596_C	Van Vredenburglaan 9	7,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	45,94	nee	48,00	44,77	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,75	nee	48,00	44,41	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
597_A	Eiberplein 3c	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	38,61	nee	48,00	39,21	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
597_A	Van Vredenburglaan 11	1,5	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,58	nee	48,00	42,44	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	38,13	nee	48,00	38,63	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
597_B	Eiberplein 3c	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	43,20	nee	48,00	43,80	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee															
597_B	Van Vredenburglaan 11	5,0	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee	45,14	nee	48,00	44,01	n.v.t.	nee	<35	nee	48,00	<35	n.v.t.	nee																																							

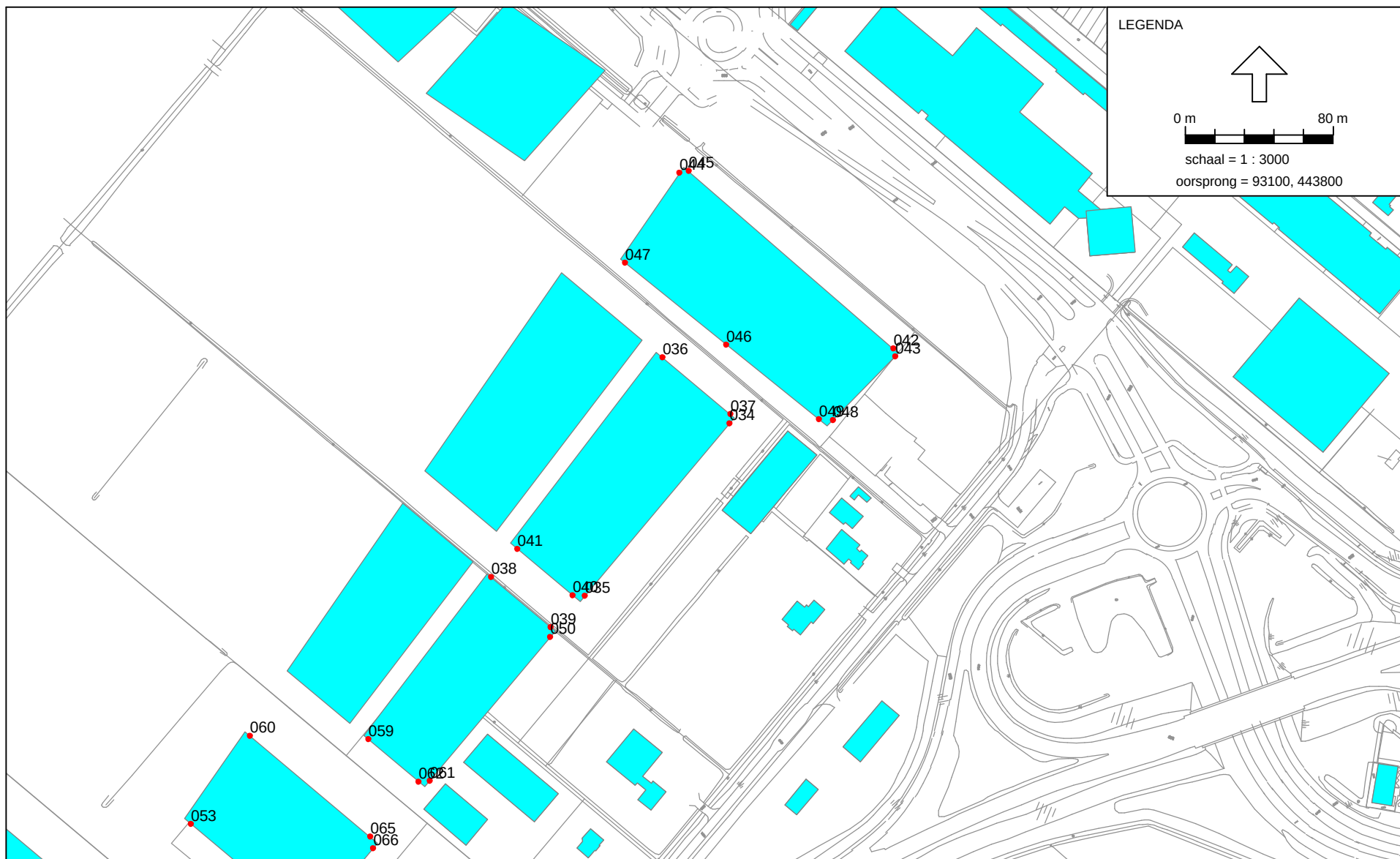
Berekende geluidsbelastingen in 2006 en 2020 t.b.v. het bepalen van reconstructiewoningen.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

punt	adres	A. Verbeek - Ohrlaan							Bergweg Noord							Bergweg Zuid							Leeuwenhoekweg							N209					N472 Boterdorpsweg				
		2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- name	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- name	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- name	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- name	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- name	recon- structie	2006	HGW	toets- waarde	2020	toe- name	recon- structie		
606_B	Vivaldiplaats 12	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.02	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.47	nee	48.00	36.14	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	
606_C	Vivaldiplaats 12	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.84	nee	48.00	38.67	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	42.49	nee	48.00	43.36	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	
607_A	Vivaldiplaats 10	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.16	nee	48.00	40.04	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	
607_B	Vivaldiplaats 10	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	44.61	nee	48.00	43.49	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.86	nee	48.00	41.51	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	
607_C	Vivaldiplaats 10	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	45.43	nee	48.00	44.32	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	42.59	nee	48.00	43.21	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	
608_A	Vivaldiplaats 8	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	35.53	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	
608_B	Vivaldiplaats 8	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.44	nee	48.00	40.96	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	
608_C	Vivaldiplaats 8	7.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.51	nee	48.00	39.90	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	
609_A	Bergweg Noord 23	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.67	nee	48.00	35.62	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.98	nee	48.00	37.56	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	
609_B	Bergweg Noord 23	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.06	nee	48.00	38.97	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	43.12	nee	48.00	43.75	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	
610_A	Bergweg Noord 21	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	37.55	nee	48.00	36.41	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.69	nee	48.00	36.42	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	
610_B	Bergweg Noord 21	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	40.55	nee	48.00	39.43	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	41.78	nee	48.00	42.47	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	
611_A	Bergweg Noord 19	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	35.09	nee	48.00	35.54	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	
611_B	Bergweg Noord 19	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.41	nee	48.00	35.43	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	39.66	nee	48.00	40.27	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	
612_A	Bergweg Zuid 78 (noordgevel)	1.5	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	49.18	nee	49.18	52.44	3.26	ja	43.39	nee	48.00	45.25	n.v.t.	nee	56.46	nee	56.46	57.56	1.10	nee	56.56	nee	56.56	58.34	1.78	ja	
612_B	Bergweg Zuid 78 (noordgevel)	5.0	<35	nee	48.00	<35	n.v.t.	nee	36.71	nee	48.00	35.65	n.v.t.	nee	49.41	nee	49.41	52.12	2.71	ja	45.45	nee	48.00	47.12	n.v.t.	nee	58.85	nee	58.85	59.81	0.96	nee	57.64	nee	57.64	59.19	1.55	ja	



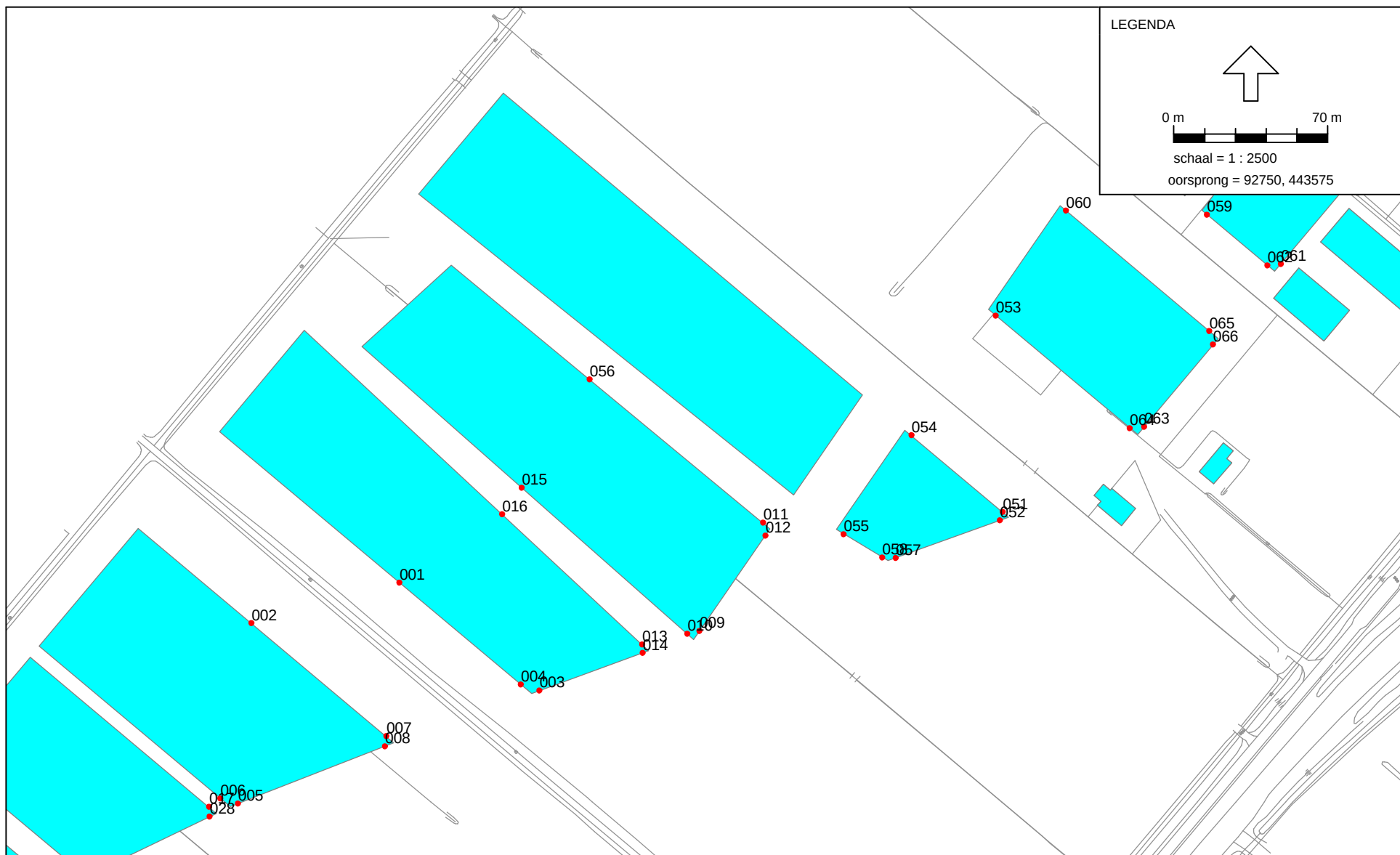
Wegverkeerslawaii - RMW-2006, N209 Bergschenhoek - reconstructieonderzoek juli 2007 - Wilderszijde maatregel schermen [L:\110621.000120.002 MER N209\ - aspecten\Geluid en lucht bestemmingsplan\N209 Bergschenhoek\], Geonose V5.40

Ligging rekenpunten



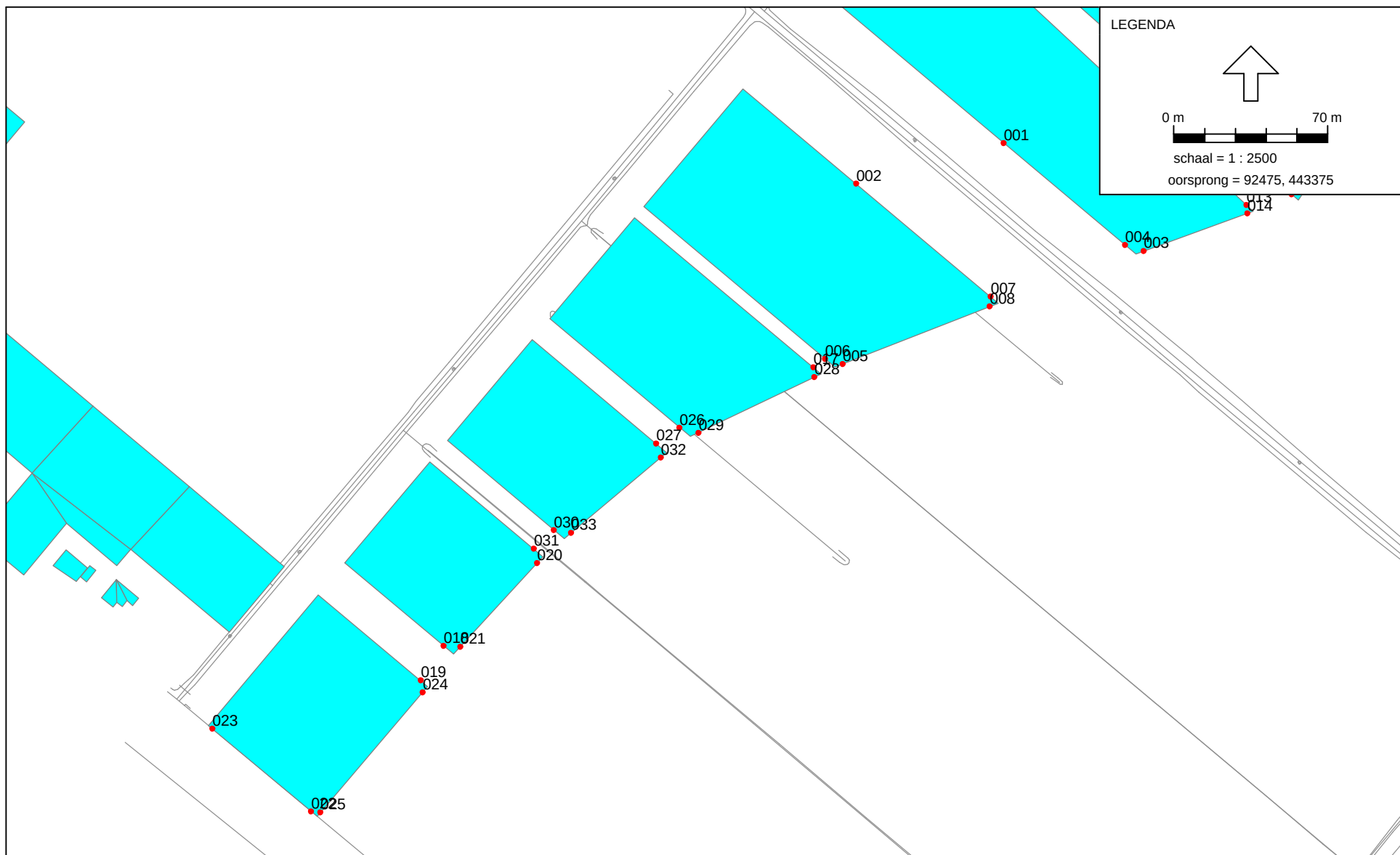
Wegverkeerslawaii - RMW-2006, N209 Bergschenhoek - reconstructieonderzoek juli 2007 - Wilderszijde maatregel schermen [L:\110621.000120.002 MER N209\ - aspecten\Geluid en lucht bestemmingsplan\N209 Bergschenhoek], Geonose V5.40

Ligging rekenpunten



Wegverkeerslawaii - RMW-2006, N209 Bergschenhoek - reconstructieonderzoek juli 2007 - Wilderszijde maatregel schermen [L:\110621.000120.002 MER N209\ - aspecten\Geluid en lucht bestemmingsplan\N209 Bergschenhoek], Geonose V5.40

Ligging rekenpunten



Wegverkeerslawai - RMW-2006, N209 Bergschenhoek - reconstructieonderzoek juli 2007 - Wilderszijde maatregel schermen [L:\110621.000120.002 MER N209\ - aspecten\Geluid en lucht bestemmingsplan\N209 Bergschenhoek], Geonose V5.40

Ligging rekenpunten

Berekende geluidsbelastingen in 2020 t.b.v. het bepalen van maatregelen voor Wilderszijde.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

punt	adres	hoogte	N209 schermen	N209 schermen + dunne deklagen 1
001_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	36.10	39.92
001_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	37.90	41.33
001_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	39.31	41.85
001_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	42.09	43.01
002_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	35.99	37.84
002_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	38.01	39.49
002_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	39.78	40.43
002_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	43.91	43.35
003_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	43.77	44.18
003_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	45.33	45.76
003_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	45.87	46.12
003_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	46.24	46.36
004_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	41.51	42.72
004_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	42.98	44.13
004_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	43.51	44.43
004_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	44.23	44.81
005_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	43.66	44.06
005_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	45.10	45.53
005_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	45.60	45.83
005_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	45.86	46.03
006_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	39.15	41.55
006_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	40.60	42.86
006_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	41.22	43.15
006_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	42.01	43.53
007_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	39.89	38.76
007_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	41.50	40.58
007_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	42.34	41.25
007_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	44.43	43.05
008_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	43.71	44.13
008_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	45.25	45.68
008_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	45.73	45.99
008_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	45.97	46.19
009_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	43.78	44.50
009_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	45.56	46.20
009_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	46.52	46.73
009_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	47.36	47.35
010_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	41.43	42.42
010_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	42.96	43.89
010_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	43.69	44.25
010_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	44.42	44.68
011_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	36.38	34.61
011_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	38.26	36.79
011_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	40.57	39.00
011_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	42.91	41.91
012_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	41.35	42.11
012_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	43.07	43.75
012_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	44.54	44.62
012_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	45.91	45.80
013_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	39.83	40.03
013_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	41.35	41.64
013_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	42.28	42.14
013_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	43.46	42.98
014_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	43.11	43.95
014_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	44.68	45.51
014_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	45.38	45.91
014_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	45.95	46.25
015_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	30.70	29.91
015_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	33.00	32.16

Berekende geluidsbelastingen in 2020 t.b.v. het bepalen van maatregelen voor Wilderszijde.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

punt	adres	hoogte	N209 schermen	N209 schermen + dunne deklagen 1
015_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	35.50	34.34
015_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	39.47	38.11
016_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	32.68	31.54
016_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	34.76	33.66
016_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	37.18	35.76
016_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	41.18	39.68
017_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	39.26	38.78
017_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	40.70	40.31
017_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	41.20	40.64
017_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	42.16	41.38
018_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	43.01	41.58
018_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	44.12	42.92
018_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	44.65	43.27
018_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	45.60	44.03
019_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	39.13	40.44
019_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	41.27	42.39
019_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	42.02	42.97
019_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	42.74	43.43
020_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	44.82	44.36
020_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	46.15	45.85
020_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	46.70	46.25
020_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	47.33	46.72
021_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	44.91	44.30
021_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	46.24	45.84
021_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	46.82	46.25
021_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	47.30	46.59
022_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	46.98	44.10
022_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	48.21	45.61
022_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	47.72	45.08
022_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	47.97	45.27
023_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	46.25	43.31
023_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	47.51	44.84
023_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	47.00	44.32
023_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	47.14	44.42
024_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	45.39	44.53
024_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	46.71	46.08
024_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	47.21	46.43
024_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	47.64	46.73
025_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	46.42	45.02
025_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	47.67	46.51
025_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	48.11	46.81
025_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	48.43	47.04
026_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	41.24	41.65
026_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	42.46	42.96
026_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	42.93	43.22
026_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	43.49	43.55
027_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	39.25	38.90
027_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	40.55	40.40
027_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	40.96	40.73
027_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	42.10	41.57
028_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	43.96	44.12
028_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	45.34	45.58
028_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	45.82	45.89
028_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	46.18	46.15
029_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	43.88	43.92
029_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	45.22	45.37
029_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	45.68	45.66
029_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	46.11	46.00

Berekende geluidsbelastingen in 2020 t.b.v. het bepalen van maatregelen voor Wilderszijde.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

punt	adres	hoogte	N209 schermen	N209 schermen + dunne deklagen 1
030_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	41.79	41.44
030_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	42.95	42.75
030_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	43.43	43.05
030_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	44.05	43.45
031_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	39.57	39.87
031_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	40.97	41.37
031_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	41.35	41.65
031_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	42.38	42.34
032_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	44.69	44.34
032_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	46.08	45.86
032_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	46.50	46.17
032_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	47.02	46.56
033_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	44.68	44.23
033_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	46.03	45.74
033_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	46.52	46.12
033_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	47.17	46.60
034_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	41.70	41.11
034_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	44.20	44.55
034_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	46.78	46.54
034_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	47.09	47.20
035_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	45.08	44.52
035_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	47.26	46.82
035_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	47.43	47.18
035_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	47.54	47.76
036_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	39.02	38.44
036_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	41.83	41.22
036_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	42.75	42.22
036_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	43.51	43.12
037_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	41.12	39.69
037_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	43.07	42.57
037_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	44.58	44.03
037_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	44.73	44.46
038_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	40.56	39.22
038_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	41.81	41.07
038_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	42.67	42.09
038_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	44.08	43.85
039_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	42.72	42.07
039_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	45.19	44.48
039_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	45.54	45.09
039_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	45.78	45.87
040_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	38.26	39.06
040_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	40.88	41.42
040_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	41.46	42.01
040_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	42.29	43.33
041_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	38.82	38.31
041_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	40.27	40.21
041_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	41.17	41.34
041_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	43.09	43.26
042_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	43.82	42.21
042_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	45.77	44.42
042_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	44.44	42.88
042_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	43.77	42.21
043_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	45.80	45.06
043_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	47.68	47.07
043_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	47.06	46.77
043_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	47.23	47.28
044_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	32.15	31.27
044_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	34.18	33.79

Berekende geluidsbelastingen in 2020 t.b.v. het bepalen van maatregelen voor Wilderszijde.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

punt	adres	hoogte	N209 schermen	N209 schermen + dunne deklagen 1
044_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	35.33	35.73
044_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	36.49	37.37
045_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	41.18	40.27
045_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	42.97	42.52
045_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	41.75	40.94
045_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	40.68	39.45
046_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	38.26	37.84
046_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	40.47	40.57
046_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	40.94	41.39
046_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	42.18	42.82
047_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	35.31	34.71
047_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	37.59	37.38
047_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	38.79	38.70
047_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	40.97	40.93
048_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	45.34	44.93
048_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	48.09	47.40
048_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	47.55	47.33
048_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	47.57	47.69
049_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	41.20	41.50
049_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	44.22	44.47
049_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	45.09	45.54
049_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	45.59	46.32
050_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	44.72	44.17
050_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	47.27	46.90
050_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	47.31	47.05
050_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	47.46	47.76
051_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	40.87	39.75
051_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	44.62	44.10
051_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	45.82	45.26
051_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	46.56	45.92
052_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	44.03	43.49
052_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	46.62	46.34
052_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	47.67	47.38
052_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	48.00	47.80
053_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	40.50	39.81
053_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	42.39	41.92
053_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	43.32	42.59
053_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	44.60	43.63
054_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	38.39	37.77
054_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	40.54	40.13
054_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	41.99	41.46
054_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	45.03	44.34
055_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	42.06	43.25
055_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	43.73	44.78
055_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	44.61	45.23
055_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	45.26	45.77
056_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	32.94	31.16
056_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	34.99	33.42
056_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	37.15	35.52
056_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	40.22	39.04
057_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	43.94	43.78
057_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	46.59	46.48
057_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	47.31	47.06
057_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	47.56	47.41
058_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	42.48	43.05
058_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	44.16	44.68
058_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	44.88	45.20
058_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	45.39	45.81

Berekende geluidsbelastingen in 2020 t.b.v. het bepalen van maatregelen voor Wilderszijde.
Geluidsbelastingen (Lden) zijn weergegeven inclusief correctie conform de Wgh 2006.

punt	adres	hoogte	N209 schermen	N209 schermen + dunne deklagen 1
059_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	37.68	36.85
059_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	41.54	40.78
059_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	42.22	41.27
059_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	43.53	42.47
060_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	35.77	34.96
060_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	38.35	37.76
060_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	40.30	39.61
060_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	43.39	42.92
061_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	42.08	40.87
061_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	45.73	45.45
061_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	47.23	47.34
061_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	47.33	47.79
062_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	38.86	38.28
062_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	41.73	41.97
062_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	43.29	43.03
062_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	44.02	43.65
063_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	44.46	44.04
063_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	47.76	47.44
063_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	47.95	47.78
063_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	48.27	48.18
064_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	41.34	40.49
064_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	45.42	44.42
064_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	44.62	44.07
064_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	44.95	44.63
065_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	40.67	40.14
065_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	44.63	44.83
065_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	45.09	45.46
065_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	45.65	45.98
066_A	nieuwbouw Wilderszijde	1.5	43.72	43.66
066_B	nieuwbouw Wilderszijde	4.5	47.45	47.47
066_C	nieuwbouw Wilderszijde	7.5	47.41	47.50
066_D	nieuwbouw Wilderszijde	10.5	47.68	47.85

COLOFON

N209

ONDERZOEK LUCHTKWALITEIT EN AKOESTISCH ONDERZOEK

OPDRACHTGEVER:

PROVINCIE ZUID-HOLLAND

STATUS:

definitief

AUTEUR:

ing. H. de Haan

GECONTROLEERD DOOR:

ing. M.F.T. Poos
ir. J. van der Molen

VRIJGEGEVEN DOOR:

drs. L. de Haas

Januari 2008
110621/CE7/0L9/000120

ARCADIS Ruimte & Milieu BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 911
Fax 026 4457 549
www.arcadis.nl
Handelsregister 30134230

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden veeelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.