Neder-Betuwe

Aansluiting N323-A15

Akoestisch onderzoek

identificatie

projectnummer:

174000.17685.00

projectleider:

mr. S. Lamkadmi

auteur(s):

ing. W.K. Swolfs

planstatus

datum:

19-02-2014

opdrachtgever:

Gemeente Neder-Betuwe

Delftseplein 27b
postbus 150
3000 AD Rotterdam
T: 010-20 18 555
E-mail: info@rho.nl

aangesloten bij: LID INGENIEURS BNSP

Rho ADVISEURS VOOR LEEFRUIMTE

Inhoud

1. Inleiding **3**
- 1.1. Aanleiding 3
- 1.2. Leeswijzer 3

2. Wettelijk kader **5**
- 2.1. Normstelling 5
- 2.2. Geluidszones langs wegen 5
- 2.3. Nieuwe situaties 5
- 2.4. Wijzigingen/reconstructie 6
- 2.5. Uitstralingseffect 7
- 2.6. Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder 7
- 2.7. Rekenmethode 8

3. Invoergegevens **11**
- 3.1. Verkeersintensiteiten 11
- 3.2. Voertuig- en etmaalverdeling 12
- 3.3. Overige gegevens wegen 12
- 3.4. Ruimtelijke gegevens 13

4. Resultaten **15**
- 4.1. Geluidsbelasting ten gevolge van nieuwe wegen 15
- 4.2. Geluidsbelasting ten gevolge van gereconstrueerde/gewijzigde wegen 15
- 4.3. Uitstralingseffect 17

5. Maatregelonderzoek **19**
- 5.1. Maatregelen aan de bron 19
- 5.2. Maatregelen aan het overdrachtsgebied 20

6. Conclusie **23**
- 6.1. Nieuwe verbindingsweg 23
- 6.2. Reconstructie/wijzigingen Voorstraat 23
- 6.3. Uitstralingseffect 24
- 6.4. Cumulatie 24

Bijlagen:

1 Invoergegevens wegen

2 Ruimtelijke gegevens

3 Resultaten nieuwe weg

4 Resultaten reconstructie

5 Resultaten uitstralingseffect

6 Maatregel2yŘŜℕÎ2Ŝ]

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De gemeente Neder-Betuwe is voornemens om een aansluiting tussen de N323 en de Voorstraat ter hoogte van Echteld te realiseren. Deze aanpassing van de wegenstructuur is noodzakelijk voor:

1. Het verbeteren van de huidige onlogische en verwarrende ontsluiting van Echteld op de A15;
2. Het voorzien in een goede afwikkeling van de groei van de verkeersstromen als gevolg van de groei van het bedrijvenpark Medel;
3. De wens om verkeerssoorten te scheiden (lokaal langzaam verkeer en verkeer van en naar de A15) ten behoeve van een verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de Voorstraat.

Met het plan wordt de aanleg van een nieuwe weg mogelijk gemaakt, alsmede de wijziging van een aantal bestaande wegen. Bij het mogelijk maken van nieuwe wegen en/of het wijzigen van de bestaande infrastructuur moet voldaan worden aan de wettelijke normen van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh).

In voorliggende rapportage zijn voor het nieuw mogelijk te maken tracé tussen de bestaande Voorstraat en de N323 de gevolgen ten aanzien van wegverkeerslawaai onderzocht. Tevens is inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn van de volgende wijzigingen van bestaande wegen:

- het uitbuigen van de Voorstraat aan de zuidzijde van het huidige kruispunt met de Brenksestraat, waardoor deze ‘overloopt’ in de nieuwe aansluiting naar de N323;
- het uitbuigen van de noordelijke tak van de Voorstraat (wegvak Brenksestraat – Medelsestraat) zodat deze als ondergeschikte tak aansluit op de nieuwe aansluiting naar de N323;
- het verleggen van de westelijke tak van de Brenksestraat in noordelijke richting, waarna deze via een T-kruispunt aansluit op de noordelijke tak van de Voorstraat;
- het licht uitbuigen van de oostelijke tak Brenksestraat zodat deze als ondergeschikte tak aansluit op de nieuwe aansluiting naar de N323;
- de aansluiting van de nieuwe infrastructuur op de N323.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het wettelijk kader van de Wet geluidhinder die gelden voor de ontwikkelingen toegelicht. In hoofdstuk 3 zijn de invoergegevens voor het akoestisch onderzoek weergegeven. Hoofdstuk 4 geeft inzicht in de resultaten. In hoofdstuk 5 is het maatregelenonderzoek opgenomen. In hoofdstuk 6 zijn de conclusies weergegeven. De rekenbladen van het akoestisch onderzoek zijn opgenomen in de bijlagen.

4 Inleiding

2. Wettelijk kader

Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) dient voor de verschillende akoestisch relevante situaties onderzoek gedaan te worden naar het wegverkeerslawaai. In dit hoofdstuk is inzicht gegeven in het wettelijk kader van de Wgh en de gehanteerde onderzoekmethode.

2.1. Normstelling

In de benadering van de noodzakelijke akoestische toetsing maakt de Wgh onderscheid tussen nieuwe situaties en reconstructiesituaties. Binnen 'nieuwe situaties' wordt onderscheid gemaakt in de aanleg van nieuwe wegen en/of nieuwe woningen. Met betrekking tot de infrastructurele ontwikkelingen zijn voor dit onderzoek de volgende akoestische situaties van belang:

- nieuwe situaties → bestaande woningen versus een nieuwe weg;
- wijziging/reconstructie → bestaande woningen versus te wijzigen/reconstrueren wegen.

Voordat de normering en toetswaarden van de verschillende akoestisch relevante situaties worden toegelicht, is eerst aangegeven hoe een geluidszone langs een weg is gedefinieerd. Deze geluidszones zijn van belang omdat deze het te onderzoeken gebied begrenzen.

2.2. Geluidszones langs wegen

Langs alle wegen bevinden zich volgens de Wgh geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-wegen. Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen- of buitenstedelijk). De geluidszone ligt aan weerszijden van de weg, gemeten vanuit de kant van de weg (kantstreep). Binnen onderhavig plan liggen alle relevante wegen buitenstedelijk. In tabel 2.1 zijn de relevante wegen met de daarbij behorende breedtes van de geluidszone.

Tabel 2.1 Breedtes geluidszones

Aantal rijstroken	Buitenstedelijke ligging
1 of 2 rijstroken	**Breedte zone: 250 meter**
	- Voorstraat - Nieuwe aansluiting Voorstraat – N323 - Brenksestraat - Stationsweg - Spoorstraat
3 of 4 rijstroken	**Breedte zone: 400 meter**
	- N323

2.3. Nieuwe situaties

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van woningen, gelegen binnen de wettelijke geluidszone van een weg, geldt een voorkeursgrenswaarde. Deze bedraagt 48 dB. De voorkeursgrenswaarde mag in principe niet worden overschreden. Indien uit het akoestisch onderzoek blijkt dat deze

voorkeursgrenswaarde wel wordt overschreden, is onderzoek naar maatregelen noodzakelijk. Er wordt onderscheid gemaakt in de volgende type maatregelen:

- maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld geluidsreducerend asfalt);
- maatregelen in het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld geluidsschermen of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en ontvanger);
- maatregelen bij de geluidsontvanger (bijvoorbeeld geluidsdove gevels).

Als deze maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of als deze overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente een hogere waarde vaststellen. Deze hogere waarde mag niet meer bedragen dan de uiterste grenswaarde. Het plan voorziet in de aanleg van een nieuwe weg, tussen de bestaande Voorstraat en de N323. De woningen binnen de geluidszone van deze nieuwe weg liggen allen buitenstedelijk. In tabel 2.2 is de bijbehorende uiterste ontheffingswaarde weergegeven.

Tabel 2.2 Uiterste ontheffingswaarden nieuwe situaties

Akoestisch relevante situatie	Woning buitenstedelijk gelegen
Bestaande woning langs nieuwe weg	58 dB

2.4. Wijzigingen/reconstructie

Volgens de Wet geluidhinder is sprake van reconstructie indien als gevolg van fysieke wijzigingen aan of op een weg de geluidsbelasting aan de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen met 1,5 dB of meer toeneemt. Daarbij geldt dat, wanneer de feitelijke heersende geluidsbelasting voor reconstructie lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, de verhoging moet worden berekend vanaf 48 dB.

Onder een fysieke wijziging aan of op de weg wordt onder meer verstaan een wijziging van het profiel of het wegdek, wijziging van de maximumsnelheid of verschuiving van de wegas waarbij de bestaande weg wordt opgeheven. Een wijziging van alleen de verkeersintensiteiten of de samenstelling van het verkeer is niet aan te merken als reconstructie.

De periode waarover de toename van de geluidsbelasting moet worden berekend, is die tussen het jaar vóór de wegaanpassing en minimaal 10 jaar na reconstructie[1]. Alleen als in deze periode berekend (of verwacht) wordt dat de geluidsbelasting met 1,5 dB of meer toeneemt en indien de geluidsbelasting na reconstructie 49,5 dB of meer bedraagt, is sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh. Indien sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh dienen maatregelen onderzocht te worden om de geluidsbelasting aan de gevels van de geluidsgevoelige bestemmingen te verlagen. Onderscheid wordt gemaakt in maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied en/of maatregelen bij de geluidsontvanger. Hebben geluid reducerende maatregelen onvoldoende effect of zijn deze ongewenst, dan kan door het bevoegd gezag onder bepaalde voorwaarden een hogere waarde worden vastgesteld met een toename van 2 tot 5 dB, met dien verstande dat deze de uiterste vast te stellen grenswaarde niet te boven mag gaan. Tabel 2.3 geeft een overzicht van voorkeursgrenswaarde en uiterste ontheffingswaarde voor de relevante situaties.

[1] Binnen het onderzoek is 2014 aangenomen als rekenjaar vóór de wegaanpassing en 2025 als rekenjaar 10 jaar na wegaanpassing. Mogelijk verschuift dit een jaar naar respectievelijk 2015 en 2026. Netto zullen de rekenresultaten hierdoor niet significant wijzigen, enerzijds niet doordat beide rekenjaren verschuiven en anderzijds doordat de gebruikte verkeersgegevens binnen één jaar vrijwel niet zullen afwijken.

Tabel 2.3 Voorkeursgrenswaarde en uiterste ontheffingswaarde bij wijziging/reconstructie infrastructuur

Situatie	Voorkeursgrenswaarde	Maximale ontheffingswaarde
Heersende geluidsbelasting ≤ 53 dB	48 dB bij < 48 dB of laagste van: - heersende geluidsbelasting of - hogere grenswaarde (indien eerder vastgesteld)	Voorkeursgrenswaarde + 5 dB en max. 58 dB (buitenstedelijk) of 63 dB (stedelijk)
Heersende geluidsbelasting > 53 dB	laagste van: - heersende geluidsbelasting of - hogere grenswaarde (indien eerder vastgesteld)	Voorkeursgrenswaarde + 5 dB en max. 68 dB

2.5. Uitstralingseffect

De wijzigingen aan de infrastructuur kan tot andere verkeersstromen leiden op de wegen in de omgeving. Dit kan gevolgen hebben voor de geluidsbelasting aan de gevels van de woningen langs diezelfde wegen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is beoordeling van de toename van wegverkeerslawaai als gevolg van de ontwikkeling (uitstralingseffect) noodzakelijk. In de Wgh is geen wettelijk kader opgenomen om het uitstralingseffect als gevolg van wegverkeerslawaai te beoordelen. De in de Wet geluidhinder opgenomen normering voor reconstructiesituaties wordt daarom als toetsingskader gebruikt. Binnen de methodiek ten aanzien van het onderzoek naar het uitstralingseffect wordt de autonome toekomstsituatie (2025 autonoom) vergeleken met de plansituatie (2025 inclusief ontwikkeling).

Voor woningen die niet binnen de geluidszone van de reconstructie liggen, maar wel binnen de invloedsfeer, dient ingevolge artikel 99 lid 2 onderzocht te worden of er sprake is van een significante toename (≥1,5 dB) van geluid. Het betreft hier de zogenaamde 'uitstraling van de reconstructie'. Toetsing aan de normering van de Wet geluidhinder behoeft voor deze wegen niet plaats te vinden als er bij deze wegen geen fysieke wijzigingen plaatsvinden. Als vuistregel wordt gehanteerd dat alle wegen, waar als gevolg van de ontwikkeling, sprake is van een intensiteitstoename van ≥ 20% en waarlangs geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig zijn, meegenomen dienen te worden in het onderzoek. Bij een toename van de verkeersomvang met minder dan 20% is er namelijk sprake van een geluidstoename van minder dan 1 dB, wat niet hoorbaar is voor het menselijk gehoor.

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Spoorstraat/ Stationsweg.

2.6. Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder

De Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (DMC) is een wettelijke regeling voor de afweging van geluidsmaatregelen voor wegverkeer en railverkeer. Het toepassen van de regeling is verplicht bij:

- De aanleg of aanpassing van een hoofdweg of hoofdspoorweg met een geluidplafond in de zin van de Wet milieubeheer hoofdstuk 11;
- Sanering op grond van afdeling 3 van hoofdstuk VI en VII van de Wet geluidhinder.

Aangezien de regeling ook vrijwillig toegepast mag worden voor het afwegen van geluidbeperkende maatregelen in andere situaties wordt in onderhavig onderzoek bij deze benaderingswijze aangesloten.
Het financieel doelmatigheidscriterium conform de regeling houdt in dat voor ieder geluidsgevoelig object een budget beschikbaar is om geluidbeperkende maatregelen te treffen. Dit budget wordt uitgedrukt in zogenoemde ‘reductiepunten’. Per geluidsbelasting is in het doelmatigheidscriterium een waarde toegekend. De maximale geluidsbelasting per woning / geluidsgevoelige functie wordt gebruikt voor het bepalen van de reductiepunten.
Vervolgens worden mogelijke maatregelen bekeken. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen eventueel opgevolgd door of aangevuld met overdrachtsmaatregelen. De maatregelen worden vertaald

in ‘maatregelpunten’. Het aantal maatregelpunten van een geluid beperkende maatregel of maatregelpakket wordt bepaald op grond van de in Bijlage 1 van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder opgenomen maatregelpunten per eenheid.
Zolang het aantal maatregelpunten onder het aantal reductiepunten blijft is een maatregel in beginsel financieel doelmatig.

2.7. Rekenmethode

Conform de Wgh is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.30 gebruikt.

Aftrek ex artikel 110g Wgh
Op alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/h bedraagt. Waar de wettelijke toegestane snelheid 70 km/h of hoger is, is een aftrek van 2 dB toegepast.

Dosismaat
De geluidshinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} (day-eveningnight). Deze dosismaat vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal en wordt uitgedrukt in dB.

3. Invoergegevens

In dit hoofdstuk zijn de invoergegevens voor het akoestisch onderzoek weergegeven. Het gaat daarbij om de verkeersintensiteiten, voertuigverdelingen, maximumsnelheden en verhardingssoorten van alle relevante wegen.

3.1. Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteit is het aantal motorvoertuigen dat per uur (mvt/uur) passeert. Bij de bepaling van het aantal motorvoertuigen per uur is uitgegaan van de gemiddelde intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) op de wegen. De verkeersintensiteiten die ten grondslag liggen aan dit akoestisch onderzoek staan vermeld in tabel 3.1.

De gebruikte intensiteiten zijn afkomstig uit het regionaal verkeersmodel Rivierenland 2013[2]. Dit model heeft als basisjaar 2012 en het jaar 2025 als prognosejaar. Omdat ten behoeve van het onderzoek naar de effecten van reconstructie van bestaande wegen de geluidsbelasting één jaar voor realisatie bepaald dient te worden, zijn de intensiteiten uit het basisjaar opgehoogd naar 2014 op basis van een autonome verkeersgroei van 1% per jaar. Om, in ket kader van het onderzoek naar het uitstralingseffect, te bepalen of sprake is van een verkeerstoename van meer dan 20% heeft tevens een ophoging plaatsgevonden naar een autonome toekomstjaar 2025.

Tabel 3.1 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Weg	Wegvak	Intensiteit 2012	Intensiteit 2014	Intensiteit 2025 autonoom	Intensiteit 2025 incl. ontwikkeling	Toename 2025 autonoom - 2025 incl. ontwikkeling (%)
Voorstraat	Brenksestraat - Medelsestraat	2.324	2.370	2.645	819	-69%
	Brenksestraat - Stationsweg	2.269	2.315	2.582	5.007	+94%
	Stationsweg - Tulpstraat	1.087	1.109	1.237	1.262	+2%
N323[3]	Ten zuiden van aansluiting A15	21.163	21.588	24.085	26.175	+9%
Spoorstraat	Voorstraat - Achterstraat	2.302	2.348	2.620	3.444	+31%

[2] Ter controle van het verkeersmodel zijn recente gegevens uit verkeerstellingen (2014) op de Voorstraat vergeleken met de modeluitput op deze zelfde weg. Hieruit bleek dat de getelde intensiteit op de Voorstraat op een gemiddelde weekdag 140 mvt/etmaal lager ligt dan de basisintensiteit (2012) uit het verkeersmodel. Zodoende bedragen de berekeningen een worstcase benadering.

[3] In de tabel is de intensiteit op de N323 als geheel weergegeven. In het akoestisch model is de N323 in twee rijlijnen (twee afzonderlijke richtingen) gemodelleerd.

	Achterstraat - Pijpstraat	2.551	2.602	2.903	3.299	+14%
Stationsweg	Voorstraat noord- Voorstraat zuid	3.578	3.650	4.072	5.571	+37%
	Voorstraat zuid - Brenksestraat	3.093	3.155	3.520	4.837	+37%
Achterstraat	Spoorstraat - Hoofakker	1.076	1.098	1.225	1.153	-6%
Brenksestraat		137	140	156	185	+19%
Nieuwe aansluiting	Voorstraat – N323	-	-	-	5.091	-

De intensiteitgegevens tonen aan dat op de Achterstraat en het wegvak van de Voorstraat tussen de Stationsweg en Tulpstraat sprake is van een verkeerstoename van minder dan 20%. De verkeerstoename op deze wegen als gevolg van de ontwikkeling leidt zodoende niet tot een significante geluidstoename op de langs gelegen geluidgevoelige objecten. Deze wegen behoren tevens niet tot de te reconstrueren/wijzigen wegvakken. Binnen het akoestisch onderzoek kunnen deze wegen daarom verder buiten beschouwing worden gelaten.

3.2. Voertuig- en etmaalverdeling

De voertuigverdeling over het etmaal is afkomstig uit het verkeersmodel[4]. Deze is toegepast voor de gemiddelde dag-, avond,- en nachtperiode. Voor de gemiddelde uur percentages voor deze drie perioden is aangesloten bij standaardverdelingen. Voor de N323 is een standaard uur percentage toegepast geldend voor provinciale wegen. Voor de Voorstraat, Spoorstraat en Stationsweg is uitgegaan van een standaard uur percentage voor landelijke ontsluitingswegen. Voor de Brenksestraat is de standaard uur verdeling toegepast voor een plattelandsweg. De volledige voertuig- en etmaalverdeling van de relevante wegen is opgenomen in bijlage 1.

3.3. Overige gegevens wegen

Voor het uitvoeren van akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai zijn ook andere gegevens relevant. Ook van deze gegevens is in bijlage 1 een overzicht opgenomen.

Verhardingssoort
Op de N323 is ten zuiden van de verbindingswegen van en naar de A15 2-laags ZOAB toegepast. Ter hoogte van de aansluiting zelf en op de overige relevante wegen is dicht asfaltbeton (referentiewegdek) als wegdekverharding aanwezig.

Verkeersnelheden
Met betrekking tot de in het onderzoek te hanteren rekensnelheden dient uitgegaan te worden van representatief te achten rijsnelheden voor de verschillende type voertuigen. Standaard geldt hiervoor de geldende maximum snelheid. Zodoende is voor de Voorstraat en Brenksestraat een snelheid van 60 km/h ingevoerd. Voor de Spoorstraat en Stationsweg is gerekend met een snelheid van 60 km/h en 80 km/h. Voor autowegen (N323) dient voor middelzwaar en zwaar vrachtverkeer een aangepaste rekensnelheid aangehouden te worden. Op de N323 is voor licht verkeer een snelheid van 100 km/h aangehouden en voor middelzwaar en zwaar vrachtverkeer een representatieve snelheid van 80 km/h.

[4] Ook ten aanzien van de voertuigverdeling zoals blijkt uit het verkeersmodel, heeft een controle plaatsgevonden op basis van de recente verkeerstellingen die op de Voorstraat zijn uitgevoerd. Uit de telling blijkt een verhouding tussen licht verkeer, middelzwaar en zwaar vrachtverkeer van respectievelijk 88%, 7% en 5%. Uit het verkeersmodel blijkt een verdeling van (afgerond) 88%, 6% en 6%. Hieruit blijkt dat de verdeling uit de tellingen goed overeenkomt met de verdeling uit het verkeersmodel.

3.4. Ruimtelijke gegevens

In de geluidsberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving en de aanwezigheid van reflecterend (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water) of absorberend (bijvoorbeeld zandgrond of grasland) bodemgebied. Tevens zijn de maaiveldfluctuaties en hoogteliggingen van ruimtelijke objecten meegenomen. In dit kader zijn daarom ook de viaducten van de N323 over de A15 en de Spoorstraat en het viaduct van de A15 over de Voorstraat vormgegeven. Voor de toekomstige situatie is, op basis van een dxf-ondergrond, de nieuwe aansluiting van de Voorstraat op de N323 gemodelleerd. Een overzicht van alle ruimtelijke invoergegevens is opgenomen in bijlage 2.

Waarneempunten
Om de hoogte van de geluidsbelasting op de gevels van de woningen te kunnen bepalen, is op een aantal locaties op de gemodelleerde woningen een waarneempunt geplaatst. De waarneemhoogten waarop de waarneempunten zijn gesitueerd, zijn afhankelijk van het aantal bouwlagen waarop zich geluidsgevoelige functies bevinden.

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

14 Invoergegevens

4. Resultaten

4.1. Geluidsbelasting ten gevolge van nieuwe wegen

In bijlage 3 zijn de berekeningsresultaten weergegeven voor de verschillende woningen binnen de wettelijke geluidszone van de nieuwe verbindingsweg tussen de Voorstraat en de N323. In tabel 4.1 zijn de woningen weergegeven waar sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Voor deze woningen is steeds de maximale geluidsbelasting opgenomen, waarbij ook de waarneemhoogte is weergegeven.

Tabel 4.1 Maximale geluidsbelasting boven 48 dB ten gevolge van nieuwe weg (incl. aftrek ex artikel 110g Wgh)

Adres	Waarneemhoogte	Geluidsbelasting
Brenksestraat 14	4,5 meter	51 dB
Brenksestraat 16	4,5 meter	52 dB
Voorstraat 51	4,5 meter	52 dB

Uit deze resultaten blijkt dat op de genoemde drie woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De uiterste ontheffingswaarde voor bestaande, buitenstedelijk gelegen, woningen langs nieuwe infrastructuur (58 dB) wordt niet overschreden.

Voor de woning aan de Voorstraat 51 is in het verleden, in het kader van de realisatie van de nieuwe verbindingsweg, reeds een hogere waarde van 52 dB verleend. Deze blijkt ook na deze nieuwe berekening toereikend. Verder onderzoek naar mogelijke maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting kan voor deze woning daarom achterwege blijven. Ook een verdere procedure in het kader van de Wgh hoeft daarom niet meer doorlopen te worden.

4.2. Geluidsbelasting ten gevolge van gereconstrueerde/gewijzigde wegen

Bijlage 4 geeft een overzicht van alle resultaten van het reconstructieonderzoek. Uit de resultaten blijkt dat alleen de wijzigingen aan de Voorstraat leiden tot reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). In tabel 4.2 zijn ten aanzien van deze weg de woningen opgenomen waar zich een reconstructiesituatie voordoet. Steeds zijn per woning de toetspunten, met bijbehorende waarneemhoogte en geluidstoename weergegeven. Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van de Voorstraat sprake is van een reconstructiesituatie op de adressen Voorstraat 30, Voorstraat 49 en Voorstraat 51.

Tabel 4.2 Reconstructiesituaties inzake Wgh Voorstraat, maximale toename geluidsbelasting (incl. aftrek ex artikel 110g Wgh)

Waarneem-punt	Adres	Waarneem-hoogte	Geluids-belasting 2014 (dB)	Geluids-belasting 2025 (dB)	Toename boven voorkeurs-grenswaarde
Vo.str30-1_A	Voorstraat 30	1,5	48,42	51,03	2,61
Vo.str30-1_B	Voorstraat 30	4,5	49,65	52,12	2,47
Vo.str30-2_A	Voorstraat 30	1,5	42,02	34,32	-
Vo.str30-2_B	Voorstraat 30	4,5	43,86	36,00	-
Vo.str30-3_A	Voorstraat 30	1,5	42,21	41,51	-
Vo.str30-3_B	Voorstraat 30	4,5	44,25	43,89	-
Vo.str30-4_A	Voorstraat 30	1,5	49,68	53,25	3,57
Vo.str30-4_B	Voorstraat 30	4,5	50,77	54,32	3,55
Vo.str30-5_A	Voorstraat 30	1,5	48,25	51,77	3,52
Vo.str30-5_B	Voorstraat 30	4,5	49,75	53,25	3,50
Vo.str30-6_A	Voorstraat 30	1,5	33,13	26,09	-
Vo.str30-6_B	Voorstraat 30	4,5	34,72	27,81	-
Vo.str30-7_A	Voorstraat 30	1,5	45,98	49,48	1,48
Vo.str30-7_B	Voorstraat 30	4,5	47,81	51,28	3,28
Vo.str49-1_A	Voorstraat 49	1,5	56,18	59,39	3,21
Vo.str49-1_B	Voorstraat 49	4,5	56,26	59,47	3,21
Vo.str49-2_A	Voorstraat 49	1,5	52,01	55,21	3,20
Vo.str49-2_B	Voorstraat 49	4,5	52,33	55,51	3,18
Vo.str49-3_A	Voorstraat 49	1,5	51,39	54,62	3,23
Vo.str49-3_B	Voorstraat 49	4,5	51,81	55,03	3,22
Vo.str49-4_A	Voorstraat 49	1,5	47,71	50,94	2,94
Vo.str49-4_B	Voorstraat 49	4,5	48,86	52,08	3,22
Vo.str49-5_A	Voorstraat 49	1,5	35,16	38,35	-
Vo.str49-5_B	Voorstraat 49	4,5	29,36	31,26	-
Vo.str49-6_A	Voorstraat 49	1,5	36,41	39,56	-
Vo.str49-6_B	Voorstraat 49	4,5	29,46	31,05	-
Vo.str49-7_A	Voorstraat 49	1,5	48,35	51,51	3,16
Vo.str49-7_B	Voorstraat 49	4,5	49,04	52,18	3,14
Vo.str51-1_A	Voorstraat 51	1,5	43,11	38,57	-
Vo.str51-1_B	Voorstraat 51	4,5	44,82	40,00	-
Vo.str51-2_A	Voorstraat 51	1,5	48,72	49,74	1,02
Vo.str51-2_B	Voorstraat 51	4,5	50,16	51,14	0,98
Vo.str51-3_A	Voorstraat 51	1,5	50,04	51,93	1,89
Vo.str51-3_B	Voorstraat 51	4,5	51,31	53,06	1,75
Vo.str51-4_A	Voorstraat 51	1,5	49,04	52,41	3,37
Vo.str51-4_B	Voorstraat 51	4,5	50,57	53,84	3,27

Op geen van de genoemde woningen bedraagt de geluidstoename meer dan de toegestane 5 dB. Tevens wordt de geldende uiterste ontheffingswaarde (afgestemd op de huidige geluidsbelasting, zie tabel 3.2) niet overschreden.

Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezones van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

4.3. Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is het uitstralingseffect op de Spoorstraat/Stationsweg onderzocht. Op deze weg is sprake van een toename van het verkeer van meer dan 20% ten gevolge van de ontwikkeling. Overige wegvakken waar ook sprake is van een dergelijke verkeerstoename (Voorstraat) zijn reeds onderzocht in het kader van het reconstructieonderzoek. Ten aanzien van de Spoorstraat/Stationsweg is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Pijpstraat en de Brenksestraat. De resultaten zijn terug te vinden in bijlage 5.

Voor de beoordeling van het uitstralingseffect bestaat geen wettelijk kader. De in de Wet geluidhinder opgenomen normering voor reconstructiesituaties wordt daarom als toetsingskader gebruikt. Zodoende geldt dat, indien sprake is van een geluidstoename van afgerond 2 dB of meer, sprake is van een uitstralingseffect. Op geen van de woningen is sprake van een significante geluidstoename (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB) doordat het verkeersaanbod, als gevolg van de ontwikkeling, op de Spoorstraat/Stationsweg toeneemt.

5. Maatregelonderzoek

Als gevolg van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg tussen de Voorstraat en de N323 treedt ter plaatse van drie woningen een geluidsbelasting op boven de voorkeursgrenswaarde. Tevens is door reconstructie van de Voorstraat voor drie woningen sprake van een reconstructiesituatie. De Wgh stelt dat achtereenvolgens maatregelen aan de bron en in het overdrachtsgebied worden onderzocht.

Bij het maatregelenonderzoek is aangesloten bij de benaderingswijze conform de Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder zoals genoemd in hoofdstuk 2. Volgens het doelmatigheidscriterium is een geluidbeperkende maatregel financieel doelmatig indien het aantal maatregelpunten van de maatregel niet hoger is dan het aantal reductiepunten van de functies waar de maatregel voor bedoeld is.

5.1. Maatregelen aan de bron

Bij maatregelen aan de bron kan gedacht worden aan het treffen van de volgende maatregelen:

Gebruik van stillere voertuigen.
Op deze maatregel kan geen invloed worden uitgeoefend. Dit is
namelijk afhankelijk van wetgeving en technische ontwikkelingen van motorvoertuigen.

Het beperken van de verkeersomvang en de snelheid of aan het wijzigen van de samenstelling van het verkeer.
De nieuwe verbinding tussen de Voorstraat en de N323, alsmede de zuidelijke tak van de Voorstraat, dienen ter verbetering van de ontsluitingsstructuur van Echteld richting de A15. Daarnaast heeft de verbindingsweg tot doel om verkeersstromen (lokaal verkeer, verkeer van en naar de A15 en langzaam verkeer) te scheiden. Het beperken van de verkeersomvang of het wijzigen van de samenstelling van het verkeer sluit niet aan bij deze doelstellingen. Tevens is voor de verbindingsweg reeds gerekend met een maximum snelheid van 60 km/h. Dit is de laagst mogelijke snelheidslimiet voor wegen buiten de bebouwde kom. Het afwaarderen van de maximum snelheid biedt zodoende evenmin mogelijkheden.

Het toepassen van een geluidsarmer wegdektype.
Uitgangspunt is dat de nieuwe verbindingsweg tussen de Voorstraat en N323 uitgevoerd wordt met dicht asfaltbeton (referentiewegdek). Ook de Voorstraat is in de huidige situatie in dit type asfalt uitgevoerd. Uitgangspunt is dat dit bij reconstructie/wijziging van de weg niet zal wijzigen. Binnen het model is doorgerekend wat het resultaat is van het toepassen van een geluidsarmer wegdektype, in de vorm van een dunne deklaag B, op delen van zowel de verbindingsweg als de Voorstraat. Het toepassen van een dergelijk asfalttype is niet overal mogelijk. Dit is het geval op kruispunten, wegen met veel erfaansluitingen, in bochten en op locaties waar veel rembewegingen plaatsvinden (zoals ter hoogte van opstelstroken op kruispunten). Gezien de vele manoeuvres van het verkeer ontstaat overmatige slijtage aan het asfalt, wat leidt tot een afnemend effect en hoge onderhoudskosten. Zodoende is de toepassing van een dunne deklaag alleen mogelijk op:

- het deel van de verbindingsweg tussen de opstelstroken bij het kruispunt met de N323 en de bocht richting de Voorstraat (lengte 121 meter);
- het deel van de Voorstraat tussen de bocht naar de verbindingsweg en het kruispunt met de Spoorstraat/Stationsweg (lengte 251 meter).

Op basis van het Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder zijn ten aanzien van toe te passen maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting als gevolg van de nieuwe weg respectievelijk:

- 1.600 reductiepunten beschikbaar voor de woning aan de Brenksestraat 14 (op basis van een geluidsbelasting van 51 dB);
- 1.900 reductiepunten beschikbaar voor de woning aan de Brenksestraat 16 (op basis van een geluidsbelasting van 52 dB).

Het toepassen van een dunne deklaag B op het benoemde deel levert alleen ten aanzien van de woning aan de Brenksestraat 16 een geluidsreductie op. Clustering van het aantal reductiepunten is daarom niet mogelijk. Na het toepassen van een dunne deklaag B bedraagt de geluidsbelasting op de woning aan de Brenksestraat 16 nog 50 dB. Het toepassen van dit geluidsreducerend asfalt kost 936 reductiepunten. Dit past binnen het budget. Alleen is de maatregel onvoldoende toereikend om de geluidsbelasting terug te brengen tot maximaal de voorkeursgrenswaarde. Derhalve kan het toepassen van een dunne deklaag B financieel gezien als niet doelmatig worden beschouwd aangezien nog steeds sprake is van een overschrijding van 2 dB van de voorkeursgrenswaarde.

Verder zijn ten aanzien van toe te passen maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting als gevolg van de reconstructie van de Voorstraat respectievelijk:

- 2.400 reductiepunten beschikbaar voor de woning aan de Voorstraat 30 (op basis van een geluidsbelasting van 54 dB);
- 3.900 reductiepunten beschikbaar voor de woning aan de Voorstraat 49 (op basis van een geluidsbelasting van 59 dB);
- 2.400 reductiepunten beschikbaar voor de woning aan de Voorstraat 51 (op basis van een geluidsbelasting van 54 dB).

Het toepassen van een dunne deklaag B op het deel van de Voorstraat tussen de bocht naar de verbindingsweg en het kruispunt met de Spoorstraat/Stationsweg levert voor alle drie deze woningen een geluidsreductie op. Zodoende mag het budget geclusterd worden. In totaal zijn zodoende 8.700 reductiepunten beschikbaar. Het toepassen van een dunne deklaag B kost op dit deel 1.632 punten. Als gevolg van het toepassen van een dunne deklaag op de Voorstraat tussen de bocht naar de verbindingsweg en het kruispunt met de Spoorstraat/Stationsweg is ten aanzien van de woningen aan de Voorstraat 30 en Voorstraat 49 geen sprake meer van een reconstructiesituatie(zie bijlage 6). Ten aanzien van de woning aan de Voorstraat 51 bedraagt de toename van de geluidsbelasting als gevolg van de reconstructie nog wel meer dan 2 dB (zie bijlage 6). Het toepassen van een dunne deklaag B op dit deel, wordt als financieel doelmatig gezien omdat voor twee van de drie woningen geen sprake meer is van een reconstructiesituatie.

5.2. Maatregelen aan het overdrachtsgebied

Een van de maatregelen in het overdrachtgebied zou het vergroten van de afstand tussen de woningen en de weg kunnen zijn. Deze maatregel is niet mogelijk omdat het in deze situatie bestaande woningen betreft. Dit stuit op bezwaren van stedenbouwkundige en financiële aard.

Een andere maatregel in het overdrachtsgebied is het toepassen van geluidsschermen of het aanbrengen van geluidswallen. Ter hoogte van het kruispunt tussen Voorstraat en de nieuwe verbindingsweg naar de N323 en langs de Voorstraat is een dergelijke maatregel niet toepasbaar. Hier zijn veel erfaansluitingen aanwezig, waardoor de schermen niet over voldoende lengte doorgezet kunnen worden. Daarnaast leidt het toepassen van schermen mogelijk tot een zichtbeperking voor verkeer komend vanaf de erfaansluitingen, waardoor de verkeersveiligheid op deze punten afneemt. Het toepassen van schermen langs de nieuwe verbindingsweg is wel mogelijk. Door aan de noordzijde van de verbindingsweg over een lengte van 91,6 meter een scherm te plaatsen van 1,2 meter hoog kan de geluidsbelasting op het adres Brenksestraat 16 teruggebracht worden tot 48 dB (zie bijlage 6). Voor deze woning wordt dan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. Voor de woning aan de Brenksestraat 16

zijn, zoals eerder aangegeven, ten aanzien van de aanleg van de nieuwe weg 1.900 reductiepunten beschikbaar. Het toepassen van een dergelijk scherm kost echter circa 4.800 punten. Het toepassen van een dergelijke maatregel past zodoende niet binnen het beschikbare budget. Omdat deze maatregel ook geen effect heeft op de woning aan de Brenksestraat 14 kan het aantal beschikbare reductiepunten niet geclusterd worden. Het plaatsen van een geluidsscherm is daarom als niet financieel doelmatig beoordeeld.

6. Conclusie

6.1. Nieuwe verbindingsweg

De aanleg van de verbindingsweg tussen de Voorstraat en N323 leidt aan de gevels van drie woningen tot een geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting bedraagt op de adressen Brenksestraat 16 en Voorstraat 51 maximaal 52 dB en op het adres Brenksestraat 14 maximaal 51 dB.

In het verleden is voor de woning aan de Voorstraat 51, in het kader van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg, reeds een hogere waarde van 52 dB verleend. Deze is toereikend. Een verdere procedure in het kader van de Wgh kan daarom achterwege blijven.

Op basis van maatregelonderzoek is geconstateerd dat de geluidsbelasting op de woning aan de Brenksestraat 16 teruggebracht kan worden tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB door het toepassen van een scherm aan de noordzijde van de verbindingsweg (over een lengte van 91,6 meter, met een hoogte van 1,2 meter). Echter is deze maatregel op basis van de Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder als niet doelmatig beoordeeld. Het toepassen van deze maatregel past niet binnen het te besteden budget. Het toepassen van een geluidsreducerend wegdektype is evenmin doelmatig, omdat de voorkeursgrenswaarde na aanpassing nog steeds wordt overschreden. Voor de woning aan de Brenksestraat 14 is geconstateerd dat maatregelen leiden tot overwegende bezwaren van verkeerskundige, vervoerskundige, stedenbouwkundige, of landschappelijk aard. Voor beide woningen dient daarom een hogere waarde te worden verleend. Deze zijn opgenomen in tabel 6.1.

Tabel 6.1 Hogere waarden ten behoeve van verbindingsweg Voorstraat – N323

Adres	Bron	Geluidsbelasting
Brenksestraat 14	Verbindingsweg Voorstraat – N323	51 dB
Brenksestraat 16	Verbindingsweg Voorstraat – N323	52 dB

6.2. Reconstructie/wijzigingen Voorstraat

Binnen het onderzoek is geconstateerd dat de reconstructie van de Voorstraat voor een drietal woningen (Voorstraat 30, 49 en 51) leidt tot een geluidstoename van meer dan 1,5 dB. Zodoende is voor deze woningen sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh.

Op basis van maatregelonderzoek is geconstateerd dat door toepassing van een geluidsreducerend wegdektype (dunne deklaag B) op het deel van de Voorstraat tussen de bocht naar de verbindingsweg en het kruispunt met de Spoorstraat/Stationsweg voor de woningen aan de Voorstraat 30 en 49 geen sprake meer is van een reconstructiesituatie. Tevens past deze maatregel binnen het beschikbare budget. Zodoende is deze maatregel als financieel doelmatig beoordeeld. Voor de woning aan de Voorstraat 51 blijft sprake van een geluidstoename van 2 dB of meer. Wel neemt de geluidsbelasting af tot 53 dB. Verdere maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting blijken niet mogelijk door bezwaren van verkeerskundige, vervoerskundige, stedenbouwkundige, of landschappelijk aard. Voor deze woning

dient, ten aanzien van de reconstructie van de Voorstraat, een hogere waarde te worden verleend. Deze is opgenomen in tabel 6.2.

Tabel 6.2 Hogere waarden ten behoeve van reconstructie Voorstraat

Adres	Bron	Geluidsbelasting
Voorstraat 51	Voorstraat	53 dB

6.3. Uitstralingseffect

Langs de Spoorstraat/Stationsweg is ten gevolge van de ontwikkeling sprake van een verkeerstoename van 20% of meer. Binnen het onderzoek naar het uitstralingseffect van de ontwikkeling is geconstateerd dat op geen van de woningen langs deze weg sprake is van een significante geluidstoename. Zodoende is geen sprake van een uitstralingseffect.

6.4. Cumulatie

Voor de woningen waar, ten gevolge van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg en/of ten gevolge van de reconstructie van de Spoorstraat, ook na het treffen van maatregelen sprake is van respectievelijk een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde en/of van een reconstructiesituatie is de cumulatieve geluidsbelasting bepaald. De cumulatieve geluidsbelasting is bepaald voor de woningen aan de Brenksestraat 14 en 16 en de woning aan de Voorstraat 51. Deze woningen liggen binnen de wettelijke geluidszones van de nieuwe verbindingsweg, de Voorstraat, de N323, de A15 en de Betuweroute (spoor). Om het effect van de ontwikkeling op de cumulatieve geluidsbelasting te bepalen is de cumulatieve geluidsbelasting bepaald met en zonder de verbindinsgweg. Voor de drie woningen zijn de resultaten weergegeven in onderstaande tabel. Steeds is gerekend met de maximaal berekende waarde. Hierbij is geen rekening gehouden met de aftrek ex artikel 110g uit de Wgh.

Tabel 6.3 Cumulatieve geluidsbelasting

Woning	Bron					L_{cum} zonder	L_{cum} met
	Voorstraat	N323	A15	Betuwe-route	Verbindings-weg		
Brenksestraat 14	55 dB	50 dB	62 dB	58 dB	56 dB	63 dB	64 dB
Brenksestraat 16	41 dB	57 dB	62 dB	56 dB	57 dB	64 dB	64 dB
Voorstraat 51	58 dB	49 dB	62 dB	58 dB	57 dB	64 dB	65 dB

Uit de resultaten blijkt dat ten gevolge van de ontwikkeling de cumulatieve geluidsbelasting met maximaal 1 dB toeneemt. Een dergelijke geluidstoename is voor het menselijk gehoor niet hoorbaar. Zodoende kan worden gesteld dat het effect van de ontwikkeling op de cumulatieve geluidsbelasting nihil is. De ontwikkeling draagt niet significant bij aan de toename van de gecumuleerde geluidsbelasting.

Bijlage 1 Invoergegevens wegen

Invoergegevens wegen huidige situatie

Model: Situatie 2014 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek
N323 R	N323 Rechts	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W2
N323 R	N323 Rechts	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0
N323 R	N323 Rechts	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0
N323 L	N323 Links	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0
N323 L	N323 Links	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0
N323 L	N323 Links	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0
N323 L	N323 Links	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W2
N323 R	N323 Rechts	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W2
N323 R	N323 Rechts	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W2
N323 R	N323 Rechts	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0
N323 L	N323 Links	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W2
N323 L	N323 Links	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W2
Voorstr	Voorstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0
Voorstr	Voorstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0
Stationsw	Stationsweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0
Stationsw	Stationsweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0
Spoorstr	Spoorstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0
Spoorstr	Spoorstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0
Spoorstr	Spoorstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0
Stationsw	Stationsweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0
Brenksestr	Brenksestraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0
Brenksestr	Brenksestraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0

Model: Situatie 2014 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MRP4)	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LVP4)	V(MV(D))	V(MV(A))
N323 R	100	100	100	--	100	100	100	--	80	80
N323 R	100	100	100	--	100	100	100	--	80	80
N323 R	100	100	100	--	100	100	100	--	80	80
N323 L	100	100	100	--	100	100	100	--	80	80
N323 L	100	100	100	--	100	100	100	--	80	80
N323 L	100	100	100	--	100	100	100	--	80	80
N323 L	100	100	100	--	100	100	100	--	80	80
N323 R	100	100	100	--	100	100	100	--	80	80
N323 R	100	100	100	--	100	100	100	--	80	80
N323 R	100	100	100	--	100	100	100	--	80	80
N323 L	100	100	100	--	100	100	100	--	80	80
N323 L	100	100	100	--	100	100	100	--	80	80
Voorstr	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
Voorstr	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
Stationsw	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
Stationsw	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
Spoorstr	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
Spoorstr	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
Spoorstr	80	80	80	--	80	80	80	--	80	80
Stationsw	80	80	80	--	80	80	80	--	80	80
Brenksestr	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
Brenksestr	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60

Model: Situatie 2014 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)
N323 R	80	--	80	80	80	--	9781,00	6,70	2,70	1,10
N323 R	80	--	80	80	80	--	9781,00	6,70	2,70	1,10
N323 R	80	--	80	80	80	--	9781,00	6,70	2,70	1,10
N323 L	80	--	80	80	80	--	11400,00	6,70	2,70	1,10
N323 L	80	--	80	80	80	--	11400,00	6,70	2,70	1,10
N323 L	80	--	80	80	80	--	11400,00	6,70	2,70	1,10
N323 L	80	--	80	80	80	--	11400,00	6,70	2,70	1,10
N323 R	80	--	80	80	80	--	9781,00	6,70	2,70	1,10
N323 R	80	--	80	80	80	--	9781,00	6,70	2,70	1,10
N323 R	80	--	80	80	80	--	9781,00	6,70	2,70	1,10
N323 L	80	--	80	80	80	--	11400,00	6,70	2,70	1,10
N323 L	80	--	80	80	80	--	11400,00	6,70	2,70	1,10
Voorstr	60	--	60	60	60	--	2370,00	6,70	2,70	1,10
Voorstr	60	--	60	60	60	--	2314,00	6,70	2,70	1,10
Stationsw	60	--	60	60	60	--	3650,00	6,70	2,70	1,10
Stationsw	60	--	60	60	60	--	3155,00	6,70	2,70	1,10
Spoorstr	60	--	60	60	60	--	2348,00	6,70	2,70	1,10
Spoorstr	60	--	60	60	60	--	2602,00	6,70	2,70	1,10
Spoorstr	80	--	80	80	80	--	2602,00	6,70	2,70	1,10
Stationsw	80	--	80	80	80	--	3155,00	6,70	2,70	1,10
Brenksestr	60	--	60	60	60	--	140,00	7,00	2,60	0,70
Brenksestr	60	--	60	60	60	--	140,00	7,00	2,60	0,70

Invoergegevens wegen huidige situatie

Model: Situatie 2014 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%IntP4	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MRP4	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LVP4	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MVP4
N323 R	--	--	--	--	--	84,57	84,57	84,57	--	7,35	7,35	7,35	--
N323 R	--	--	--	--	--	84,57	84,57	84,57	--	7,35	7,35	7,35	--
N323 R	--	--	--	--	--	84,57	84,57	84,57	--	7,35	7,35	7,35	--
N323 L	--	--	--	--	--	84,57	84,57	84,57	--	7,35	7,35	7,35	--
N323 L	--	--	--	--	--	84,57	84,57	84,57	--	7,35	7,35	7,35	--
N323 L	--	--	--	--	--	84,57	84,57	84,57	--	7,35	7,35	7,35	--
N323 L	--	--	--	--	--	84,57	84,57	84,57	--	7,35	7,35	7,35	--
N323 R	--	--	--	--	--	84,57	84,57	84,57	--	7,35	7,35	7,35	--
N323 R	--	--	--	--	--	84,57	84,57	84,57	--	7,35	7,35	7,35	--
N323 R	--	--	--	--	--	84,57	84,57	84,57	--	7,35	7,35	7,35	--
N323 L	--	--	--	--	--	84,57	84,57	84,57	--	7,35	7,35	7,35	--
N323 L	--	--	--	--	--	84,57	84,57	84,57	--	7,35	7,35	7,35	--
Voorstr	--	--	--	--	--	87,78	87,78	87,78	--	6,15	6,15	6,15	--
Voorstr	--	--	--	--	--	88,36	88,36	88,36	--	6,04	6,04	6,04	--
Stationsw	--	--	--	--	--	86,95	86,95	86,95	--	9,47	9,47	9,47	--
Stationsw	--	--	--	--	--	85,94	85,94	85,94	--	10,76	10,76	10,76	--
Spoorstr	--	--	--	--	--	87,80	87,80	87,80	--	10,03	10,03	10,03	--
Spoorstr	--	--	--	--	--	89,11	89,11	89,11	--	9,13	9,13	9,13	--
Spoorstr	--	--	--	--	--	89,11	89,11	89,11	--	9,13	9,13	9,13	--
Stationsw	--	--	--	--	--	85,94	85,94	85,94	--	10,76	10,76	10,76	--
Brenksestr	--	--	--	--	--	94,16	94,16	94,16	--	2,92	2,92	2,92	--
Brenksestr	--	--	--	--	--	94,16	94,16	94,16	--	2,92	2,92	2,92	--

Model: Situatie 2014 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZVP4	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MRP4	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LVP4
N323 R	8,08	8,08	8,08	--	--	--	--	--	554,21	223,34	90,99	--
N323 R	8,08	8,08	8,08	--	--	--	--	--	554,21	223,34	90,99	--
N323 R	8,08	8,08	8,08	--	--	--	--	--	554,21	223,34	90,99	--
N323 L	8,08	8,08	8,08	--	--	--	--	--	645,95	260,31	106,05	--
N323 L	8,08	8,08	8,08	--	--	--	--	--	645,95	260,31	106,05	--
N323 L	8,08	8,08	8,08	--	--	--	--	--	645,95	260,31	106,05	--
N323 L	8,08	8,08	8,08	--	--	--	--	--	645,95	260,31	106,05	--
N323 R	8,08	8,08	8,08	--	--	--	--	--	554,21	223,34	90,99	--
N323 R	8,08	8,08	8,08	--	--	--	--	--	554,21	223,34	90,99	--
N323 R	8,08	8,08	8,08	--	--	--	--	--	554,21	223,34	90,99	--
N323 L	8,08	8,08	8,08	--	--	--	--	--	645,95	260,31	106,05	--
N323 L	8,08	8,08	8,08	--	--	--	--	--	645,95	260,31	106,05	--
Voorstr	6,07	6,07	6,07	--	--	--	--	--	139,39	56,17	22,88	--
Voorstr	5,60	5,60	5,60	--	--	--	--	--	136,99	55,21	22,49	--
Stationsw	3,58	3,58	3,58	--	--	--	--	--	212,64	85,69	34,91	--
Stationsw	3,30	3,30	3,30	--	--	--	--	--	181,66	73,21	29,83	--
Spoorstr	2,17	2,17	2,17	--	--	--	--	--	138,12	55,66	22,68	--
Spoorstr	1,76	1,76	1,76	--	--	--	--	--	155,35	62,60	25,51	--
Spoorstr	1,76	1,76	1,76	--	--	--	--	--	155,35	62,60	25,51	--
Stationsw	3,30	3,30	3,30	--	--	--	--	--	181,66	73,21	29,83	--
Brenksestr	2,92	2,92	2,92	--	--	--	--	--	9,23	3,43	0,92	--
Brenksestr	2,92	2,92	2,92	--	--	--	--	--	9,23	3,43	0,92	--

Invoergegevens wegen huidige situatie

Model: Situatie 2014 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MVP4	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZVP4	LE (D) 63	LE (D) 125
N323 R	48,17	19,41	7,91	--	52,95	21,34	8,69	--	85,13	95,65
N323 R	48,17	19,41	7,91	--	52,95	21,34	8,69	--	83,62	93,42
N323 R	48,17	19,41	7,91	--	52,95	21,34	8,69	--	83,62	93,42
N323 L	56,14	22,62	9,22	--	61,72	24,87	10,13	--	84,29	94,08
N323 L	56,14	22,62	9,22	--	61,72	24,87	10,13	--	84,29	94,08
N323 L	56,14	22,62	9,22	--	61,72	24,87	10,13	--	84,29	94,08
N323 L	56,14	22,62	9,22	--	61,72	24,87	10,13	--	85,79	96,31
N323 R	48,17	19,41	7,91	--	52,95	21,34	8,69	--	85,13	95,65
N323 R	48,17	19,41	7,91	--	52,95	21,34	8,69	--	85,13	95,65
N323 R	48,17	19,41	7,91	--	52,95	21,34	8,69	--	83,62	93,42
N323 L	56,14	22,62	9,22	--	61,72	24,87	10,13	--	85,79	96,31
N323 L	56,14	22,62	9,22	--	61,72	24,87	10,13	--	85,79	96,31
Voorstr	9,77	3,94	1,60	--	9,64	3,88	1,58	--	79,02	87,10
Voorstr	9,36	3,77	1,54	--	8,68	3,50	1,43	--	78,75	86,86
Stationsw	23,16	9,33	3,80	--	8,75	3,53	1,44	--	80,54	89,06
Stationsw	22,75	9,17	3,73	--	6,98	2,81	1,15	--	79,99	88,62
Spoorstr	15,78	6,36	2,59	--	3,41	1,38	0,56	--	78,22	86,92
Spoorstr	15,92	6,41	2,61	--	3,07	1,24	0,50	--	78,38	87,06
Spoorstr	15,92	6,41	2,61	--	3,07	1,24	0,50	--	75,93	86,25
Stationsw	22,75	9,17	3,73	--	6,98	2,81	1,15	--	77,55	87,70
Brenksestr	0,29	0,11	0,03	--	0,29	0,11	0,03	--	65,30	73,26
Brenksestr	0,29	0,11	0,03	--	0,29	0,11	0,03	--	65,30	73,26

Model: Situatie 2014 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250
N323 R	99,56	102,73	108,66	103,01	97,63	88,89	81,18	91,70	95,61
N323 R	98,85	106,04	112,42	108,48	101,57	90,49	79,68	89,47	94,90
N323 R	98,85	106,04	112,42	108,48	101,57	90,49	79,68	89,47	94,90
N323 L	99,51	106,71	113,09	109,15	102,24	91,15	80,34	90,13	95,56
N323 L	99,51	106,71	113,09	109,15	102,24	91,15	80,34	90,13	95,56
N323 L	99,51	106,71	113,09	109,15	102,24	91,15	80,34	90,13	95,56
N323 L	100,22	103,40	109,32	103,67	98,29	89,55	81,85	92,36	96,28
N323 R	99,56	102,73	108,66	103,01	97,63	88,89	81,18	91,70	95,61
N323 R	99,56	102,73	108,66	103,01	97,63	88,89	81,18	91,70	95,61
N323 R	98,85	106,04	112,42	108,48	101,57	90,49	79,68	89,47	94,90
N323 L	100,22	103,40	109,32	103,67	98,29	89,55	81,85	92,36	96,28
N323 L	100,22	103,40	109,32	103,67	98,29	89,55	81,85	92,36	96,28
Voorstr	93,45	98,95	104,27	100,73	93,96	84,43	75,07	83,16	89,50
Voorstr	93,18	98,70	104,11	100,57	93,80	84,22	74,81	82,91	89,24
Stationsw	95,43	100,38	105,98	102,51	95,76	86,25	76,59	85,11	91,49
Stationsw	95,03	99,79	105,36	101,91	95,17	85,74	76,04	84,67	91,08
Spoorstr	93,26	98,05	103,93	100,48	93,72	84,13	74,27	82,97	89,31
Spoorstr	93,34	98,25	104,30	100,84	94,07	84,36	74,43	83,11	89,39
Spoorstr	91,46	98,10	104,70	100,94	94,09	83,16	71,99	82,31	87,51
Stationsw	92,95	99,63	105,68	101,91	95,07	84,25	73,60	83,75	89,00
Brenksestr	79,23	85,46	91,73	88,13	81,33	71,15	61,00	68,96	74,93
Brenksestr	79,23	85,46	91,73	88,13	81,33	71,15	61,00	68,96	74,93

Invoergegevens wegen huidige situatie

Model: Situatie 2014 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500
N323 R	98,79	104,71	99,06	93,68	84,94	77,28	87,80	91,71	94,89
N323 R	102,10	108,47	104,53	97,63	86,54	75,78	85,57	91,00	98,20
N323 R	102,10	108,47	104,53	97,63	86,54	75,78	85,57	91,00	98,20
N323 L	102,76	109,14	105,20	98,29	87,21	76,44	86,23	91,66	98,86
N323 L	102,76	109,14	105,20	98,29	87,21	76,44	86,23	91,66	98,86
N323 L	102,76	109,14	105,20	98,29	87,21	76,44	86,23	91,66	98,86
N323 L	99,45	105,38	99,73	94,35	85,61	77,95	88,46	92,38	95,55
N323 R	98,79	104,71	99,06	93,68	84,94	77,28	87,80	91,71	94,89
N323 R	98,79	104,71	99,06	93,68	84,94	77,28	87,80	91,71	94,89
N323 R	102,10	108,47	104,53	97,63	86,54	75,78	85,57	91,00	98,20
N323 L	99,45	105,38	99,73	94,35	85,61	77,95	88,46	92,38	95,55
N323 L	99,45	105,38	99,73	94,35	85,61	77,95	88,46	92,38	95,55
Voorstr	95,01	100,32	96,78	90,02	80,48	71,17	79,26	85,60	91,11
Voorstr	94,75	100,17	96,62	89,86	80,27	70,91	79,01	85,34	90,86
Stationsw	96,44	102,04	98,56	91,81	82,31	72,69	81,21	87,59	92,54
Stationsw	95,84	101,41	97,97	91,22	81,79	72,14	80,77	87,18	91,94
Spoorstr	94,10	99,98	96,53	89,78	80,18	70,37	79,07	85,41	90,20
Spoorstr	94,30	100,35	96,89	90,12	80,41	70,53	79,21	85,49	90,40
Spoorstr	94,15	100,75	97,00	90,15	79,21	68,09	78,41	83,61	90,25
Stationsw	95,68	101,73	97,97	91,13	80,31	69,70	79,85	85,10	91,78
Brenksestr	81,16	87,43	83,83	77,03	66,84	55,30	63,26	69,23	75,46
Brenksestr	81,16	87,43	83,83	77,03	66,84	55,30	63,26	69,23	75,46

Model: Situatie 2014 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE P4 63	LE P4 125	LE P4 250	LE P4 500	LE P4 1k
N323 R	100,81	95,16	89,78	81,04	--	--	--	--	--
N323 R	104,57	100,63	93,73	82,64	--	--	--	--	--
N323 R	104,57	100,63	93,73	82,64	--	--	--	--	--
N323 L	105,24	101,30	94,39	83,31	--	--	--	--	--
N323 L	105,24	101,30	94,39	83,31	--	--	--	--	--
N323 L	105,24	101,30	94,39	83,31	--	--	--	--	--
N323 L	101,48	95,83	90,45	81,71	--	--	--	--	--
N323 R	100,81	95,16	89,78	81,04	--	--	--	--	--
N323 R	100,81	95,16	89,78	81,04	--	--	--	--	--
N323 R	104,57	100,63	93,73	82,64	--	--	--	--	--
N323 L	101,48	95,83	90,45	81,71	--	--	--	--	--
N323 L	101,48	95,83	90,45	81,71	--	--	--	--	--
Voorstr	96,42	92,88	86,12	76,58	--	--	--	--	--
Voorstr	96,27	92,72	85,96	76,37	--	--	--	--	--
Stationsw	98,14	94,67	87,91	78,41	--	--	--	--	--
Stationsw	97,51	94,07	87,32	77,89	--	--	--	--	--
Spoorstr	96,08	92,63	85,88	76,28	--	--	--	--	--
Spoorstr	96,45	92,99	86,22	76,51	--	--	--	--	--
Spoorstr	96,85	93,10	86,25	75,31	--	--	--	--	--
Stationsw	97,83	94,07	87,23	76,41	--	--	--	--	--
Brenksestr	81,73	78,13	71,33	61,15	--	--	--	--	--
Brenksestr	81,73	78,13	71,33	61,15	--	--	--	--	--

Model: Situatie 2014 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE P4 2k	LE P4 4k	LE P4 8k
N323 R	--	--	--
N323 R	--	--	--
N323 R	--	--	--
N323 L	--	--	--
N323 L	--	--	--
N323 L	--	--	--
N323 L	--	--	--
N323 R	--	--	--
N323 R	--	--	--
N323 R	--	--	--
N323 L	--	--	--
N323 L	--	--	--
Voorstr	--	--	--
Voorstr	--	--	--
Stationsw	--	--	--
Stationsw	--	--	--
Spoorstr	--	--	--
Spoorstr	--	--	--
Spoorstr	--	--	--
Stationsw	--	--	--
Brenksestr	--	--	--
Brenksestr	--	--	--

Invoergegevens wegen toekomstige situatie

Model: Planjaar 2025 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling
N323 R	N323 Rechts	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
N323 R	N323 Rechts	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
N323 R	N323 Rechts	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
N323 L	N323 Links	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
N323 L	N323 Links	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
N323 L	N323 Links	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
N323 L	N323 Links	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
N323 R	N323 Rechts	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
N323 R	N323 Rechts	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
N323 R	N323 Rechts	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
N323 L	N323 Links	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
N323 L	N323 Links	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
Voorstr	Voorstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
Voorstr	Voorstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
Stationsw	Stationsweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
Stationsw	Stationsweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
Spoorstr	Spoorstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
Spoorstr	Spoorstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
Spoorstr	Spoorstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
Stationsw	Stationsweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
Brenksestr	Brenksestraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
Brenksestr	Brenksestraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
Brenksestr	Brenksestraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
Verl. Vost	Verlengde Voorstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
Verl. Vost	Verlengde Voorstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0

Model: Planjaar 2025 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MRP4)	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LVP4)	V(MV(D))
N323 R	W2	100	100	100	--	100	100	100	--	80
N323 R	W0	100	100	100	--	100	100	100	--	80
N323 R	W0	100	100	100	--	100	100	100	--	80
N323 L	W0	100	100	100	--	100	100	100	--	80
N323 L	W0	100	100	100	--	100	100	100	--	80
N323 L	W0	100	100	100	--	100	100	100	--	80
N323 L	W2	100	100	100	--	100	100	100	--	80
N323 R	W2	100	100	100	--	100	100	100	--	80
N323 R	W2	100	100	100	--	100	100	100	--	80
N323 R	W0	100	100	100	--	100	100	100	--	80
N323 L	W2	100	100	100	--	100	100	100	--	80
N323 L	W2	100	100	100	--	100	100	100	--	80
Voorstr	W0	60	60	60	--	60	60	60	--	60
Voorstr	W0	60	60	60	--	60	60	60	--	60
Stationsw	W0	60	60	60	--	60	60	60	--	60
Stationsw	W0	60	60	60	--	60	60	60	--	60
Spoorstr	W0	60	60	60	--	60	60	60	--	60
Spoorstr	W0	60	60	60	--	60	60	60	--	60
Spoorstr	W0	80	80	80	--	80	80	80	--	80
Stationsw	W0	80	80	80	--	80	80	80	--	80
Brenksestr	W0	60	60	60	--	60	60	60	--	60
Brenksestr	W0	60	60	60	--	60	60	60	--	60
Brenksestr	W0	60	60	60	--	60	60	60	--	60
Verl. Vost	W0	60	60	60	--	60	60	60	--	60
Verl. Vost	W0	60	60	60	--	60	60	60	--	60

Model: Planjaar 2025 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
N323 R	80	80	--	80	80	80	--	12418,00	6,70	2,70
N323 R	80	80	--	80	80	80	--	12418,00	6,70	2,70
N323 R	80	80	--	80	80	80	--	12418,00	6,70	2,70
N323 L	80	80	--	80	80	80	--	13757,00	6,70	2,70
N323 L	80	80	--	80	80	80	--	13757,00	6,70	2,70
N323 L	80	80	--	80	80	80	--	13757,00	6,70	2,70
N323 L	80	80	--	80	80	80	--	13757,00	6,70	2,70
N323 R	80	80	--	80	80	80	--	12418,00	6,70	2,70
N323 R	80	80	--	80	80	80	--	12418,00	6,70	2,70
N323 R	80	80	--	80	80	80	--	12418,00	6,70	2,70
N323 L	80	80	--	80	80	80	--	13757,00	6,70	2,70
N323 L	80	80	--	80	80	80	--	13757,00	6,70	2,70
Voorstr	60	60	--	60	60	60	--	819,00	6,70	2,70
Voorstr	60	60	--	60	60	60	--	5007,00	6,70	2,70
Stationsw	60	60	--	60	60	60	--	5571,00	6,70	2,70
Stationsw	60	60	--	60	60	60	--	4837,00	6,70	2,70
Spoorstr	60	60	--	60	60	60	--	3444,00	6,70	2,70
Spoorstr	60	60	--	60	60	60	--	3299,00	6,70	2,70
Spoorstr	80	80	--	80	80	80	--	3299,00	6,70	2,70
Stationsw	80	80	--	80	80	80	--	4837,00	6,70	2,70
Brenksestr	60	60	--	60	60	60	--	185,00	7,00	2,60
Brenksestr	60	60	--	60	60	60	--	140,00	7,00	2,60
Brenksestr	60	60	--	60	60	60	--	185,00	7,00	2,60
Verl. Vost	60	60	--	60	60	60	--	5138,00	6,70	2,70
Verl. Vost	60	60	--	60	60	60	--	5091,00	6,70	2,70

Model: Planjaar 2025 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%Int(N)	%IntP4	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MRP4	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LVP4	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)
N323 R	1,10	--	--	--	--	--	86,28	86,28	86,28	--	7,50	7,50	7,50
N323 R	1,10	--	--	--	--	--	86,28	86,28	86,28	--	7,50	7,50	7,50
N323 R	1,10	--	--	--	--	--	86,28	86,28	86,28	--	7,50	7,50	7,50
N323 L	1,10	--	--	--	--	--	86,28	86,28	86,28	--	7,50	7,50	7,50
N323 L	1,10	--	--	--	--	--	86,28	86,28	86,28	--	7,50	7,50	7,50
N323 L	1,10	--	--	--	--	--	86,28	86,28	86,28	--	7,50	7,50	7,50
N323 L	1,10	--	--	--	--	--	86,28	86,28	86,28	--	7,50	7,50	7,50
N323 R	1,10	--	--	--	--	--	86,28	86,28	86,28	--	7,50	7,50	7,50
N323 R	1,10	--	--	--	--	--	86,28	86,28	86,28	--	7,50	7,50	7,50
N323 R	1,10	--	--	--	--	--	86,28	86,28	86,28	--	7,50	7,50	7,50
N323 L	1,10	--	--	--	--	--	86,28	86,28	86,28	--	7,50	7,50	7,50
N323 L	1,10	--	--	--	--	--	86,28	86,28	86,28	--	7,50	7,50	7,50
Voorstr	1,10	--	--	--	--	--	95,12	95,12	95,12	--	2,44	2,44	2,44
Voorstr	1,10	--	--	--	--	--	89,30	89,30	89,30	--	6,13	6,13	6,13
Stationsw	1,10	--	--	--	--	--	88,55	88,55	88,55	--	7,52	7,52	7,52
Stationsw	1,10	--	--	--	--	--	88,40	88,40	88,40	--	7,69	7,69	7,69
Spoorstr	1,10	--	--	--	--	--	93,00	93,00	93,00	--	5,34	5,34	5,34
Spoorstr	1,10	--	--	--	--	--	93,00	93,00	93,00	--	5,49	5,49	5,49
Spoorstr	1,10	--	--	--	--	--	93,00	93,00	93,00	--	5,49	5,49	5,49
Stationsw	1,10	--	--	--	--	--	88,40	88,40	88,40	--	7,69	7,69	7,69
Brenksestr	0,70	--	--	--	--	--	95,68	95,68	95,68	--	2,16	2,16	2,16
Brenksestr	0,70	--	--	--	--	--	94,16	94,16	94,16	--	2,92	2,92	2,92
Brenksestr	0,70	--	--	--	--	--	95,68	95,68	95,68	--	2,16	2,16	2,16
Verl. Vost	1,10	--	--	--	--	--	89,08	89,08	89,08	--	6,15	6,15	6,15
Verl. Vost	1,10	--	--	--	--	--	88,98	88,98	88,98	--	6,21	6,21	6,21

Invoergegevens wegen toekomstige situatie

Model: Planjaar 2025 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%MVP4	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZVP4	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MRP4	LV(D)	LV(A)	LV(N)
N323 R	--	6,22	6,22	6,22	--	--	--	--	--	717,85	289,28	117,86
N323 R	--	6,22	6,22	6,22	--	--	--	--	--	717,85	289,28	117,86
N323 R	--	6,22	6,22	6,22	--	--	--	--	--	717,85	289,28	117,86
N323 L	--	6,22	6,22	6,22	--	--	--	--	--	795,26	320,48	130,56
N323 L	--	6,22	6,22	6,22	--	--	--	--	--	795,26	320,48	130,56
N323 L	--	6,22	6,22	6,22	--	--	--	--	--	795,26	320,48	130,56
N323 L	--	6,22	6,22	6,22	--	--	--	--	--	795,26	320,48	130,56
N323 R	--	6,22	6,22	6,22	--	--	--	--	--	717,85	289,28	117,86
N323 R	--	6,22	6,22	6,22	--	--	--	--	--	717,85	289,28	117,86
N323 R	--	6,22	6,22	6,22	--	--	--	--	--	717,85	289,28	117,86
N323 L	--	6,22	6,22	6,22	--	--	--	--	--	795,26	320,48	130,56
N323 L	--	6,22	6,22	6,22	--	--	--	--	--	795,26	320,48	130,56
Voorstr	--	2,44	2,44	2,44	--	--	--	--	--	52,20	21,03	8,57
Voorstr	--	4,57	4,57	4,57	--	--	--	--	--	299,57	120,72	49,18
Stationsw	--	3,93	3,93	3,93	--	--	--	--	--	330,52	133,19	54,26
Stationsw	--	3,91	3,91	3,91	--	--	--	--	--	286,49	115,45	47,03
Spoorstr	--	1,66	1,66	1,66	--	--	--	--	--	214,60	86,48	35,23
Spoorstr	--	1,51	1,51	1,51	--	--	--	--	--	205,56	82,84	33,75
Spoorstr	--	1,51	1,51	1,51	--	--	--	--	--	205,56	82,84	33,75
Stationsw	--	3,91	3,91	3,91	--	--	--	--	--	286,49	115,45	47,03
Brenksestr	--	2,16	2,16	2,16	--	--	--	--	--	12,39	4,60	1,24
Brenksestr	--	2,92	2,92	2,92	--	--	--	--	--	9,23	3,43	0,92
Brenksestr	--	2,16	2,16	2,16	--	--	--	--	--	12,39	4,60	1,24
Verl. Vost	--	4,77	4,77	4,77	--	--	--	--	--	306,65	123,58	50,35
Verl. Vost	--	4,81	4,81	4,81	--	--	--	--	--	303,51	122,31	49,83

Model: Planjaar 2025 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LVP4	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MVP4	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZVP4	LE (D) 63
N323 R	--	62,40	25,15	10,24	--	51,75	20,85	8,50	--	85,62
N323 R	--	62,40	25,15	10,24	--	51,75	20,85	8,50	--	84,14
N323 R	--	62,40	25,15	10,24	--	51,75	20,85	8,50	--	84,14
N323 L	--	69,13	27,86	11,35	--	57,33	23,10	9,41	--	84,58
N323 L	--	69,13	27,86	11,35	--	57,33	23,10	9,41	--	84,58
N323 L	--	69,13	27,86	11,35	--	57,33	23,10	9,41	--	84,58
N323 L	--	69,13	27,86	11,35	--	57,33	23,10	9,41	--	86,07
N323 R	--	62,40	25,15	10,24	--	51,75	20,85	8,50	--	85,62
N323 R	--	62,40	25,15	10,24	--	51,75	20,85	8,50	--	85,62
N323 R	--	62,40	25,15	10,24	--	51,75	20,85	8,50	--	84,14
N323 L	--	69,13	27,86	11,35	--	57,33	23,10	9,41	--	86,07
N323 L	--	69,13	27,86	11,35	--	57,33	23,10	9,41	--	86,07
Voorstr	--	1,34	0,54	0,22	--	1,34	0,54	0,22	--	72,48
Voorstr	--	20,56	8,29	3,38	--	15,33	6,18	2,52	--	81,78
Stationsw	--	28,07	11,31	4,61	--	14,67	5,91	2,41	--	82,22
Stationsw	--	24,92	10,04	4,09	--	12,67	5,11	2,08	--	81,63
Spoorstr	--	12,32	4,97	2,02	--	3,83	1,54	0,63	--	78,91
Spoorstr	--	12,13	4,89	1,99	--	3,34	1,35	0,55	--	78,68
Spoorstr	--	12,13	4,89	1,99	--	3,34	1,35	0,55	--	76,37
Stationsw	--	24,92	10,04	4,09	--	12,67	5,11	2,08	--	79,30
Brenksestr	--	0,28	0,10	0,03	--	0,28	0,10	0,03	--	66,02
Brenksestr	--	0,29	0,11	0,03	--	0,29	0,11	0,03	--	65,30
Brenksestr	--	0,28	0,10	0,03	--	0,28	0,10	0,03	--	66,02
Verl. Vost	--	21,17	8,53	3,48	--	16,42	6,62	2,70	--	81,97
Verl. Vost	--	21,18	8,54	3,48	--	16,41	6,61	2,69	--	81,95

Model: Planjaar 2025 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125
N323 R	96,49	100,32	103,46	109,67	103,98	98,60	89,85	81,67	92,54
N323 R	94,20	99,60	106,69	113,39	109,47	102,56	91,42	80,19	90,25
N323 R	94,20	99,60	106,69	113,39	109,47	102,56	91,42	80,19	90,25
N323 L	94,65	100,04	107,13	113,84	109,91	103,01	91,86	80,64	90,70
N323 L	94,65	100,04	107,13	113,84	109,91	103,01	91,86	80,64	90,70
N323 L	94,65	100,04	107,13	113,84	109,91	103,01	91,86	80,64	90,70
N323 L	96,93	100,77	103,91	110,11	104,43	99,04	90,30	82,12	92,98
N323 R	96,49	100,32	103,46	109,67	103,98	98,60	89,85	81,67	92,54
N323 R	96,49	100,32	103,46	109,67	103,98	98,60	89,85	81,67	92,54
N323 R	94,20	99,60	106,69	113,39	109,47	102,56	91,42	80,19	90,25
N323 L	96,93	100,77	103,91	110,11	104,43	99,04	90,30	82,12	92,98
N323 L	96,93	100,77	103,91	110,11	104,43	99,04	90,30	82,12	92,98
Voorstr	80,41	86,27	92,69	99,14	95,53	88,72	78,42	68,53	76,46
Voorstr	89,97	96,25	101,74	107,36	103,82	97,05	87,37	77,84	86,02
Stationsw	90,57	96,88	102,14	107,80	104,29	97,52	87,90	78,28	86,63
Stationsw	89,99	96,31	101,54	107,19	103,68	96,92	87,30	77,68	86,04
Spoorstr	87,27	93,32	98,97	105,38	101,84	95,05	84,96	74,96	83,32
Spoorstr	87,07	93,12	98,74	105,18	101,65	94,85	84,76	74,73	83,12
Spoorstr	86,39	91,60	98,56	105,64	101,86	94,99	83,91	72,42	82,45
Stationsw	89,09	94,37	101,34	107,53	103,73	96,87	85,97	75,35	85,14
Brenksestr	73,93	79,73	86,26	92,82	89,22	82,40	72,02	61,72	69,63
Brenksestr	73,26	79,23	85,46	91,73	88,13	81,33	71,15	61,00	68,96
Brenksestr	73,93	79,73	86,26	92,82	89,22	82,40	72,02	61,72	69,63
Verl. Vost	90,14	96,43	101,92	107,49	103,95	97,19	87,53	78,02	86,19
Verl. Vost	90,12	96,42	101,90	107,46	103,92	97,15	87,50	78,00	86,17

Model: Planjaar 2025 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250
N323 R	96,38	99,52	105,72	100,03	94,65	85,90	77,77	88,64	92,48
N323 R	95,65	102,74	109,44	105,52	98,62	87,47	76,29	86,35	91,75
N323 R	95,65	102,74	109,44	105,52	98,62	87,47	76,29	86,35	91,75
N323 L	96,10	103,18	109,89	105,97	99,06	87,92	76,74	86,80	92,20
N323 L	96,10	103,18	109,89	105,97	99,06	87,92	76,74	86,80	92,20
N323 L	96,10	103,18	109,89	105,97	99,06	87,92	76,74	86,80	92,20
N323 L	96,82	99,96	106,17	100,48	95,10	86,35	78,22	89,08	92,92
N323 R	96,38	99,52	105,72	100,03	94,65	85,90	77,77	88,64	92,48
N323 R	96,38	99,52	105,72	100,03	94,65	85,90	77,77	88,64	92,48
N323 R	95,65	102,74	109,44	105,52	98,62	87,47	76,29	86,35	91,75
N323 L	96,82	99,96	106,17	100,48	95,10	86,35	78,22	89,08	92,92
N323 L	96,82	99,96	106,17	100,48	95,10	86,35	78,22	89,08	92,92
Voorstr	82,33	88,74	95,19	91,59	84,78	74,47	64,63	72,56	78,43
Voorstr	92,30	97,80	103,41	99,87	93,10	83,42	73,94	82,12	88,40
Stationsw	92,94	98,19	103,85	100,34	93,58	83,95	74,38	82,73	89,04
Stationsw	92,36	97,59	103,24	99,73	92,97	83,35	73,78	82,14	88,46
Spoorstr	89,37	95,02	101,43	97,89	91,10	81,01	71,06	79,42	85,47
Spoorstr	89,17	94,79	101,23	97,70	90,91	80,81	70,83	79,22	85,27
Spoorstr	87,65	94,62	101,69	97,92	91,05	79,96	68,52	78,55	83,75
Stationsw	90,42	97,40	103,58	99,78	92,92	82,03	71,45	81,24	86,52
Brenksestr	75,43	81,96	88,52	84,91	78,10	67,72	56,02	63,93	69,73
Brenksestr	74,93	81,16	87,43	83,83	77,03	66,84	55,30	63,26	69,23
Brenksestr	75,43	81,96	88,52	84,91	78,10	67,72	56,02	63,93	69,73
Verl. Vost	92,48	97,97	103,55	100,01	93,24	83,58	74,12	82,29	88,58
Verl. Vost	92,47	97,95	103,51	99,97	93,21	83,56	74,10	82,27	88,57

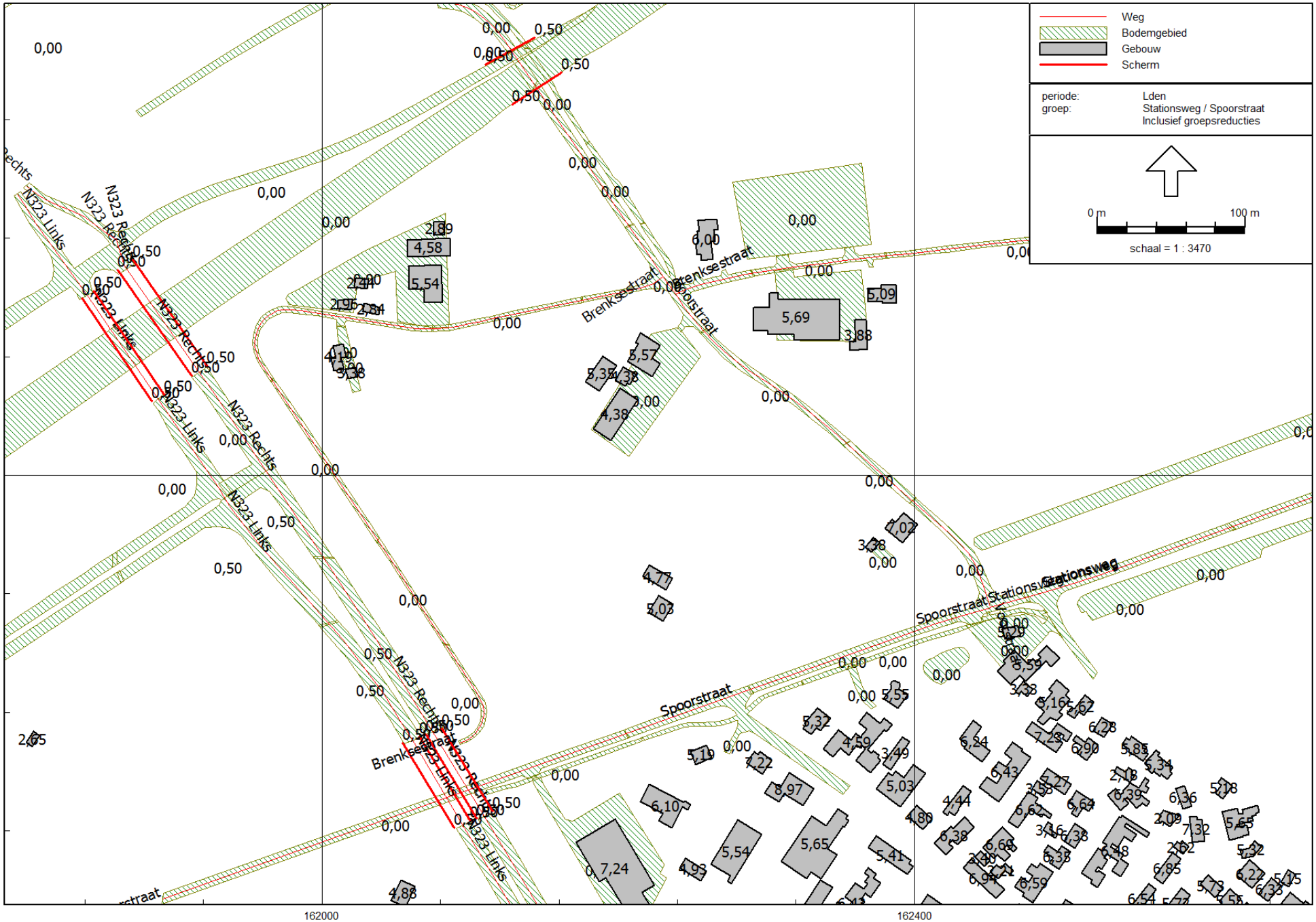
Model: Planjaar 2025 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE P4 63	LE P4 125	LE P4 250	LE P4 500
N323 R	95,62	101,82	96,13	90,75	82,00	--	--	--	--
N323 R	98,84	105,54	101,62	94,72	83,57	--	--	--	--
N323 R	98,84	105,54	101,62	94,72	83,57	--	--	--	--
N323 L	99,28	105,99	102,07	95,16	84,02	--	--	--	--
N323 L	99,28	105,99	102,07	95,16	84,02	--	--	--	--
N323 L	99,28	105,99	102,07	95,16	84,02	--	--	--	--
N323 L	96,06	102,27	96,58	91,20	82,45	--	--	--	--
N323 R	95,62	101,82	96,13	90,75	82,00	--	--	--	--
N323 R	95,62	101,82	96,13	90,75	82,00	--	--	--	--
N323 R	98,84	105,54	101,62	94,72	83,57	--	--	--	--
N323 L	96,06	102,27	96,58	91,20	82,45	--	--	--	--
N323 L	96,06	102,27	96,58	91,20	82,45	--	--	--	--
Voorstr	84,84	91,29	87,69	80,88	70,57	--	--	--	--
Voorstr	93,90	99,51	95,97	89,20	79,52	--	--	--	--
Stationsw	94,29	99,95	96,44	89,68	80,05	--	--	--	--
Stationsw	93,69	99,34	95,83	89,07	79,45	--	--	--	--
Spoorstr	91,12	97,53	94,00	87,20	77,11	--	--	--	--
Spoorstr	90,89	97,33	93,80	87,01	76,91	--	--	--	--
Spoorstr	90,72	97,79	94,02	87,15	76,06	--	--	--	--
Stationsw	93,50	99,68	95,88	89,02	78,13	--	--	--	--
Brenksestr	76,26	82,82	79,22	72,40	62,02	--	--	--	--
Brenksestr	75,46	81,73	78,13	71,33	61,15	--	--	--	--
Brenksestr	76,26	82,82	79,22	72,40	62,02	--	--	--	--
Verl. Vost	94,08	99,65	96,11	89,34	79,68	--	--	--	--
Verl. Vost	94,05	99,61	96,08	89,31	79,66	--	--	--	--

Model: Planjaar 2025 - 11022014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE P4 1k	LE P4 2k	LE P4 4k	LE P4 8k
N323 R	--	--	--	--
N323 R	--	--	--	--
N323 R	--	--	--	--
N323 L	--	--	--	--
N323 L	--	--	--	--
N323 L	--	--	--	--
N323 L	--	--	--	--
N323 R	--	--	--	--
N323 R	--	--	--	--
N323 R	--	--	--	--
N323 L	--	--	--	--
N323 L	--	--	--	--
Voorstr	--	--	--	--
Voorstr	--	--	--	--
Stationsw	--	--	--	--
Stationsw	--	--	--	--
Spoorstr	--	--	--	--
Spoorstr	--	--	--	--
Spoorstr	--	--	--	--
Stationsw	--	--	--	--
Brenksestr	--	--	--	--
Brenksestr	--	--	--	--
Brenksestr	--	--	--	--
Verl. Vost	--	--	--	--
Verl. Vost	--	--	--	--

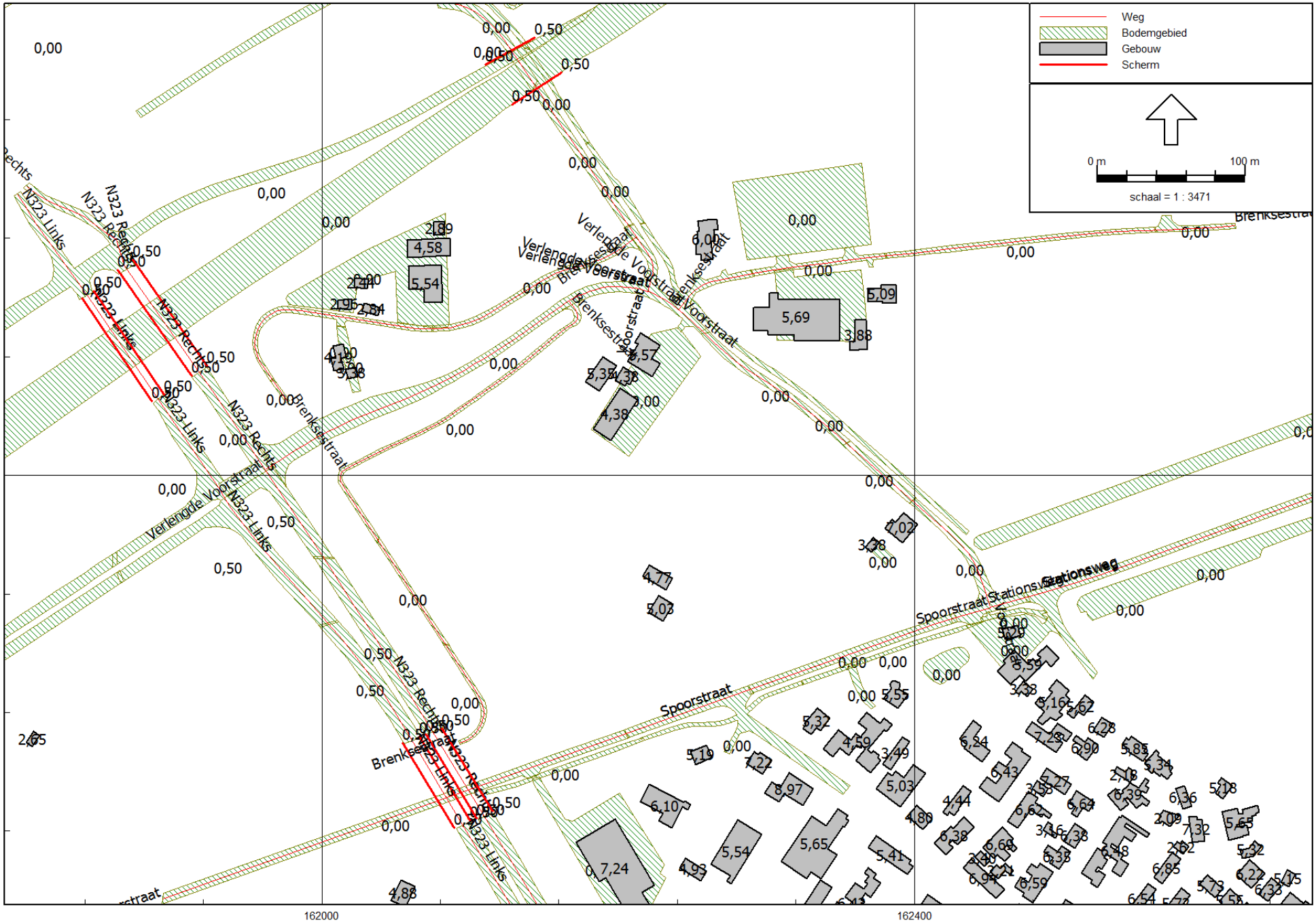
Bijlage 2 Ruimtelijke gegevens



Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [versie van Oppervlak - Situatie 2014] , Geomilieu V2.30

Ligging wegen, bodemgebieden en bebouwing (2014)

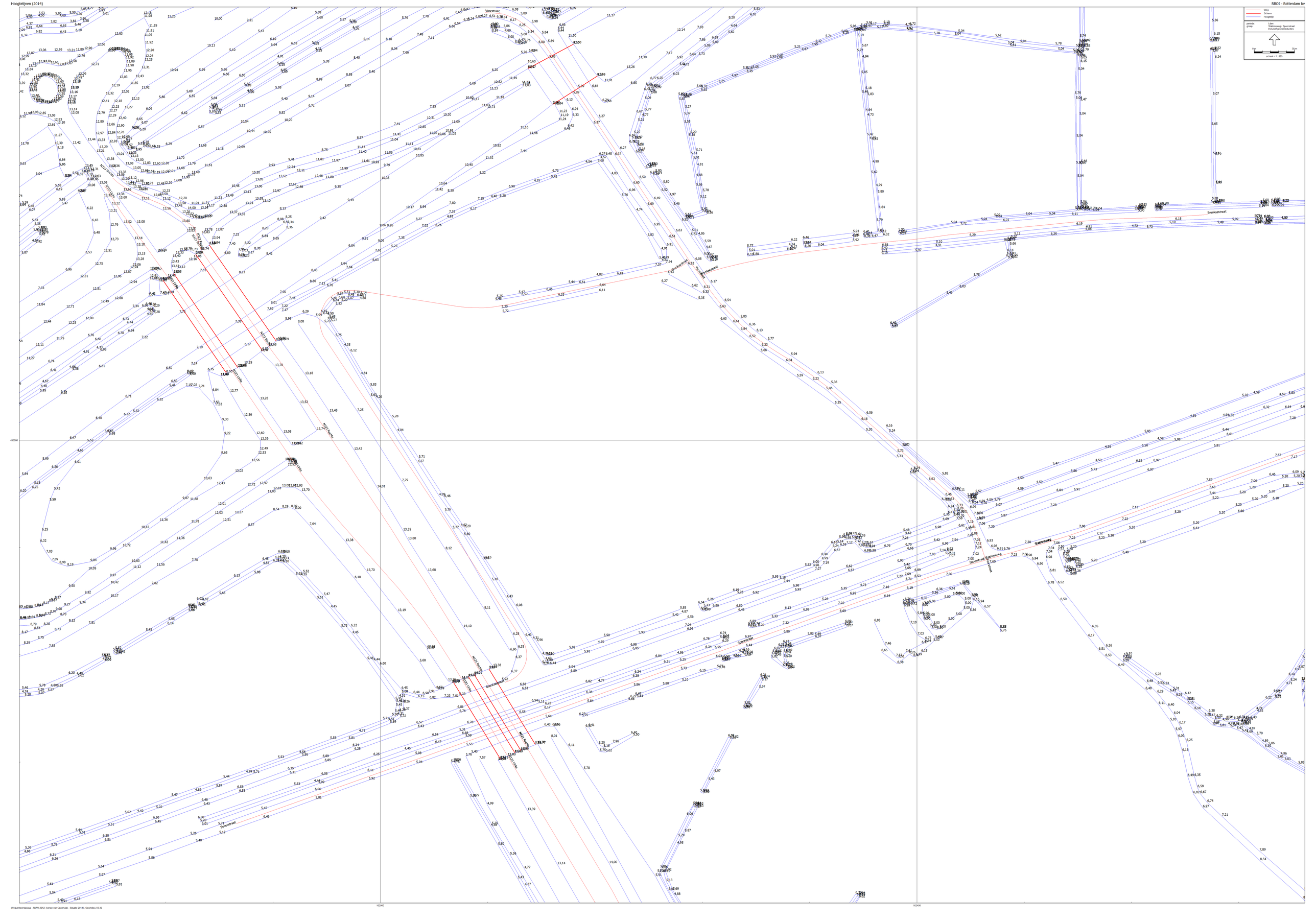
RBOI - Rotterdam bv



Ligging wegen, bodemgebieden en bebouwing (2025)

RBOI - Rotterdam bv

Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [versie van Oppervlak - Planjaar 2025] , Geomilieu V2.30


Weg
Scheren
Hoogtelijn
periode
groep
Lijn
Stationsweg / Spoorstraat
Inclusief grasgeselecteerd
0m
50m
schaal = 1 : 825
Voorstraat
Brerkseestraat
Spoorstraat
N223 Rechts
N223 Links
430000
162000
162400

Weg
Scherm
Hoogtelijn
0 m
30 m
schaal = 1 : 825
Voorstraat
Brenkesestraat
N323 Rechts
N323 Links
Verlengde Voorstraat
Spoorstraat
Stationsweg
436000
162000
162400

Model: Situatie 2014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
Br.str1-1	Brenksestraat 1-1	5,41	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
Br.str1-2	Brenksestraat 1-2	5,55	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
Br.str1-3	Brenksestraat 1-3	5,43	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
Br.str1-4	Brenksestraat 1-4	5,55	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
Br.str1-5	Brenksestraat 1-5	5,66	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
Br.str1-6	Brenksestraat 1-6	5,68	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
Br.str16-1	Brenksestraat 16-1	6,37	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Br.str16-2	Brenksestraat 16-2	6,42	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Br.str16-3	Brenksestraat 16-3	5,47	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str51-1	Voorstraat 51-1	6,38	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str51-2	Voorstraat 51-2	6,42	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str51-3	Voorstraat 51-3	6,45	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str51-4	Voorstraat 51-4	6,45	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Br.str14-1	Brenksestraat 14-1	5,70	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Br.str14-2	Brenksestraat 14-2	5,72	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Br.str14-3	Brenksestraat 14-3	5,87	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Br.str14-4	Brenksestraat 14-4	6,16	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Br.str14-5	Brenksestraat 14-5	5,78	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Br.str14-6	Brenksestraat 14-6	5,84	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str30-1	Voorstraat 30-1	6,14	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str30-2	Voorstraat 30-2	6,10	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str30-3	Voorstraat 30-3	6,08	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str30-4	Voorstraat 30-4	5,93	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str30-5	Voorstraat 30-5	6,05	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str30-6	Voorstraat 30-6	6,03	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Br.str5-1	Brenksestraat 5-1	6,20	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Br.str5-2	Brenksestraat 5-2	6,22	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Br.str5-3	Brenksestraat 5-3	6,17	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Br.str5-4	Brenksestraat 5-4	6,18	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Br.str5-5	Brenksestraat 5-5	6,25	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Br.str5-6	Brenksestraat 5-6	6,27	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str30-7	Voorstraat 30-7	6,09	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str49-1	Voorstraat 49-1	6,03	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str49-2	Voorstraat 49-2	5,92	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str49-3	Voorstraat 49-3	6,01	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str49-4	Voorstraat 49-4	5,81	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str49-5	Voorstraat 49-5	5,80	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Model: Situatie 2014
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
Vo.str49-6	Voorstraat 49-6	5,91	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str49-7	Voorstraat 49-7	5,74	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Sp.str2-1	Spoorstraat 2-1	5,95	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Sp.str2-2	Spoorstraat 2-2	6,30	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Sp.str2-3	Spoorstraat 2-3	5,96	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Ac.str55-1	Achterstraat 55-1	5,66	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Ac.str55-2	Achterstraat 55-2	5,51	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Ac.str55-3	Achterstraat 55-3	5,79	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Ac.str51-1	Achterstraat 51-1	5,78	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Ac.str51-2	Achterstraat 51-2	5,82	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Ac.str51-3	Achterstraat 51-3	5,82	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Ac.str51-4	Achterstraat 51-4	5,81	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Ac.str38-1	Achterstraat 38-1	6,23	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Ac.str38-2	Achterstraat 38-2	6,22	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Ac.str38-3	Achterstraat 38-3	6,27	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Ac.str38-4	Achterstraat 38-4	6,35	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
St.weg2a-1	Stationsweg 2a-1	7,08	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
St.weg2a-2	Stationsweg 2a-2	7,31	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
St.weg2a-3	Stationsweg 2a-3	7,31	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str45-1	Voorstraat 45-1	6,49	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
Vo.str45-2	Voorstraat 45-2	6,46	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
St.weg1b-1	Stationsweg 1b-1	7,87	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
St.weg1b-2	Stationsweg 1b-2	7,91	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
St.weg1b-3	Stationsweg 1b-3	7,78	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
St.weg3-1	Stationsweg 3-1	7,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
St.weg3-2	Stationsweg 3-2	7,11	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
St.weg3-3	Stationsweg 3-3	7,11	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
St.weg3-4	Stationsweg 3-4	7,11	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Bijlage 3 Resultaten nieuwe weg

Rapport: Resultatentabel
Model: Planjaar 2025
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Verlengde Voorstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Ac.str38-1_A	Achterstraat 38-1	1,50	32,54
Ac.str38-1_B	Achterstraat 38-1	4,50	34,45
Ac.str38-2_A	Achterstraat 38-2	1,50	32,27
Ac.str38-2_B	Achterstraat 38-2	4,50	34,36
Ac.str38-3_A	Achterstraat 38-3	1,50	32,15
Ac.str38-3_B	Achterstraat 38-3	4,50	34,68
Ac.str38-4_A	Achterstraat 38-4	1,50	31,82
Ac.str38-4_B	Achterstraat 38-4	4,50	34,36
Ac.str51-1_A	Achterstraat 51-1	1,50	32,73
Ac.str51-1_B	Achterstraat 51-1	4,50	35,05
Ac.str51-2_A	Achterstraat 51-2	1,50	33,51
Ac.str51-2_B	Achterstraat 51-2	4,50	36,28
Ac.str51-3_A	Achterstraat 51-3	1,50	31,32
Ac.str51-3_B	Achterstraat 51-3	4,50	34,64
Ac.str51-4_A	Achterstraat 51-4	1,50	31,41
Ac.str51-4_B	Achterstraat 51-4	4,50	34,56
Ac.str55-1_A	Achterstraat 55-1	1,50	32,51
Ac.str55-1_B	Achterstraat 55-1	4,50	34,92
Ac.str55-2_A	Achterstraat 55-2	1,50	31,76
Ac.str55-2_B	Achterstraat 55-2	4,50	34,15
Ac.str55-3_A	Achterstraat 55-3	1,50	27,81
Ac.str55-3_B	Achterstraat 55-3	4,50	31,06
Br.str1-1_A	Brenksestraat 1-1	1,50	39,34
Br.str1-2_A	Brenksestraat 1-2	1,50	45,08
Br.str1-3_A	Brenksestraat 1-3	1,50	34,17
Br.str1-4_A	Brenksestraat 1-4	1,50	40,79
Br.str14-1_A	Brenksestraat 14-1	1,50	47,61
Br.str14-1_B	Brenksestraat 14-1	4,50	49,92
Br.str14-2_A	Brenksestraat 14-2	1,50	48,98
Br.str14-2_B	Brenksestraat 14-2	4,50	51,21
Br.str14-3_A	Brenksestraat 14-3	1,50	48,15
Br.str14-3_B	Brenksestraat 14-3	4,50	50,19
Br.str14-4_A	Brenksestraat 14-4	1,50	47,29
Br.str14-4_B	Brenksestraat 14-4	4,50	49,09
Br.str14-5_A	Brenksestraat 14-5	1,50	45,88
Br.str14-5_B	Brenksestraat 14-5	4,50	48,09
Br.str14-6_A	Brenksestraat 14-6	1,50	17,62
Br.str14-6_B	Brenksestraat 14-6	4,50	12,48
Br.str1-5_A	Brenksestraat 1-5	1,50	44,15
Br.str1-6_A	Brenksestraat 1-6	1,50	45,31
Br.str16-1_A	Brenksestraat 16-1	1,50	46,68
Br.str16-1_B	Brenksestraat 16-1	4,50	48,58
Br.str16-2_A	Brenksestraat 16-2	1,50	49,75
Br.str16-2_B	Brenksestraat 16-2	4,50	52,08
Br.str16-3_A	Brenksestraat 16-3	1,50	47,79
Br.str16-3_B	Brenksestraat 16-3	4,50	50,06
Br.str5-1_A	Brenksestraat 5-1	1,50	32,57
Br.str5-1_B	Brenksestraat 5-1	4,50	34,84
Br.str5-2_A	Brenksestraat 5-2	1,50	37,06
Br.str5-2_B	Brenksestraat 5-2	4,50	37,70
Br.str5-3_A	Brenksestraat 5-3	1,50	34,55
Br.str5-3_B	Brenksestraat 5-3	4,50	35,05
Br.str5-4_A	Brenksestraat 5-4	1,50	16,99
Br.str5-4_B	Brenksestraat 5-4	4,50	14,91
Br.str5-5_A	Brenksestraat 5-5	1,50	23,43
Br.str5-5_B	Brenksestraat 5-5	4,50	30,68

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Planjaar 2025
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Verlengde Voorstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Br.str5-6_A	Brenksestraat 5-6	1,50	24,72
Br.str5-6_B	Brenksestraat 5-6	4,50	32,14
Sp.str2-1_A	Spoorstraat 2-1	1,50	32,24
Sp.str2-1_B	Spoorstraat 2-1	4,50	32,98
Sp.str2-2_A	Spoorstraat 2-2	1,50	31,05
Sp.str2-2_B	Spoorstraat 2-2	4,50	30,72
Sp.str2-3_A	Spoorstraat 2-3	1,50	36,96
Sp.str2-3_B	Spoorstraat 2-3	4,50	38,70
St.weg1b-1_A	Stationsweg 1b-1	1,50	18,62
St.weg1b-2_A	Stationsweg 1b-2	1,50	18,82
St.weg1b-3_A	Stationsweg 1b-3	1,50	26,85
St.weg2a-1_A	Stationsweg 2a-1	1,50	32,55
St.weg2a-1_B	Stationsweg 2a-1	4,50	33,36
St.weg2a-2_A	Stationsweg 2a-2	1,50	34,13
St.weg2a-2_B	Stationsweg 2a-2	4,50	34,92
St.weg2a-3_A	Stationsweg 2a-3	1,50	20,95
St.weg2a-3_B	Stationsweg 2a-3	4,50	24,57
St.weg3-1_A	Stationsweg 3-1	1,50	--
St.weg3-1_B	Stationsweg 3-1	4,50	--
St.weg3-1_C	Stationsweg 3-1	7,50	--
St.weg3-2_A	Stationsweg 3-2	1,50	--
St.weg3-2_B	Stationsweg 3-2	4,50	--
St.weg3-2_C	Stationsweg 3-2	7,50	--
St.weg3-3_A	Stationsweg 3-3	1,50	23,98
St.weg3-3_B	Stationsweg 3-3	4,50	25,55
St.weg3-3_C	Stationsweg 3-3	7,50	26,03
St.weg3-4_A	Stationsweg 3-4	1,50	19,57
St.weg3-4_B	Stationsweg 3-4	4,50	--
St.weg3-4_C	Stationsweg 3-4	7,50	--
Vo.str30-1_A	Voorstraat 30-1	1,50	43,72
Vo.str30-1_B	Voorstraat 30-1	4,50	45,93
Vo.str30-2_A	Voorstraat 30-2	1,50	43,38
Vo.str30-2_B	Voorstraat 30-2	4,50	45,27
Vo.str30-3_A	Voorstraat 30-3	1,50	42,75
Vo.str30-3_B	Voorstraat 30-3	4,50	44,75
Vo.str30-4_A	Voorstraat 30-4	1,50	35,19
Vo.str30-4_B	Voorstraat 30-4	4,50	39,79
Vo.str30-5_A	Voorstraat 30-5	1,50	33,79
Vo.str30-5_B	Voorstraat 30-5	4,50	38,60
Vo.str30-6_A	Voorstraat 30-6	1,50	33,71
Vo.str30-6_B	Voorstraat 30-6	4,50	35,27
Vo.str30-7_A	Voorstraat 30-7	1,50	33,57
Vo.str30-7_B	Voorstraat 30-7	4,50	35,98
Vo.str45-1_A	Voorstraat 45-1	1,50	18,67
Vo.str45-1_B	Voorstraat 45-1	4,50	20,18
Vo.str45-2_A	Voorstraat 45-2	1,50	18,25
Vo.str45-2_B	Voorstraat 45-2	4,50	25,73
Vo.str49-1_A	Voorstraat 49-1	1,50	28,06
Vo.str49-1_B	Voorstraat 49-1	4,50	28,97
Vo.str49-2_A	Voorstraat 49-2	1,50	33,77
Vo.str49-2_B	Voorstraat 49-2	4,50	35,23
Vo.str49-3_A	Voorstraat 49-3	1,50	23,28
Vo.str49-3_B	Voorstraat 49-3	4,50	27,87
Vo.str49-4_A	Voorstraat 49-4	1,50	22,78
Vo.str49-4_B	Voorstraat 49-4	4,50	27,10
Vo.str49-5_A	Voorstraat 49-5	1,50	32,02

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Planjaar 2025
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Verlengde Voorstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Vo.str49-5_B	Voorstraat 49-5	4,50	34,38
Vo.str49-6_A	Voorstraat 49-6	1,50	32,49
Vo.str49-6_B	Voorstraat 49-6	4,50	34,51
Vo.str49-7_A	Voorstraat 49-7	1,50	33,59
Vo.str49-7_B	Voorstraat 49-7	4,50	35,14
Vo.str51-1_A	Voorstraat 51-1	1,50	50,37
Vo.str51-1_B	Voorstraat 51-1	4,50	52,00
Vo.str51-2_A	Voorstraat 51-2	1,50	50,86
Vo.str51-2_B	Voorstraat 51-2	4,50	51,86
Vo.str51-3_A	Voorstraat 51-3	1,50	50,41
Vo.str51-3_B	Voorstraat 51-3	4,50	51,61
Vo.str51-4_A	Voorstraat 51-4	1,50	36,21
Vo.str51-4_B	Voorstraat 51-4	4,50	36,72

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4 Resultaten reconstructie

Bron: Voorstraat

Identificatie	Adres	Hoogte	2014	2025	verschil 2025-2014	toetsingsverschil	reconstructie
Ac.str38-1_A	Achterstraat 38-1	1,5	34,91	37,48	2,57	n.v.t.	nee
Ac.str38-1_B	Achterstraat 38-1	4,5	36,2	38,7	2,50	n.v.t.	nee
Ac.str38-2_A	Achterstraat 38-2	1,5	34,66	37,32	2,66	n.v.t.	nee
Ac.str38-2_B	Achterstraat 38-2	4,5	35,96	38,53	2,57	n.v.t.	nee
Ac.str38-3_A	Achterstraat 38-3	1,5	36,67	39,32	2,65	n.v.t.	nee
Ac.str38-3_B	Achterstraat 38-3	4,5	38,32	40,77	2,45	n.v.t.	nee
Ac.str38-4_A	Achterstraat 38-4	1,5	36,44	39,28	2,84	n.v.t.	nee
Ac.str38-4_B	Achterstraat 38-4	4,5	38,08	40,73	2,65	n.v.t.	nee
Ac.str51-1_A	Achterstraat 51-1	1,5	33,05	35,54	2,49	n.v.t.	nee
Ac.str51-1_B	Achterstraat 51-1	4,5	34,66	37,01	2,35	n.v.t.	nee
Ac.str51-2_A	Achterstraat 51-2	1,5	34,26	36,93	2,67	n.v.t.	nee
Ac.str51-2_B	Achterstraat 51-2	4,5	35,84	38,39	2,55	n.v.t.	nee
Ac.str51-3_A	Achterstraat 51-3	1,5	34,33	36,96	2,63	n.v.t.	nee
Ac.str51-3_B	Achterstraat 51-3	4,5	37,1	39,31	2,21	n.v.t.	nee
Ac.str51-4_A	Achterstraat 51-4	1,5	33,79	36,31	2,52	n.v.t.	nee
Ac.str51-4_B	Achterstraat 51-4	4,5	36,91	38,96	2,05	n.v.t.	nee
Ac.str55-1_A	Achterstraat 55-1	1,5	32,83	35,74	2,91	n.v.t.	nee
Ac.str55-1_B	Achterstraat 55-1	4,5	34,77	37,44	2,67	n.v.t.	nee
Ac.str55-2_A	Achterstraat 55-2	1,5	26,69	29,71	3,02	n.v.t.	nee
Ac.str55-2_B	Achterstraat 55-2	4,5	28,74	31,52	2,78	n.v.t.	nee
Ac.str55-3_A	Achterstraat 55-3	1,5	33,86	36,75	2,89	n.v.t.	nee
Ac.str55-3_B	Achterstraat 55-3	4,5	35,95	38,68	2,73	n.v.t.	nee
Br.str1-1_A	Brenksestraat 1-1	1,5	27,47	22,29	-5,18	n.v.t.	nee
Br.str1-2_A	Brenksestraat 1-2	1,5	30,8	28,07	-2,73	n.v.t.	nee
Br.str1-3_A	Brenksestraat 1-3	1,5	-4,59	-2,07	2,52	n.v.t.	nee
Br.str1-4_A	Brenksestraat 1-4	1,5	5,87	8,45	2,58	n.v.t.	nee
Br.str14-1_A	Brenksestraat 14-1	1,5	47,78	47,18	-0,60	n.v.t.	nee
Br.str14-1_B	Brenksestraat 14-1	4,5	49,36	49,3	-0,06	-0,06	nee
Br.str14-2_A	Brenksestraat 14-2	1,5	50,27	47,56	-2,71	-2,27	nee
Br.str14-2_B	Brenksestraat 14-2	4,5	51,72	49,74	-1,98	-1,98	nee
Br.str14-3_A	Brenksestraat 14-3	1,5	49,69	45,58	-4,11	-1,69	nee
Br.str14-3_B	Brenksestraat 14-3	4,5	50,87	47,5	-3,37	-2,87	nee
Br.str14-4_A	Brenksestraat 14-4	1,5	48,1	42,11	-5,99	-0,10	nee
Br.str14-4_B	Brenksestraat 14-4	4,5	49,28	43,52	-5,76	-1,28	nee
Br.str14-5_A	Brenksestraat 14-5	1,5	46,84	41,35	-5,49	n.v.t.	nee
Br.str14-5_B	Brenksestraat 14-5	4,5	48,6	43,25	-5,35	-0,60	nee
Br.str14-6_A	Brenksestraat 14-6	1,5	38,47	41,83	3,36	n.v.t.	nee
Br.str14-6_B	Brenksestraat 14-6	4,5	40,3	43,68	3,38	n.v.t.	nee
Br.str1-5_A	Brenksestraat 1-5	1,5	30,46	28,13	-2,33	n.v.t.	nee
Br.str1-6_A	Brenksestraat 1-6	1,5	23,6	19,09	-4,51	n.v.t.	nee
Br.str16-1_A	Brenksestraat 16-1	1,5	23,64	26,21	2,57	n.v.t.	nee
Br.str16-1_B	Brenksestraat 16-1	4,5	13,25	26,76	13,51	n.v.t.	nee
Br.str16-2_A	Brenksestraat 16-2	1,5	30,09	31,42	1,33	n.v.t.	nee
Br.str16-2_B	Brenksestraat 16-2	4,5	30,95	33,43	2,48	n.v.t.	nee
Br.str16-3_A	Brenksestraat 16-3	1,5	37,15	33,99	-3,16	n.v.t.	nee

Br.str16-3_B	Brenksestraat 16-3	4,5	38,62	35,62	-3,00	n.v.t.	nee
Br.str5-1_A	Brenksestraat 5-1	1,5	36,49	36,25	-0,24	n.v.t.	nee
Br.str5-1_B	Brenksestraat 5-1	4,5	38,23	39,02	0,79	n.v.t.	nee
Br.str5-2_A	Brenksestraat 5-2	1,5	35,04	28,7	-6,34	n.v.t.	nee
Br.str5-2_B	Brenksestraat 5-2	4,5	35,41	29,07	-6,34	n.v.t.	nee
Br.str5-3_A	Brenksestraat 5-3	1,5	33,12	26,95	-6,17	n.v.t.	nee
Br.str5-3_B	Brenksestraat 5-3	4,5	33,25	27,21	-6,04	n.v.t.	nee
Br.str5-4_A	Brenksestraat 5-4	1,5	32,28	35,63	3,35	n.v.t.	nee
Br.str5-4_B	Brenksestraat 5-4	4,5	33,27	36,63	3,36	n.v.t.	nee
Br.str5-5_A	Brenksestraat 5-5	1,5	36,76	40,06	3,30	n.v.t.	nee
Br.str5-5_B	Brenksestraat 5-5	4,5	38,41	41,71	3,30	n.v.t.	nee
Br.str5-6_A	Brenksestraat 5-6	1,5	37,04	40,38	3,34	n.v.t.	nee
Br.str5-6_B	Brenksestraat 5-6	4,5	38,26	41,58	3,32	n.v.t.	nee
Sp.str2-1_A	Spoorstraat 2-1	1,5	19,24	22,76	3,52	n.v.t.	nee
Sp.str2-1_B	Spoorstraat 2-1	4,5	23,72	24,39	0,67	n.v.t.	nee
Sp.str2-2_A	Spoorstraat 2-2	1,5	33,56	36,73	3,17	n.v.t.	nee
Sp.str2-2_B	Spoorstraat 2-2	4,5	34,9	37,78	2,88	n.v.t.	nee
Sp.str2-3_A	Spoorstraat 2-3	1,5	20,61	20,77	0,16	n.v.t.	nee
Sp.str2-3_B	Spoorstraat 2-3	4,5	29,73	31,75	2,02	n.v.t.	nee
St.weg1b-1_A	Stationsweg 1b-1	1,5	19,16	20,4	1,24	n.v.t.	nee
St.weg1b-2_A	Stationsweg 1b-2	1,5	24,91	27,8	2,89	n.v.t.	nee
St.weg1b-3_A	Stationsweg 1b-3	1,5	31,57	34,42	2,85	n.v.t.	nee
St.weg2a-1_A	Stationsweg 2a-1	1,5	39,33	42,25	2,92	n.v.t.	nee
St.weg2a-1_B	Stationsweg 2a-1	4,5	40,48	43,41	2,93	n.v.t.	nee
St.weg2a-2_A	Stationsweg 2a-2	1,5	36,63	39,31	2,68	n.v.t.	nee
St.weg2a-2_B	Stationsweg 2a-2	4,5	37,33	39,99	2,66	n.v.t.	nee
St.weg2a-3_A	Stationsweg 2a-3	1,5	39,05	42,13	3,08	n.v.t.	nee
St.weg2a-3_B	Stationsweg 2a-3	4,5	40,25	43,3	3,05	n.v.t.	nee
St.weg3-1_A	Stationsweg 3-1	1,5	14,33	17,59	3,26	n.v.t.	nee
St.weg3-1_B	Stationsweg 3-1	4,5	15,42	18,67	3,25	n.v.t.	nee
St.weg3-1_C	Stationsweg 3-1	7,5	14,93	18,15	3,22	n.v.t.	nee
St.weg3-2_A	Stationsweg 3-2	1,5	7,64	11,05	3,41	n.v.t.	nee
St.weg3-2_B	Stationsweg 3-2	4,5	8,48	11,9	3,42	n.v.t.	nee
St.weg3-2_C	Stationsweg 3-2	7,5	-5,34	-2,2	3,14	n.v.t.	nee
St.weg3-3_A	Stationsweg 3-3	1,5	26,63	29,32	2,69	n.v.t.	nee
St.weg3-3_B	Stationsweg 3-3	4,5	27,64	30,4	2,76	n.v.t.	nee
St.weg3-3_C	Stationsweg 3-3	7,5	27,85	30,58	2,73	n.v.t.	nee
St.weg3-4_A	Stationsweg 3-4	1,5	14,79	16,18	1,39	n.v.t.	nee
St.weg3-4_B	Stationsweg 3-4	4,5	13,75	15,58	1,83	n.v.t.	nee
St.weg3-4_C	Stationsweg 3-4	7,5	-7	-3,55	3,45	n.v.t.	nee
Vo.str30-1_A	Voorstraat 30-1	1,5	48,42	51,03	2,61	2,61	ja
Vo.str30-1_B	Voorstraat 30-1	4,5	49,65	52,12	2,47	2,47	ja
Vo.str30-2_A	Voorstraat 30-2	1,5	42,02	34,32	-7,70	n.v.t.	nee
Vo.str30-2_B	Voorstraat 30-2	4,5	43,86	36	-7,86	n.v.t.	nee
Vo.str30-3_A	Voorstraat 30-3	1,5	42,21	41,51	-0,70	n.v.t.	nee
Vo.str30-3_B	Voorstraat 30-3	4,5	44,25	43,89	-0,36	n.v.t.	nee
Vo.str30-4_A	Voorstraat 30-4	1,5	49,68	53,25	3,57	3,57	ja
Vo.str30-4_B	Voorstraat 30-4	4,5	50,77	54,32	3,55	3,55	ja
Vo.str30-5_A	Voorstraat 30-5	1,5	48,25	51,77	3,52	3,52	ja

Vo.str30-5_B	Voorstraat 30-5	4,5	49,75	53,25	3,50	3,50	ja
Vo.str30-6_A	Voorstraat 30-6	1,5	33,13	26,09	-7,04	n.v.t.	nee
Vo.str30-6_B	Voorstraat 30-6	4,5	34,72	27,81	-6,91	n.v.t.	nee
Vo.str30-7_A	Voorstraat 30-7	1,5	45,98	49,48	3,50	1,48	nee
Vo.str30-7_B	Voorstraat 30-7	4,5	47,81	51,28	3,47	3,28	ja
Vo.str45-1_A	Voorstraat 45-1	1,5	38,63	41,71	3,08	n.v.t.	nee
Vo.str45-1_B	Voorstraat 45-1	4,5	40,03	43,1	3,07	n.v.t.	nee
Vo.str45-2_A	Voorstraat 45-2	1,5	41,09	44,19	3,10	n.v.t.	nee
Vo.str45-2_B	Voorstraat 45-2	4,5	42,8	45,9	3,10	n.v.t.	nee
Vo.str49-1_A	Voorstraat 49-1	1,5	56,18	59,39	3,21	3,21	ja
Vo.str49-1_B	Voorstraat 49-1	4,5	56,26	59,47	3,21	3,21	ja
Vo.str49-2_A	Voorstraat 49-2	1,5	52,01	55,21	3,20	3,20	ja
Vo.str49-2_B	Voorstraat 49-2	4,5	52,33	55,51	3,18	3,18	ja
Vo.str49-3_A	Voorstraat 49-3	1,5	51,39	54,62	3,23	3,23	ja
Vo.str49-3_B	Voorstraat 49-3	4,5	51,81	55,03	3,22	3,22	ja
Vo.str49-4_A	Voorstraat 49-4	1,5	47,71	50,94	3,23	2,94	ja
Vo.str49-4_B	Voorstraat 49-4	4,5	48,86	52,08	3,22	3,22	ja
Vo.str49-5_A	Voorstraat 49-5	1,5	35,16	38,35	3,19	n.v.t.	nee
Vo.str49-5_B	Voorstraat 49-5	4,5	29,36	31,26	1,90	n.v.t.	nee
Vo.str49-6_A	Voorstraat 49-6	1,5	36,41	39,56	3,15	n.v.t.	nee
Vo.str49-6_B	Voorstraat 49-6	4,5	29,46	31,05	1,59	n.v.t.	nee
Vo.str49-7_A	Voorstraat 49-7	1,5	48,35	51,51	3,16	3,16	ja
Vo.str49-7_B	Voorstraat 49-7	4,5	49,04	52,18	3,14	3,14	ja
Vo.str51-1_A	Voorstraat 51-1	1,5	43,11	38,57	-4,54	n.v.t.	nee
Vo.str51-1_B	Voorstraat 51-1	4,5	44,82	40	-4,82	n.v.t.	nee
Vo.str51-2_A	Voorstraat 51-2	1,5	48,72	49,74	1,02	1,02	nee
Vo.str51-2_B	Voorstraat 51-2	4,5	50,16	51,14	0,98	0,98	nee
Vo.str51-3_A	Voorstraat 51-3	1,5	50,04	51,93	1,89	1,89	ja
Vo.str51-3_B	Voorstraat 51-3	4,5	51,31	53,06	1,75	1,75	ja
Vo.str51-4_A	Voorstraat 51-4	1,5	49,04	52,41	3,37	3,37	ja
Vo.str51-4_B	Voorstraat 51-4	4,5	50,57	53,84	3,27	3,27	ja

Bron: Brenksestraat

Identificatie	Adres	Hoogte	2014	2025	verschil 2025-2014	toetsingsverschil	reconstructie
Ac.str38-1_A	Achterstraat 38-1	1,5	19,52	20,56	1,04	n.v.t.	nee
Ac.str38-1_B	Achterstraat 38-1	4,5	20,72	21,71	0,99	n.v.t.	nee
Ac.str38-2_A	Achterstraat 38-2	1,5	19,63	20,6	0,97	n.v.t.	nee
Ac.str38-2_B	Achterstraat 38-2	4,5	20,77	21,79	1,02	n.v.t.	nee
Ac.str38-3_A	Achterstraat 38-3	1,5	17,19	18,51	1,32	n.v.t.	nee
Ac.str38-3_B	Achterstraat 38-3	4,5	19,26	20,59	1,33	n.v.t.	nee
Ac.str38-4_A	Achterstraat 38-4	1,5	17,29	18,48	1,19	n.v.t.	nee
Ac.str38-4_B	Achterstraat 38-4	4,5	19,38	20,67	1,29	n.v.t.	nee
Ac.str51-1_A	Achterstraat 51-1	1,5	19,2	20,2	1,00	n.v.t.	nee
Ac.str51-1_B	Achterstraat 51-1	4,5	20,86	21,87	1,01	n.v.t.	nee
Ac.str51-2_A	Achterstraat 51-2	1,5	17,11	18,07	0,96	n.v.t.	nee
Ac.str51-2_B	Achterstraat 51-2	4,5	19,36	20,58	1,22	n.v.t.	nee
Ac.str51-3_A	Achterstraat 51-3	1,5	16,02	16,98	0,96	n.v.t.	nee
Ac.str51-3_B	Achterstraat 51-3	4,5	18,96	20,02	1,06	n.v.t.	nee
Ac.str51-4_A	Achterstraat 51-4	1,5	16,07	17,06	0,99	n.v.t.	nee
Ac.str51-4_B	Achterstraat 51-4	4,5	19,01	20,03	1,02	n.v.t.	nee
Ac.str55-1_A	Achterstraat 55-1	1,5	21,2	22,33	1,13	n.v.t.	nee
Ac.str55-1_B	Achterstraat 55-1	4,5	22,73	23,88	1,15	n.v.t.	nee
Ac.str55-2_A	Achterstraat 55-2	1,5	20,69	21,69	1,00	n.v.t.	nee
Ac.str55-2_B	Achterstraat 55-2	4,5	22,08	23,06	0,98	n.v.t.	nee
Ac.str55-3_A	Achterstraat 55-3	1,5	15,69	16,7	1,01	n.v.t.	nee
Ac.str55-3_B	Achterstraat 55-3	4,5	18,56	19,71	1,15	n.v.t.	nee
Br.str1-1_A	Brenksestraat 1-1	1,5	39,74	39,75	0,01	n.v.t.	nee
Br.str1-2_A	Brenksestraat 1-2	1,5	38,09	38,06	-0,03	n.v.t.	nee
Br.str1-3_A	Brenksestraat 1-3	1,5	34,7	34,08	-0,62	n.v.t.	nee
Br.str1-4_A	Brenksestraat 1-4	1,5	34,29	31,91	-2,38	n.v.t.	nee
Br.str14-1_A	Brenksestraat 14-1	1,5	40,23	40,92	0,69	n.v.t.	nee
Br.str14-1_B	Brenksestraat 14-1	4,5	40,82	41,44	0,62	n.v.t.	nee
Br.str14-2_A	Brenksestraat 14-2	1,5	37,11	37,2	0,09	n.v.t.	nee
Br.str14-2_B	Brenksestraat 14-2	4,5	37,88	38,2	0,32	n.v.t.	nee
Br.str14-3_A	Brenksestraat 14-3	1,5	34,2	33,67	-0,53	n.v.t.	nee
Br.str14-3_B	Brenksestraat 14-3	4,5	35,33	35,23	-0,10	n.v.t.	nee
Br.str14-4_A	Brenksestraat 14-4	1,5	30,96	30,4	-0,56	n.v.t.	nee
Br.str14-4_B	Brenksestraat 14-4	4,5	32,4	32,15	-0,25	n.v.t.	nee
Br.str14-5_A	Brenksestraat 14-5	1,5	29,46	30,01	0,55	n.v.t.	nee
Br.str14-5_B	Brenksestraat 14-5	4,5	31,36	31,99	0,63	n.v.t.	nee
Br.str14-6_A	Brenksestraat 14-6	1,5	37,2	38,29	1,09	n.v.t.	nee
Br.str14-6_B	Brenksestraat 14-6	4,5	37,73	38,8	1,07	n.v.t.	nee
Br.str1-5_A	Brenksestraat 1-5	1,5	33,47	33,38	-0,09	n.v.t.	nee
Br.str1-6_A	Brenksestraat 1-6	1,5	32,97	26,24	-6,73	n.v.t.	nee
Br.str16-1_A	Brenksestraat 16-1	1,5	38,59	38,51	-0,08	n.v.t.	nee
Br.str16-1_B	Brenksestraat 16-1	4,5	39,29	39,2	-0,09	n.v.t.	nee
Br.str16-2_A	Brenksestraat 16-2	1,5	41,61	41,59	-0,02	n.v.t.	nee
Br.str16-2_B	Brenksestraat 16-2	4,5	41,88	41,96	0,08	n.v.t.	nee
Br.str16-3_A	Brenksestraat 16-3	1,5	36,48	36,88	0,40	n.v.t.	nee

Br.str16-3_B	Brenksestraat 16-3	4,5	37,28	37,8	0,52	n.v.t.	nee
Br.str5-1_A	Brenksestraat 5-1	1,5	35,42	36,48	1,06	n.v.t.	nee
Br.str5-1_B	Brenksestraat 5-1	4,5	36,6	37,65	1,05	n.v.t.	nee
Br.str5-2_A	Brenksestraat 5-2	1,5	38,48	39,51	1,03	n.v.t.	nee
Br.str5-2_B	Brenksestraat 5-2	4,5	39,21	40,23	1,02	n.v.t.	nee
Br.str5-3_A	Brenksestraat 5-3	1,5	38,65	39,69	1,04	n.v.t.	nee
Br.str5-3_B	Brenksestraat 5-3	4,5	39,23	40,26	1,03	n.v.t.	nee
Br.str5-4_A	Brenksestraat 5-4	1,5	33,37	34,43	1,06	n.v.t.	nee
Br.str5-4_B	Brenksestraat 5-4	4,5	34,17	35,23	1,06	n.v.t.	nee
Br.str5-5_A	Brenksestraat 5-5	1,5	8,76	10,27	1,51	n.v.t.	nee
Br.str5-5_B	Brenksestraat 5-5	4,5	13,55	15,3	1,75	n.v.t.	nee
Br.str5-6_A	Brenksestraat 5-6	1,5	22,43	23,51	1,08	n.v.t.	nee
Br.str5-6_B	Brenksestraat 5-6	4,5	24,44	25,59	1,15	n.v.t.	nee
Sp.str2-1_A	Spoorstraat 2-1	1,5	21,98	23,02	1,04	n.v.t.	nee
Sp.str2-1_B	Spoorstraat 2-1	4,5	23,32	24,15	0,83	n.v.t.	nee
Sp.str2-2_A	Spoorstraat 2-2	1,5	15,28	16,93	1,65	n.v.t.	nee
Sp.str2-2_B	Spoorstraat 2-2	4,5	17	18,24	1,24	n.v.t.	nee
Sp.str2-3_A	Spoorstraat 2-3	1,5	24,03	25,28	1,25	n.v.t.	nee
Sp.str2-3_B	Spoorstraat 2-3	4,5	25,31	26,64	1,33	n.v.t.	nee
St.weg1b-1_A	Stationsweg 1b-1	1,5	6,24	7,03	0,79	n.v.t.	nee
St.weg1b-2_A	Stationsweg 1b-2	1,5	5,79	6,81	1,02	n.v.t.	nee
St.weg1b-3_A	Stationsweg 1b-3	1,5	20,19	21,27	1,08	n.v.t.	nee
St.weg2a-1_A	Stationsweg 2a-1	1,5	18,78	19,75	0,97	n.v.t.	nee
St.weg2a-1_B	Stationsweg 2a-1	4,5	19,81	20,89	1,08	n.v.t.	nee
St.weg2a-2_A	Stationsweg 2a-2	1,5	19,22	20,33	1,11	n.v.t.	nee
St.weg2a-2_B	Stationsweg 2a-2	4,5	20	21,25	1,25	n.v.t.	nee
St.weg2a-3_A	Stationsweg 2a-3	1,5	16,38	17,3	0,92	n.v.t.	nee
St.weg2a-3_B	Stationsweg 2a-3	4,5	17,88	18,95	1,07	n.v.t.	nee
St.weg3-1_A	Stationsweg 3-1	1,5	2,78	3,79	1,01	n.v.t.	nee
St.weg3-1_B	Stationsweg 3-1	4,5	3,58	4,57	0,99	n.v.t.	nee
St.weg3-1_C	Stationsweg 3-1	7,5	3,4	4,47	1,07	n.v.t.	nee
St.weg3-2_A	Stationsweg 3-2	1,5	-2,64	-1,85	0,79	n.v.t.	nee
St.weg3-2_B	Stationsweg 3-2	4,5	-1,14	-0,34	0,80	n.v.t.	nee
St.weg3-2_C	Stationsweg 3-2	7,5	-2,03	-0,97	1,06	n.v.t.	nee
St.weg3-3_A	Stationsweg 3-3	1,5	17,46	18,64	1,18	n.v.t.	nee
St.weg3-3_B	Stationsweg 3-3	4,5	18,07	19,24	1,17	n.v.t.	nee
St.weg3-3_C	Stationsweg 3-3	7,5	18,48	19,63	1,15	n.v.t.	nee
St.weg3-4_A	Stationsweg 3-4	1,5	7,48	8,48	1,00	n.v.t.	nee
St.weg3-4_B	Stationsweg 3-4	4,5	8,6	9,63	1,03	n.v.t.	nee
St.weg3-4_C	Stationsweg 3-4	7,5	-8,39	-7,42	0,97	n.v.t.	nee
Vo.str30-1_A	Voorstraat 30-1	1,5	32,65	33,77	1,12	n.v.t.	nee
Vo.str30-1_B	Voorstraat 30-1	4,5	34,18	35,31	1,13	n.v.t.	nee
Vo.str30-2_A	Voorstraat 30-2	1,5	36,89	37,88	0,99	n.v.t.	nee
Vo.str30-2_B	Voorstraat 30-2	4,5	38	38,96	0,96	n.v.t.	nee
Vo.str30-3_A	Voorstraat 30-3	1,5	37,05	38,04	0,99	n.v.t.	nee
Vo.str30-3_B	Voorstraat 30-3	4,5	37,87	38,83	0,96	n.v.t.	nee
Vo.str30-4_A	Voorstraat 30-4	1,5	19	20,05	1,05	n.v.t.	nee
Vo.str30-4_B	Voorstraat 30-4	4,5	20,93	21,9	0,97	n.v.t.	nee
Vo.str30-5_A	Voorstraat 30-5	1,5	17,5	18,47	0,97	n.v.t.	nee

Vo.str30-5_B	Voorstraat 30-5	4,5	19,72	20,29	0,57	n.v.t.	nee
Vo.str30-6_A	Voorstraat 30-6	1,5	39,54	40,56	1,02	n.v.t.	nee
Vo.str30-6_B	Voorstraat 30-6	4,5	40,18	41,21	1,03	n.v.t.	nee
Vo.str30-7_A	Voorstraat 30-7	1,5	15,77	17,09	1,32	n.v.t.	nee
Vo.str30-7_B	Voorstraat 30-7	4,5	17,41	18,48	1,07	n.v.t.	nee
Vo.str45-1_A	Voorstraat 45-1	1,5	16,99	18,04	1,05	n.v.t.	nee
Vo.str45-1_B	Voorstraat 45-1	4,5	18,23	19,29	1,06	n.v.t.	nee
Vo.str45-2_A	Voorstraat 45-2	1,5	18,73	19,85	1,12	n.v.t.	nee
Vo.str45-2_B	Voorstraat 45-2	4,5	20,21	21,35	1,14	n.v.t.	nee
Vo.str49-1_A	Voorstraat 49-1	1,5	20,43	21,59	1,16	n.v.t.	nee
Vo.str49-1_B	Voorstraat 49-1	4,5	21,19	22,3	1,11	n.v.t.	nee
Vo.str49-2_A	Voorstraat 49-2	1,5	21,96	23,17	1,21	n.v.t.	nee
Vo.str49-2_B	Voorstraat 49-2	4,5	23,14	24,25	1,11	n.v.t.	nee
Vo.str49-3_A	Voorstraat 49-3	1,5	12,93	14,2	1,27	n.v.t.	nee
Vo.str49-3_B	Voorstraat 49-3	4,5	15,34	16,34	1,00	n.v.t.	nee
Vo.str49-4_A	Voorstraat 49-4	1,5	12,82	13,82	1,00	n.v.t.	nee
Vo.str49-4_B	Voorstraat 49-4	4,5	15,3	16,3	1,00	n.v.t.	nee
Vo.str49-5_A	Voorstraat 49-5	1,5	14,96	16,53	1,57	n.v.t.	nee
Vo.str49-5_B	Voorstraat 49-5	4,5	18,47	19,54	1,07	n.v.t.	nee
Vo.str49-6_A	Voorstraat 49-6	1,5	17,04	18,52	1,48	n.v.t.	nee
Vo.str49-6_B	Voorstraat 49-6	4,5	18,51	19,63	1,12	n.v.t.	nee
Vo.str49-7_A	Voorstraat 49-7	1,5	21	22,26	1,26	n.v.t.	nee
Vo.str49-7_B	Voorstraat 49-7	4,5	22,19	23,32	1,13	n.v.t.	nee
Vo.str51-1_A	Voorstraat 51-1	1,5	33,7	32,11	-1,59	n.v.t.	nee
Vo.str51-1_B	Voorstraat 51-1	4,5	35,18	34,2	-0,98	n.v.t.	nee
Vo.str51-2_A	Voorstraat 51-2	1,5	34,06	32,69	-1,37	n.v.t.	nee
Vo.str51-2_B	Voorstraat 51-2	4,5	35,41	34,21	-1,20	n.v.t.	nee
Vo.str51-3_A	Voorstraat 51-3	1,5	33,53	33,42	-0,11	n.v.t.	nee
Vo.str51-3_B	Voorstraat 51-3	4,5	35,04	34,91	-0,13	n.v.t.	nee
Vo.str51-4_A	Voorstraat 51-4	1,5	28,71	30,7	1,99	n.v.t.	nee
Vo.str51-4_B	Voorstraat 51-4	4,5	30,39	32,38	1,99	n.v.t.	nee

Bron: N323

Identificatie	Adres	Hoogte	2014	2025	verschil 2025-2014	toetsingsverschil	reconstructie
Ac.str38-1_A	Achterstraat 38-1	1,5	45,06	45,91	0,85	n.v.t.	nee
Ac.str38-1_B	Achterstraat 38-1	4,5	46,57	47,41	0,84	n.v.t.	nee
Ac.str38-2_A	Achterstraat 38-2	1,5	45,04	45,88	0,84	n.v.t.	nee
Ac.str38-2_B	Achterstraat 38-2	4,5	46,49	47,3	0,81	n.v.t.	nee
Ac.str38-3_A	Achterstraat 38-3	1,5	33,35	34,22	0,87	n.v.t.	nee
Ac.str38-3_B	Achterstraat 38-3	4,5	34,53	35,35	0,82	n.v.t.	nee
Ac.str38-4_A	Achterstraat 38-4	1,5	32,99	33,86	0,87	n.v.t.	nee
Ac.str38-4_B	Achterstraat 38-4	4,5	34,84	35,63	0,79	n.v.t.	nee
Ac.str51-1_A	Achterstraat 51-1	1,5	44,41	45,25	0,84	n.v.t.	nee
Ac.str51-1_B	Achterstraat 51-1	4,5	48,58	49,42	0,84	0,84	nee
Ac.str51-2_A	Achterstraat 51-2	1,5	38,25	39,11	0,86	n.v.t.	nee
Ac.str51-2_B	Achterstraat 51-2	4,5	38,62	39,46	0,84	n.v.t.	nee
Ac.str51-3_A	Achterstraat 51-3	1,5	36,38	37,17	0,79	n.v.t.	nee
Ac.str51-3_B	Achterstraat 51-3	4,5	36,78	37,69	0,91	n.v.t.	nee
Ac.str51-4_A	Achterstraat 51-4	1,5	37,38	38,21	0,83	n.v.t.	nee
Ac.str51-4_B	Achterstraat 51-4	4,5	38,34	39,23	0,89	n.v.t.	nee
Ac.str55-1_A	Achterstraat 55-1	1,5	46,51	47,35	0,84	n.v.t.	nee
Ac.str55-1_B	Achterstraat 55-1	4,5	47,88	48,82	0,94	0,82	nee
Ac.str55-2_A	Achterstraat 55-2	1,5	47,57	48,44	0,87	0,44	nee
Ac.str55-2_B	Achterstraat 55-2	4,5	50,26	51,08	0,82	0,82	nee
Ac.str55-3_A	Achterstraat 55-3	1,5	41,75	42,53	0,78	n.v.t.	nee
Ac.str55-3_B	Achterstraat 55-3	4,5	44	44,85	0,85	n.v.t.	nee
Br.str1-1_A	Brenksestraat 1-1	1,5	48,56	49,87	1,31	1,31	nee
Br.str1-2_A	Brenksestraat 1-2	1,5	44,2	42,87	-1,33	n.v.t.	nee
Br.str1-3_A	Brenksestraat 1-3	1,5	51,61	52,59	0,98	0,98	nee
Br.str1-4_A	Brenksestraat 1-4	1,5	52,72	53,17	0,45	0,45	nee
Br.str14-1_A	Brenksestraat 14-1	1,5	43,68	44,48	0,80	n.v.t.	nee
Br.str14-1_B	Brenksestraat 14-1	4,5	46,04	46,89	0,85	n.v.t.	nee
Br.str14-2_A	Brenksestraat 14-2	1,5	45,04	45,67	0,63	n.v.t.	nee
Br.str14-2_B	Brenksestraat 14-2	4,5	47,28	48,14	0,86	0,14	nee
Br.str14-3_A	Brenksestraat 14-3	1,5	44,62	45,21	0,59	n.v.t.	nee
Br.str14-3_B	Brenksestraat 14-3	4,5	46,38	47,23	0,85	n.v.t.	nee
Br.str14-4_A	Brenksestraat 14-4	1,5	44,59	45,31	0,72	n.v.t.	nee
Br.str14-4_B	Brenksestraat 14-4	4,5	45,97	46,81	0,84	n.v.t.	nee
Br.str14-5_A	Brenksestraat 14-5	1,5	44,03	44,78	0,75	n.v.t.	nee
Br.str14-5_B	Brenksestraat 14-5	4,5	45,93	46,77	0,84	n.v.t.	nee
Br.str14-6_A	Brenksestraat 14-6	1,5	34,72	35,6	0,88	n.v.t.	nee
Br.str14-6_B	Brenksestraat 14-6	4,5	37,33	38,17	0,84	n.v.t.	nee
Br.str1-5_A	Brenksestraat 1-5	1,5	42,66	38,88	-3,78	n.v.t.	nee
Br.str1-6_A	Brenksestraat 1-6	1,5	52,91	51,56	-1,35	-1,35	nee
Br.str16-1_A	Brenksestraat 16-1	1,5	52,88	53,2	0,32	0,32	nee
Br.str16-1_B	Brenksestraat 16-1	4,5	54,14	54,74	0,60	0,60	nee
Br.str16-2_A	Brenksestraat 16-2	1,5	50,97	50,86	-0,11	-0,11	nee
Br.str16-2_B	Brenksestraat 16-2	4,5	51,88	52,45	0,57	0,57	nee
Br.str16-3_A	Brenksestraat 16-3	1,5	42,23	42,14	-0,09	n.v.t.	nee

Br.str16-3_B	Brenksestraat 16-3	4,5	42,67	40,65	-2,02	n.v.t.	nee
Br.str5-1_A	Brenksestraat 5-1	1,5	38,16	39	0,84	n.v.t.	nee
Br.str5-1_B	Brenksestraat 5-1	4,5	42,41	43,25	0,84	n.v.t.	nee
Br.str5-2_A	Brenksestraat 5-2	1,5	39,44	40,32	0,88	n.v.t.	nee
Br.str5-2_B	Brenksestraat 5-2	4,5	39,74	40,62	0,88	n.v.t.	nee
Br.str5-3_A	Brenksestraat 5-3	1,5	36,67	37,55	0,88	n.v.t.	nee
Br.str5-3_B	Brenksestraat 5-3	4,5	37,05	37,93	0,88	n.v.t.	nee
Br.str5-4_A	Brenksestraat 5-4	1,5	32,64	33,46	0,82	n.v.t.	nee
Br.str5-4_B	Brenksestraat 5-4	4,5	31,81	32,63	0,82	n.v.t.	nee
Br.str5-5_A	Brenksestraat 5-5	1,5	37,35	38,17	0,82	n.v.t.	nee
Br.str5-5_B	Brenksestraat 5-5	4,5	42,3	43,09	0,79	n.v.t.	nee
Br.str5-6_A	Brenksestraat 5-6	1,5	35,58	36,39	0,81	n.v.t.	nee
Br.str5-6_B	Brenksestraat 5-6	4,5	42,2	42,99	0,79	n.v.t.	nee
Sp.str2-1_A	Spoorstraat 2-1	1,5	49,17	50,49	1,32	1,32	nee
Sp.str2-1_B	Spoorstraat 2-1	4,5	50,6	51,43	0,83	0,83	nee
Sp.str2-2_A	Spoorstraat 2-2	1,5	44,15	45,26	1,11	n.v.t.	nee
Sp.str2-2_B	Spoorstraat 2-2	4,5	44,51	45,38	0,87	n.v.t.	nee
Sp.str2-3_A	Spoorstraat 2-3	1,5	49	50,13	1,13	1,13	nee
Sp.str2-3_B	Spoorstraat 2-3	4,5	50,29	50,16	-0,13	-0,13	nee
St.weg1b-1_A	Stationsweg 1b-1	1,5	35,6	36,41	0,81	n.v.t.	nee
St.weg1b-2_A	Stationsweg 1b-2	1,5	35,82	36,63	0,81	n.v.t.	nee
St.weg1b-3_A	Stationsweg 1b-3	1,5	38,88	39,72	0,84	n.v.t.	nee
St.weg2a-1_A	Stationsweg 2a-1	1,5	41,86	42,69	0,83	n.v.t.	nee
St.weg2a-1_B	Stationsweg 2a-1	4,5	42,16	42,94	0,78	n.v.t.	nee
St.weg2a-2_A	Stationsweg 2a-2	1,5	44,1	44,97	0,87	n.v.t.	nee
St.weg2a-2_B	Stationsweg 2a-2	4,5	45,68	46,52	0,84	n.v.t.	nee
St.weg2a-3_A	Stationsweg 2a-3	1,5	35,25	36,1	0,85	n.v.t.	nee
St.weg2a-3_B	Stationsweg 2a-3	4,5	30,55	31,38	0,83	n.v.t.	nee
St.weg3-1_A	Stationsweg 3-1	1,5	32,57	33,41	0,84	n.v.t.	nee
St.weg3-1_B	Stationsweg 3-1	4,5	33,9	34,71	0,81	n.v.t.	nee
St.weg3-1_C	Stationsweg 3-1	7,5	33,37	34,18	0,81	n.v.t.	nee
St.weg3-2_A	Stationsweg 3-2	1,5	26,37	27,19	0,82	n.v.t.	nee
St.weg3-2_B	Stationsweg 3-2	4,5	27,32	28,12	0,80	n.v.t.	nee
St.weg3-2_C	Stationsweg 3-2	7,5	22,71	23,48	0,77	n.v.t.	nee
St.weg3-3_A	Stationsweg 3-3	1,5	36,53	37,38	0,85	n.v.t.	nee
St.weg3-3_B	Stationsweg 3-3	4,5	38,07	38,87	0,80	n.v.t.	nee
St.weg3-3_C	Stationsweg 3-3	7,5	38,13	38,92	0,79	n.v.t.	nee
St.weg3-4_A	Stationsweg 3-4	1,5	27,14	27,67	0,53	n.v.t.	nee
St.weg3-4_B	Stationsweg 3-4	4,5	17,5	18,3	0,80	n.v.t.	nee
St.weg3-4_C	Stationsweg 3-4	7,5	--	--	--	--	--
Vo.str30-1_A	Voorstraat 30-1	1,5	44,3	45,22	0,92	n.v.t.	nee
Vo.str30-1_B	Voorstraat 30-1	4,5	46,34	47,22	0,88	n.v.t.	nee
Vo.str30-2_A	Voorstraat 30-2	1,5	39,27	40,29	1,02	n.v.t.	nee
Vo.str30-2_B	Voorstraat 30-2	4,5	40,7	41,74	1,04	n.v.t.	nee
Vo.str30-3_A	Voorstraat 30-3	1,5	41,26	42,14	0,88	n.v.t.	nee
Vo.str30-3_B	Voorstraat 30-3	4,5	43,83	44,74	0,91	n.v.t.	nee
Vo.str30-4_A	Voorstraat 30-4	1,5	43,71	44,71	1,00	n.v.t.	nee
Vo.str30-4_B	Voorstraat 30-4	4,5	46,59	47,45	0,86	n.v.t.	nee
Vo.str30-5_A	Voorstraat 30-5	1,5	44,43	45,56	1,13	n.v.t.	nee

Vo.str30-5_B	Voorstraat 30-5	4,5	46,35	47,16	0,81	n.v.t.	nee
Vo.str30-6_A	Voorstraat 30-6	1,5	34,91	35,78	0,87	n.v.t.	nee
Vo.str30-6_B	Voorstraat 30-6	4,5	37,23	38,1	0,87	n.v.t.	nee
Vo.str30-7_A	Voorstraat 30-7	1,5	44,36	45,39	1,03	n.v.t.	nee
Vo.str30-7_B	Voorstraat 30-7	4,5	45,15	45,99	0,84	n.v.t.	nee
Vo.str45-1_A	Voorstraat 45-1	1,5	29,96	30,82	0,86	n.v.t.	nee
Vo.str45-1_B	Voorstraat 45-1	4,5	28,79	29,58	0,79	n.v.t.	nee
Vo.str45-2_A	Voorstraat 45-2	1,5	38,94	39,79	0,85	n.v.t.	nee
Vo.str45-2_B	Voorstraat 45-2	4,5	42,02	42,85	0,83	n.v.t.	nee
Vo.str49-1_A	Voorstraat 49-1	1,5	32,91	33,95	1,04	n.v.t.	nee
Vo.str49-1_B	Voorstraat 49-1	4,5	33,93	34,86	0,93	n.v.t.	nee
Vo.str49-2_A	Voorstraat 49-2	1,5	41,85	42,69	0,84	n.v.t.	nee
Vo.str49-2_B	Voorstraat 49-2	4,5	43,17	43,99	0,82	n.v.t.	nee
Vo.str49-3_A	Voorstraat 49-3	1,5	39,83	40,69	0,86	n.v.t.	nee
Vo.str49-3_B	Voorstraat 49-3	4,5	41,82	42,65	0,83	n.v.t.	nee
Vo.str49-4_A	Voorstraat 49-4	1,5	39,67	40,54	0,87	n.v.t.	nee
Vo.str49-4_B	Voorstraat 49-4	4,5	41,73	42,56	0,83	n.v.t.	nee
Vo.str49-5_A	Voorstraat 49-5	1,5	43,55	44,38	0,83	n.v.t.	nee
Vo.str49-5_B	Voorstraat 49-5	4,5	46,24	47,06	0,82	n.v.t.	nee
Vo.str49-6_A	Voorstraat 49-6	1,5	43,81	44,63	0,82	n.v.t.	nee
Vo.str49-6_B	Voorstraat 49-6	4,5	46,17	46,98	0,81	n.v.t.	nee
Vo.str49-7_A	Voorstraat 49-7	1,5	42,95	43,8	0,85	n.v.t.	nee
Vo.str49-7_B	Voorstraat 49-7	4,5	44,62	45,46	0,84	n.v.t.	nee
Vo.str51-1_A	Voorstraat 51-1	1,5	44,75	45,26	0,51	n.v.t.	nee
Vo.str51-1_B	Voorstraat 51-1	4,5	46,47	47,32	0,85	n.v.t.	nee
Vo.str51-2_A	Voorstraat 51-2	1,5	36,76	38,4	1,64	n.v.t.	nee
Vo.str51-2_B	Voorstraat 51-2	4,5	35,44	24,76	-10,68	n.v.t.	nee
Vo.str51-3_A	Voorstraat 51-3	1,5	34,91	36,31	1,40	n.v.t.	nee
Vo.str51-3_B	Voorstraat 51-3	4,5	32,11	31,99	-0,12	n.v.t.	nee
Vo.str51-4_A	Voorstraat 51-4	1,5	38,46	39,65	1,19	n.v.t.	nee
Vo.str51-4_B	Voorstraat 51-4	4,5	38,42	39,64	1,22	n.v.t.	nee

Bijlage 5 Resultaten uitstralingseffect

Bron: Spoorstraat/Stationsweg

Identificatie	Adres	Hoogte	2025 aut	2025 inc ontw	verschil 2025 incl ontw-2025 aut	toetsingsverschil	reconstructie
Ac.str38-1_A	Achterstraat 38-1	1,5	50,31	51,38	1,07	1,07	nee
Ac.str38-1_B	Achterstraat 38-1	4,5	51,16	52,23	1,07	1,07	nee
Ac.str38-2_A	Achterstraat 38-2	1,5	49,32	50,35	1,03	1,03	nee
Ac.str38-2_B	Achterstraat 38-2	4,5	50,49	51,54	1,05	1,05	nee
Ac.str38-3_A	Achterstraat 38-3	1,5	49,06	50,21	1,15	1,15	nee
Ac.str38-3_B	Achterstraat 38-3	4,5	50,09	51,24	1,15	1,15	nee
Ac.str38-4_A	Achterstraat 38-4	1,5	47,76	48,93	1,17	0,93	nee
Ac.str38-4_B	Achterstraat 38-4	4,5	49,13	50,28	1,15	1,15	nee
Ac.str51-1_A	Achterstraat 51-1	1,5	46,68	47,52	0,84	n.v.t.	nee
Ac.str51-1_B	Achterstraat 51-1	4,5	48,82	49,66	0,84	0,84	nee
Ac.str51-2_A	Achterstraat 51-2	1,5	47,68	48,59	0,91	0,59	nee
Ac.str51-2_B	Achterstraat 51-2	4,5	49,69	50,59	0,90	0,90	nee
Ac.str51-3_A	Achterstraat 51-3	1,5	46,1	47,07	0,97	n.v.t.	nee
Ac.str51-3_B	Achterstraat 51-3	4,5	48,16	49,12	0,96	0,96	nee
Ac.str51-4_A	Achterstraat 51-4	1,5	45,22	46,21	0,99	n.v.t.	nee
Ac.str51-4_B	Achterstraat 51-4	4,5	47,42	48,41	0,99	0,41	nee
Ac.str55-1_A	Achterstraat 55-1	1,5	51,15	51,77	0,62	0,62	nee
Ac.str55-1_B	Achterstraat 55-1	4,5	52,29	52,92	0,63	0,63	nee
Ac.str55-2_A	Achterstraat 55-2	1,5	47,46	47,99	0,53	n.v.t.	nee
Ac.str55-2_B	Achterstraat 55-2	4,5	48,84	49,37	0,53	0,53	nee
Ac.str55-3_A	Achterstraat 55-3	1,5	47,76	48,53	0,77	0,53	nee
Ac.str55-3_B	Achterstraat 55-3	4,5	49,17	49,97	0,80	0,80	nee
Br.str1-1_A	Brenksestraat 1-1	1,5	21,2	21,93	0,73	n.v.t.	nee
Br.str1-2_A	Brenksestraat 1-2	1,5	26,42	27,48	1,06	n.v.t.	nee
Br.str1-3_A	Brenksestraat 1-3	1,5	10,39	10,9	0,51	n.v.t.	nee
Br.str1-4_A	Brenksestraat 1-4	1,5	19,13	19,64	0,51	n.v.t.	nee
Br.str14-1_A	Brenksestraat 14-1	1,5	32	32,93	0,93	n.v.t.	nee
Br.str14-1_B	Brenksestraat 14-1	4,5	34,62	35,64	1,02	n.v.t.	nee
Br.str14-2_A	Brenksestraat 14-2	1,5	29,16	29,79	0,63	n.v.t.	nee
Br.str14-2_B	Brenksestraat 14-2	4,5	31,43	32,04	0,61	n.v.t.	nee
Br.str14-3_A	Brenksestraat 14-3	1,5	26,75	27,4	0,65	n.v.t.	nee
Br.str14-3_B	Brenksestraat 14-3	4,5	29,08	29,72	0,64	n.v.t.	nee
Br.str14-4_A	Brenksestraat 14-4	1,5	23,2	24,06	0,86	n.v.t.	nee
Br.str14-4_B	Brenksestraat 14-4	4,5	27,13	27,83	0,70	n.v.t.	nee
Br.str14-5_A	Brenksestraat 14-5	1,5	22,62	23,44	0,82	n.v.t.	nee
Br.str14-5_B	Brenksestraat 14-5	4,5	26,64	27,33	0,69	n.v.t.	nee
Br.str14-6_A	Brenksestraat 14-6	1,5	31,02	32,14	1,12	n.v.t.	nee
Br.str14-6_B	Brenksestraat 14-6	4,5	33,82	35,02	1,20	n.v.t.	nee
Br.str1-5_A	Brenksestraat 1-5	1,5	25,62	26,73	1,11	n.v.t.	nee
Br.str1-6_A	Brenksestraat 1-6	1,5	22,73	23,34	0,61	n.v.t.	nee
Br.str16-1_A	Brenksestraat 16-1	1,5	28,19	29,25	1,06	n.v.t.	nee
Br.str16-1_B	Brenksestraat 16-1	4,5	26,39	26,9	0,51	n.v.t.	nee
Br.str16-2_A	Brenksestraat 16-2	1,5	31,74	32,79	1,05	n.v.t.	nee
Br.str16-2_B	Brenksestraat 16-2	4,5	33,77	34,67	0,90	n.v.t.	nee
Br.str16-3_A	Brenksestraat 16-3	1,5	31,07	31,99	0,92	n.v.t.	nee

Br.str16-3_B	Brenksestraat 16-3	4,5	33,5	34,52	1,02	n.v.t.	nee
Br.str5-1_A	Brenksestraat 5-1	1,5	30,71	31,92	1,21	n.v.t.	nee
Br.str5-1_B	Brenksestraat 5-1	4,5	35,31	36,5	1,19	n.v.t.	nee
Br.str5-2_A	Brenksestraat 5-2	1,5	13,71	15,04	1,33	n.v.t.	nee
Br.str5-2_B	Brenksestraat 5-2	4,5	11,28	12,58	1,30	n.v.t.	nee
Br.str5-3_A	Brenksestraat 5-3	1,5	20,87	22,18	1,31	n.v.t.	nee
Br.str5-3_B	Brenksestraat 5-3	4,5	20,72	22,02	1,30	n.v.t.	nee
Br.str5-4_A	Brenksestraat 5-4	1,5	37,35	38,67	1,32	n.v.t.	nee
Br.str5-4_B	Brenksestraat 5-4	4,5	38,18	39,49	1,31	n.v.t.	nee
Br.str5-5_A	Brenksestraat 5-5	1,5	39,23	40,51	1,28	n.v.t.	nee
Br.str5-5_B	Brenksestraat 5-5	4,5	39,96	41,21	1,25	n.v.t.	nee
Br.str5-6_A	Brenksestraat 5-6	1,5	38,07	39,37	1,30	n.v.t.	nee
Br.str5-6_B	Brenksestraat 5-6	4,5	39,54	40,81	1,27	n.v.t.	nee
Sp.str2-1_A	Spoorstraat 2-1	1,5	42,58	43,19	0,61	n.v.t.	nee
Sp.str2-1_B	Spoorstraat 2-1	4,5	44,06	44,68	0,62	n.v.t.	nee
Sp.str2-2_A	Spoorstraat 2-2	1,5	43,03	43,9	0,87	n.v.t.	nee
Sp.str2-2_B	Spoorstraat 2-2	4,5	44,56	45,4	0,84	n.v.t.	nee
Sp.str2-3_A	Spoorstraat 2-3	1,5	37,67	38,18	0,51	n.v.t.	nee
Sp.str2-3_B	Spoorstraat 2-3	4,5	38,49	38,99	0,50	n.v.t.	nee
St.weg1b-1_A	Stationsweg 1b-1	1,5	67,47	68,8	1,33	1,33	nee
St.weg1b-2_A	Stationsweg 1b-2	1,5	66,97	68,3	1,33	1,33	nee
St.weg1b-3_A	Stationsweg 1b-3	1,5	60,84	62,17	1,33	1,33	nee
St.weg2a-1_A	Stationsweg 2a-1	1,5	50,21	51,38	1,17	1,17	nee
St.weg2a-1_B	Stationsweg 2a-1	4,5	51,21	52,39	1,18	1,18	nee
St.weg2a-2_A	Stationsweg 2a-2	1,5	48,21	49,31	1,10	1,10	nee
St.weg2a-2_B	Stationsweg 2a-2	4,5	49,52	50,64	1,12	1,12	nee
St.weg2a-3_A	Stationsweg 2a-3	1,5	46,79	47,98	1,19	n.v.t.	nee
St.weg2a-3_B	Stationsweg 2a-3	4,5	47,97	49,19	1,22	1,19	nee
St.weg3-1_A	Stationsweg 3-1	1,5	62,98	64,31	1,33	1,33	nee
St.weg3-1_B	Stationsweg 3-1	4,5	62,76	64,1	1,34	1,34	nee
St.weg3-1_C	Stationsweg 3-1	7,5	61,87	63,21	1,34	1,34	nee
St.weg3-2_A	Stationsweg 3-2	1,5	61,64	62,97	1,33	1,33	nee
St.weg3-2_B	Stationsweg 3-2	4,5	61,6	62,93	1,33	1,33	nee
St.weg3-2_C	Stationsweg 3-2	7,5	60,91	62,24	1,33	1,33	nee
St.weg3-3_A	Stationsweg 3-3	1,5	58,44	59,77	1,33	1,33	nee
St.weg3-3_B	Stationsweg 3-3	4,5	58,48	59,81	1,33	1,33	nee
St.weg3-3_C	Stationsweg 3-3	7,5	57,9	59,23	1,33	1,33	nee
St.weg3-4_A	Stationsweg 3-4	1,5	57,12	58,46	1,34	1,34	nee
St.weg3-4_B	Stationsweg 3-4	4,5	57,34	58,67	1,33	1,33	nee
St.weg3-4_C	Stationsweg 3-4	7,5	56,92	58,25	1,33	1,33	nee
Vo.str30-1_A	Voorstraat 30-1	1,5	30,79	31,41	0,62	n.v.t.	nee
Vo.str30-1_B	Voorstraat 30-1	4,5	32,28	32,88	0,60	n.v.t.	nee
Vo.str30-2_A	Voorstraat 30-2	1,5	15,46	16,38	0,92	n.v.t.	nee
Vo.str30-2_B	Voorstraat 30-2	4,5	18,66	19,23	0,57	n.v.t.	nee
Vo.str30-3_A	Voorstraat 30-3	1,5	14,38	14,99	0,61	n.v.t.	nee
Vo.str30-3_B	Voorstraat 30-3	4,5	22,54	23,16	0,62	n.v.t.	nee
Vo.str30-4_A	Voorstraat 30-4	1,5	36,26	37,35	1,09	n.v.t.	nee
Vo.str30-4_B	Voorstraat 30-4	4,5	37,44	38,51	1,07	n.v.t.	nee
Vo.str30-5_A	Voorstraat 30-5	1,5	36,87	37,95	1,08	n.v.t.	nee

Vo.str30-5_B	Voorstraat 30-5	4,5	38	39,1	1,10	n.v.t.	nee
Vo.str30-6_A	Voorstraat 30-6	1,5	16,07	17,33	1,26	n.v.t.	nee
Vo.str30-6_B	Voorstraat 30-6	4,5	13,95	15,16	1,21	n.v.t.	nee
Vo.str30-7_A	Voorstraat 30-7	1,5	37,58	38,74	1,16	n.v.t.	nee
Vo.str30-7_B	Voorstraat 30-7	4,5	38,83	39,98	1,15	n.v.t.	nee
Vo.str45-1_A	Voorstraat 45-1	1,5	49,67	51	1,33	1,33	nee
Vo.str45-1_B	Voorstraat 45-1	4,5	51,34	52,67	1,33	1,33	nee
Vo.str45-2_A	Voorstraat 45-2	1,5	50,49	51,81	1,32	1,32	nee
Vo.str45-2_B	Voorstraat 45-2	4,5	52,42	53,73	1,31	1,31	nee
Vo.str49-1_A	Voorstraat 49-1	1,5	39,89	41,21	1,32	n.v.t.	nee
Vo.str49-1_B	Voorstraat 49-1	4,5	41,05	42,37	1,32	n.v.t.	nee
Vo.str49-2_A	Voorstraat 49-2	1,5	28,88	29,82	0,94	n.v.t.	nee
Vo.str49-2_B	Voorstraat 49-2	4,5	29,92	30,84	0,92	n.v.t.	nee
Vo.str49-3_A	Voorstraat 49-3	1,5	44,3	45,54	1,24	n.v.t.	nee
Vo.str49-3_B	Voorstraat 49-3	4,5	46,23	47,46	1,23	n.v.t.	nee
Vo.str49-4_A	Voorstraat 49-4	1,5	44,32	45,52	1,20	n.v.t.	nee
Vo.str49-4_B	Voorstraat 49-4	4,5	46,59	47,81	1,22	n.v.t.	nee
Vo.str49-5_A	Voorstraat 49-5	1,5	43,17	44,25	1,08	n.v.t.	nee
Vo.str49-5_B	Voorstraat 49-5	4,5	45,1	46,21	1,11	n.v.t.	nee
Vo.str49-6_A	Voorstraat 49-6	1,5	41,89	43,04	1,15	n.v.t.	nee
Vo.str49-6_B	Voorstraat 49-6	4,5	44,48	45,57	1,09	n.v.t.	nee
Vo.str49-7_A	Voorstraat 49-7	1,5	33,47	34,13	0,66	n.v.t.	nee
Vo.str49-7_B	Voorstraat 49-7	4,5	35,13	35,78	0,65	n.v.t.	nee
Vo.str51-1_A	Voorstraat 51-1	1,5	17,69	18,63	0,94	n.v.t.	nee
Vo.str51-1_B	Voorstraat 51-1	4,5	21,01	21,58	0,57	n.v.t.	nee
Vo.str51-2_A	Voorstraat 51-2	1,5	31,96	33,29	1,33	n.v.t.	nee
Vo.str51-2_B	Voorstraat 51-2	4,5	32,62	33,95	1,33	n.v.t.	nee
Vo.str51-3_A	Voorstraat 51-3	1,5	32,29	33,63	1,34	n.v.t.	nee
Vo.str51-3_B	Voorstraat 51-3	4,5	32,9	34,24	1,34	n.v.t.	nee
Vo.str51-4_A	Voorstraat 51-4	1,5	35,14	36,33	1,19	n.v.t.	nee
Vo.str51-4_B	Voorstraat 51-4	4,5	35,99	37,14	1,15	n.v.t.	nee

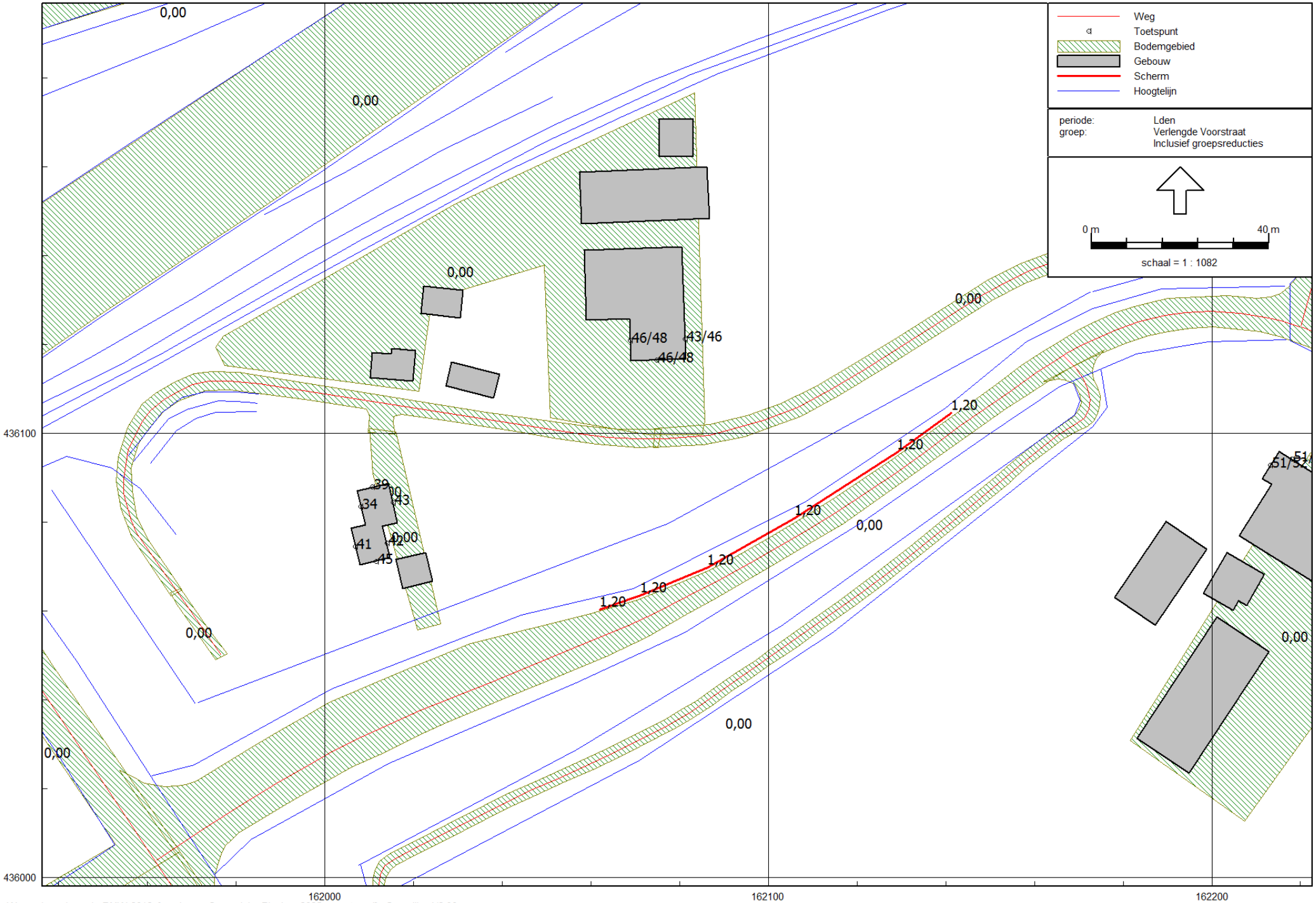
Bijlage 6 Maatregel2yŘŜ₦Î2Ŝ৲

Bron: Voorstraat - toepassen dunne deklaag B 2025

Identificatie	Adres	Hoogte	2014	2025	verschil 2025-2014	toetsingsverschil	reconstructie
Ac.str38-1_A	Achterstraat 38-1	1,5	34,91	34,13	-0,78	n.v.t.	nee
Ac.str38-1_B	Achterstraat 38-1	4,5	36,2	35,49	-0,71	n.v.t.	nee
Ac.str38-2_A	Achterstraat 38-2	1,5	34,66	33,99	-0,67	n.v.t.	nee
Ac.str38-2_B	Achterstraat 38-2	4,5	35,96	35,36	-0,60	n.v.t.	nee
Ac.str38-3_A	Achterstraat 38-3	1,5	36,67	36,57	-0,10	n.v.t.	nee
Ac.str38-3_B	Achterstraat 38-3	4,5	38,32	38,18	-0,14	n.v.t.	nee
Ac.str38-4_A	Achterstraat 38-4	1,5	36,44	36,43	-0,01	n.v.t.	nee
Ac.str38-4_B	Achterstraat 38-4	4,5	38,08	38,08	0,00	n.v.t.	nee
Ac.str51-1_A	Achterstraat 51-1	1,5	33,05	32,17	-0,88	n.v.t.	nee
Ac.str51-1_B	Achterstraat 51-1	4,5	34,66	33,82	-0,84	n.v.t.	nee
Ac.str51-2_A	Achterstraat 51-2	1,5	34,26	33,77	-0,49	n.v.t.	nee
Ac.str51-2_B	Achterstraat 51-2	4,5	35,84	35,4	-0,44	n.v.t.	nee
Ac.str51-3_A	Achterstraat 51-3	1,5	34,33	33,66	-0,67	n.v.t.	nee
Ac.str51-3_B	Achterstraat 51-3	4,5	37,1	36,3	-0,80	n.v.t.	nee
Ac.str51-4_A	Achterstraat 51-4	1,5	33,79	33,09	-0,70	n.v.t.	nee
Ac.str51-4_B	Achterstraat 51-4	4,5	36,91	36	-0,91	n.v.t.	nee
Ac.str55-1_A	Achterstraat 55-1	1,5	32,83	32,9	0,07	n.v.t.	nee
Ac.str55-1_B	Achterstraat 55-1	4,5	34,77	34,68	-0,09	n.v.t.	nee
Ac.str55-2_A	Achterstraat 55-2	1,5	26,69	26,12	-0,57	n.v.t.	nee
Ac.str55-2_B	Achterstraat 55-2	4,5	28,74	28,24	-0,50	n.v.t.	nee
Ac.str55-3_A	Achterstraat 55-3	1,5	33,86	33,86	0,00	n.v.t.	nee
Ac.str55-3_B	Achterstraat 55-3	4,5	35,95	35,79	-0,16	n.v.t.	nee
Br.str1-1_A	Brenksestraat 1-1	1,5	27,47	22,08	-5,39	n.v.t.	nee
Br.str1-2_A	Brenksestraat 1-2	1,5	30,8	27,51	-3,29	n.v.t.	nee
Br.str1-3_A	Brenksestraat 1-3	1,5	-4,59	-2,18	2,41	n.v.t.	nee
Br.str1-4_A	Brenksestraat 1-4	1,5	5,87	8,53	2,66	n.v.t.	nee
Br.str14-1_A	Brenksestraat 14-1	1,5	47,78	45,93	-1,85	n.v.t.	nee
Br.str14-1_B	Brenksestraat 14-1	4,5	49,36	48,11	-1,25	-1,25	nee
Br.str14-2_A	Brenksestraat 14-2	1,5	50,27	47,29	-2,98	-2,27	nee
Br.str14-2_B	Brenksestraat 14-2	4,5	51,72	49,46	-2,26	-2,26	nee
Br.str14-3_A	Brenksestraat 14-3	1,5	49,69	45,44	-4,25	-1,69	nee
Br.str14-3_B	Brenksestraat 14-3	4,5	50,87	47,35	-3,52	-2,87	nee
Br.str14-4_A	Brenksestraat 14-4	1,5	48,1	42,1	-6,00	-0,10	nee
Br.str14-4_B	Brenksestraat 14-4	4,5	49,28	43,52	-5,76	-1,28	nee
Br.str14-5_A	Brenksestraat 14-5	1,5	46,84	41,34	-5,50	n.v.t.	nee
Br.str14-5_B	Brenksestraat 14-5	4,5	48,6	43,23	-5,37	-0,60	nee
Br.str14-6_A	Brenksestraat 14-6	1,5	38,47	38,11	-0,36	n.v.t.	nee
Br.str14-6_B	Brenksestraat 14-6	4,5	40,3	40,15	-0,15	n.v.t.	nee
Br.str1-5_A	Brenksestraat 1-5	1,5	30,46	27,71	-2,75	n.v.t.	nee
Br.str1-6_A	Brenksestraat 1-6	1,5	23,6	18,51	-5,09	n.v.t.	nee
Br.str16-1_A	Brenksestraat 16-1	1,5	23,64	23,22	-0,42	n.v.t.	nee
Br.str16-1_B	Brenksestraat 16-1	4,5	13,25	23,21	9,96	n.v.t.	nee
Br.str16-2_A	Brenksestraat 16-2	1,5	30,09	30,16	0,07	n.v.t.	nee
Br.str16-2_B	Brenksestraat 16-2	4,5	30,95	31,67	0,72	n.v.t.	nee
Br.str16-3_A	Brenksestraat 16-3	1,5	37,15	33,47	-3,68	n.v.t.	nee

Br.str16-3_B	Brenksestraat 16-3	4,5	38,62	34,74	-3,88	n.v.t.	nee
Br.str5-1_A	Brenksestraat 5-1	1,5	36,49	33,55	-2,94	n.v.t.	nee
Br.str5-1_B	Brenksestraat 5-1	4,5	38,23	36,14	-2,09	n.v.t.	nee
Br.str5-2_A	Brenksestraat 5-2	1,5	35,04	28,7	-6,34	n.v.t.	nee
Br.str5-2_B	Brenksestraat 5-2	4,5	35,41	29,07	-6,34	n.v.t.	nee
Br.str5-3_A	Brenksestraat 5-3	1,5	33,12	26,95	-6,17	n.v.t.	nee
Br.str5-3_B	Brenksestraat 5-3	4,5	33,25	27,21	-6,04	n.v.t.	nee
Br.str5-4_A	Brenksestraat 5-4	1,5	32,28	32,72	0,44	n.v.t.	nee
Br.str5-4_B	Brenksestraat 5-4	4,5	33,27	33,86	0,59	n.v.t.	nee
Br.str5-5_A	Brenksestraat 5-5	1,5	36,76	36,73	-0,03	n.v.t.	nee
Br.str5-5_B	Brenksestraat 5-5	4,5	38,41	38,46	0,05	n.v.t.	nee
Br.str5-6_A	Brenksestraat 5-6	1,5	37,04	37,35	0,31	n.v.t.	nee
Br.str5-6_B	Brenksestraat 5-6	4,5	38,26	38,42	0,16	n.v.t.	nee
Sp.str2-1_A	Spoorstraat 2-1	1,5	19,24	21,63	2,39	n.v.t.	nee
Sp.str2-1_B	Spoorstraat 2-1	4,5	23,72	23,16	-0,56	n.v.t.	nee
Sp.str2-2_A	Spoorstraat 2-2	1,5	33,56	33,6	0,04	n.v.t.	nee
Sp.str2-2_B	Spoorstraat 2-2	4,5	34,9	34,83	-0,07	n.v.t.	nee
Sp.str2-3_A	Spoorstraat 2-3	1,5	20,61	19,37	-1,24	n.v.t.	nee
Sp.str2-3_B	Spoorstraat 2-3	4,5	29,73	29,3	-0,43	n.v.t.	nee
St.weg1b-1_A	Stationsweg 1b-1	1,5	19,16	19,03	-0,13	n.v.t.	nee
St.weg1b-2_A	Stationsweg 1b-2	1,5	24,91	25,43	0,52	n.v.t.	nee
St.weg1b-3_A	Stationsweg 1b-3	1,5	31,57	31,73	0,16	n.v.t.	nee
St.weg2a-1_A	Stationsweg 2a-1	1,5	39,33	40,02	0,69	n.v.t.	nee
St.weg2a-1_B	Stationsweg 2a-1	4,5	40,48	41,28	0,80	n.v.t.	nee
St.weg2a-2_A	Stationsweg 2a-2	1,5	36,63	35,96	-0,67	n.v.t.	nee
St.weg2a-2_B	Stationsweg 2a-2	4,5	37,33	36,68	-0,65	n.v.t.	nee
St.weg2a-3_A	Stationsweg 2a-3	1,5	39,05	40,2	1,15	n.v.t.	nee
St.weg2a-3_B	Stationsweg 2a-3	4,5	40,25	41,43	1,18	n.v.t.	nee
St.weg3-1_A	Stationsweg 3-1	1,5	14,33	15,68	1,35	n.v.t.	nee
St.weg3-1_B	Stationsweg 3-1	4,5	15,42	16,87	1,45	n.v.t.	nee
St.weg3-1_C	Stationsweg 3-1	7,5	14,93	16,55	1,62	n.v.t.	nee
St.weg3-2_A	Stationsweg 3-2	1,5	7,64	7,81	0,17	n.v.t.	nee
St.weg3-2_B	Stationsweg 3-2	4,5	8,48	8,86	0,38	n.v.t.	nee
St.weg3-2_C	Stationsweg 3-2	7,5	-5,34	-2,75	2,59	n.v.t.	nee
St.weg3-3_A	Stationsweg 3-3	1,5	26,63	26,04	-0,59	n.v.t.	nee
St.weg3-3_B	Stationsweg 3-3	4,5	27,64	27,66	0,02	n.v.t.	nee
St.weg3-3_C	Stationsweg 3-3	7,5	27,85	27,93	0,08	n.v.t.	nee
St.weg3-4_A	Stationsweg 3-4	1,5	14,79	13,71	-1,08	n.v.t.	nee
St.weg3-4_B	Stationsweg 3-4	4,5	13,75	12,85	-0,90	n.v.t.	nee
St.weg3-4_C	Stationsweg 3-4	7,5	-7	-5,73	1,27	n.v.t.	nee
Vo.str30-1_A	Voorstraat 30-1	1,5	48,42	48,53	0,11	0,11	nee
Vo.str30-1_B	Voorstraat 30-1	4,5	49,65	49,87	0,22	0,22	nee
Vo.str30-2_A	Voorstraat 30-2	1,5	42,02	34,32	-7,70	n.v.t.	nee
Vo.str30-2_B	Voorstraat 30-2	4,5	43,86	36	-7,86	n.v.t.	nee
Vo.str30-3_A	Voorstraat 30-3	1,5	42,21	41,23	-0,98	n.v.t.	nee
Vo.str30-3_B	Voorstraat 30-3	4,5	44,25	43,55	-0,70	n.v.t.	nee
Vo.str30-4_A	Voorstraat 30-4	1,5	49,68	49,82	0,14	0,14	nee
Vo.str30-4_B	Voorstraat 30-4	4,5	50,77	51,07	0,30	0,30	nee
Vo.str30-5_A	Voorstraat 30-5	1,5	48,25	48,24	-0,01	-0,01	nee

Vo.str30-5_B	Voorstraat 30-5	4,5	49,75	49,87	0,12	0,12	nee
Vo.str30-6_A	Voorstraat 30-6	1,5	33,13	26,08	-7,05	n.v.t.	nee
Vo.str30-6_B	Voorstraat 30-6	4,5	34,72	27,8	-6,92	n.v.t.	nee
Vo.str30-7_A	Voorstraat 30-7	1,5	45,98	45,84	-0,14	n.v.t.	nee
Vo.str30-7_B	Voorstraat 30-7	4,5	47,81	47,8	-0,01	n.v.t.	nee
Vo.str45-1_A	Voorstraat 45-1	1,5	38,63	38,25	-0,38	n.v.t.	nee
Vo.str45-1_B	Voorstraat 45-1	4,5	40,03	39,87	-0,16	n.v.t.	nee
Vo.str45-2_A	Voorstraat 45-2	1,5	41,09	42,31	1,22	n.v.t.	nee
Vo.str45-2_B	Voorstraat 45-2	4,5	42,8	44,2	1,40	n.v.t.	nee
Vo.str49-1_A	Voorstraat 49-1	1,5	56,18	56,08	-0,10	-0,10	nee
Vo.str49-1_B	Voorstraat 49-1	4,5	56,26	56,28	0,02	0,02	nee
Vo.str49-2_A	Voorstraat 49-2	1,5	52,01	51,8	-0,21	-0,21	nee
Vo.str49-2_B	Voorstraat 49-2	4,5	52,33	52,24	-0,09	-0,09	nee
Vo.str49-3_A	Voorstraat 49-3	1,5	51,39	51,35	-0,04	-0,04	nee
Vo.str49-3_B	Voorstraat 49-3	4,5	51,81	51,98	0,17	0,17	nee
Vo.str49-4_A	Voorstraat 49-4	1,5	47,71	47,67	-0,04	n.v.t.	nee
Vo.str49-4_B	Voorstraat 49-4	4,5	48,86	49,11	0,25	0,25	nee
Vo.str49-5_A	Voorstraat 49-5	1,5	35,16	34,8	-0,36	n.v.t.	nee
Vo.str49-5_B	Voorstraat 49-5	4,5	29,36	29,08	-0,28	n.v.t.	nee
Vo.str49-6_A	Voorstraat 49-6	1,5	36,41	35,97	-0,44	n.v.t.	nee
Vo.str49-6_B	Voorstraat 49-6	4,5	29,46	28,83	-0,63	n.v.t.	nee
Vo.str49-7_A	Voorstraat 49-7	1,5	48,35	47,98	-0,37	-0,35	nee
Vo.str49-7_B	Voorstraat 49-7	4,5	49,04	48,82	-0,22	-0,22	nee
Vo.str51-1_A	Voorstraat 51-1	1,5	43,11	38,57	-4,54	n.v.t.	nee
Vo.str51-1_B	Voorstraat 51-1	4,5	44,82	40	-4,82	n.v.t.	nee
Vo.str51-2_A	Voorstraat 51-2	1,5	48,72	48,57	-0,15	-0,15	nee
Vo.str51-2_B	Voorstraat 51-2	4,5	50,16	49,9	-0,26	-0,26	nee
Vo.str51-3_A	Voorstraat 51-3	1,5	50,04	50,93	0,89	0,89	nee
Vo.str51-3_B	Voorstraat 51-3	4,5	51,31	51,94	0,63	0,63	nee
Vo.str51-4_A	Voorstraat 51-4	1,5	49,04	51,23	2,19	2,19	ja
Vo.str51-4_B	Voorstraat 51-4	4,5	50,57	52,6	2,03	2,03	ja



Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [versie van Oppervlak - Planjaar 2025 - maatregel] , Geomilieu V2.30

Resultaat maatregel scherm noordzijde verbindingsweg

RBOI - Rotterdam bv