



## DRONTEN

### Rotonde Swifterbant

#### AKOESTISCH ONDERZOEK

R  
—  
**Rho**  
—  
ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE



# Dronten

## Rotonde Swifterbant

akoestisch onderzoek

### identificatie

projectnummer:

149804

projectleider:

ing. / BSc. E. Venema

auteur(s):

mw. ing. W. Sondorp

### planstatus

datum:

12-05-2014



Rho  
—  
ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE



# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2. Toetsingskader</b>	<b>5</b>
2.1. Normstelling	5
2.2. Reconstructiesituaties	6
2.3. Uitstralingeffect	6
<b>3. Berekeningsuitgangspunten</b>	<b>7</b>
3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens	7
<b>4. Berekeningsresultaten</b>	<b>9</b>
4.1. Rekenresultaten en beoordeling reconstructiesituatie	9
4.2. Rekenresultaten en beoordeling uitstralingeffect	10
<b>5. Conclusie</b>	<b>11</b>

## Bijlagen:

1. Verkeersgegevens.
2. Invoergegevens.
3. Resultaten reconstructiesituatie.



# 1. Inleiding

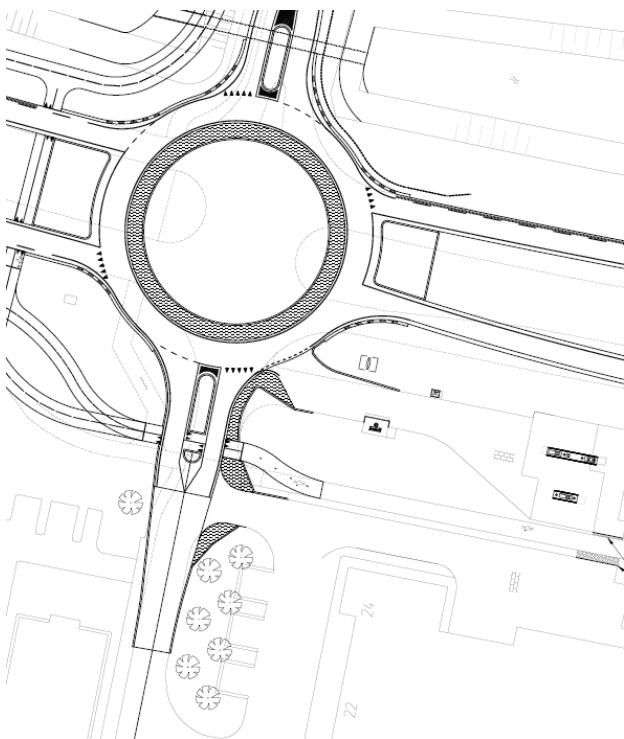
3

De Dronterringweg tussen de Swifterringweg en de N307 zal gereconstrueerd worden. In het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) dient bij fysieke wijzigingen van een weg akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Akoestisch gezien zijn de volgende fysieke aanpassingen relevant:

- **kruispunt van de Dronterringweg met De Poort en De Kolk**

Dit kruispunt zal omgevormd worden tot rotonde. Hierbij zullen de Dronterringweg, De Poort en De kolk fysiek wijzigen.

Aangezien binnen het reconstructiegebied bestaande geluidsgevoelige functies (zoals woningen) liggen is reconstructieonderzoek uitgevoerd. Hierbij is inzicht verschafft in het aantal en de locatie van de eventueel geluidsgehinderde woningen.

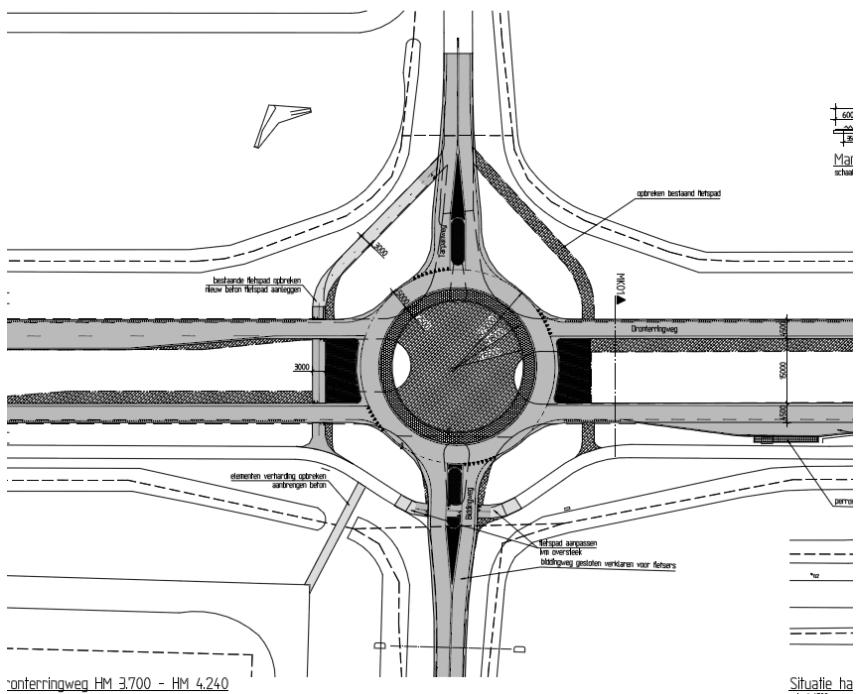


Figuur 1.1 Nieuwe situatie rotonde Dronterringweg, De Poort en De Kolk

- **kruispunt van de Dronterringweg met de Biddingweg en Tarpanweg**

Dit kruispunt zal eveneens omgevormd worden tot rotonde. Hierbij zal de Dronterringweg fysiek wijzigen.

Aangezien binnen het reconstructiegebied bestaande geluidsgevoelige functies (zoals woningen) liggen is reconstructieonderzoek uitgevoerd. Hierbij is inzicht verschafft in het aantal en de locatie van de eventueel geluidsgehinderde woningen.



Figuur 1.2 Nieuwe situatie rotonde Dronterringweg met de Biddingweg en Tarpanweg

### **Uitstralingseffect**

Op grond van artikel 99 van de Wgh dient bij fysieke aanpassingen aan een weg ook naar het zogenaamde 'uitstralingseffect' te worden gekeken. In dit onderzoek worden aanpalende wegen betrokken waar geen fysieke aanpassingen plaatsvinden, maar waar wel een verkeerstoename optreedt.

### **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 zijn de toetsingskaders beschreven en hoofdstuk 3 geeft de berekeningsuitgangspunten weer. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten beschreven met in hoofdstuk 5 de conclusies.

## 2. Toetsingskader

5

### 2.1. Normstelling

#### Wettelijke geluidszone

Langs alle wegen – met uitzondering van 30km/h-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van Wgh geluidszones waarbinnen de geluidshinder aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de binnen- of buitenstedelijke ligging. De breedte van de geluidszone van een weg is in tabel 2.1 weergegeven.

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

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

De breedte van de geluidszone wordt hierbij gemeten vanaf de binnenzijde van de kantstreep van de buitenste rijstrook (aan weerszijden van de weg).

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

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

Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook bij 30 km/h-wegen de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting te worden onderbouwd. Toetsing aan de normen van de Wgh is niet juridisch noodzakelijk.

#### Dosismaat $L_{den}$

De geluidshinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat  $L_{den}$  (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De berekende geluidswaarde in  $L_{den}$  vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

#### Artikel 110g Wgh

De in de Wgh genoemde grenswaarden aan de buitengevels betreffen waarden inclusief artikel 110g Wgh. Dit artikel houdt in dat een aftrek mag worden gehanteerd welke anticipeert op het stiller worden van het verkeer in de toekomst door innovatieve maatregelen aan de voertuigen. De toegestane aftrek bedraagt: 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/h of meer bedraagt. Voor de overige wegen met een lagere snelheid dan 70 km/h bedraagt de toegestane aftrek 5 dB. De aftrek mag alleen worden toegepast bij toetsing van de geluidsbelastingen aan de normstellingen uit de Wgh, zoals in onderhavige situatie het geval is (bij binnenwaardenberekeningen dient te worden uitgegaan van de gecumuleerde geluidsbelasting exclusief de aftrek conform artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluidshinder 2012).

## 2.2. Reconstructiesituaties

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

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

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

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

In eerste instantie geldt bij de beoordeling van de optredende geluidsbelasting, dat gestreefd wordt naar een 'status quo'-situatie waarbij de geluidsbelasting toeneemt met niet meer dan 1 dB ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde. In dat geval is er geen sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden met 2 dB of meer, is sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh en dienen maatregelen te worden onderzocht om de geluidstoename te beperken tot 1 dB of minder. Hebben geluidsreducerende 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.

## 2.3. Uitstralingeffect

In de Wgh (artikel 99 lid 2) is bepaald dat naast het wettelijke reconstructieonderzoek ook aandacht moet zijn voor het zogenaamde uitstralingeffect. Het uitstralingeffect dient onderzocht te worden op omliggende wegvakken die niet fysiek gereconstrueerd worden, maar waar sprake is van een verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling. Voor toetsing van het uitstralingeffect wordt aangesloten bij de normstelling in de Wgh voor reconstructiesituaties.

### 3. Berekeningsuitgangspunten

7

#### 3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II (SRM II) conform het Reken- en meetvoorschrift geluidshinder 2012. Het overdrachtsmodel is opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu versie 2.40 van DGMR.

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

##### Verkeersgegevens

###### 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 weekdagintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) op de wegen.

De verkeersgegevens zijn verkregen van de provincie Flevoland en de gemeente Dronten. De prognose intensiteit op de Dronterringweg is eveneens aangeleverd. Op De Poort is voor de extrapolatie naar het maatgevende jaar 2025 uitgegaan van een autonome groei van 1% per jaar.

Van De Kolk zijn geen verkeersintensiteiten bekend. Deze zullen de verkeersintensiteiten op De Poort echter niet te boven gaan.

**Tabel 2.1 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) afgerond op 50-tallen**

wegvak	2013	2025
Dronterringweg	7.850	10.500
De Poort / De kolk	2.650	3.250

###### Voertuigcategorieën

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

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

Voor de voertuigverdeling van het verkeer op de Dronterringweg is uitgegaan van een standaard verdeling van het verkeer op een provinciale weg. Voor De Poort is uitgegaan van een verdeling op een wijkverzamelweg en voor De Kolk van een verdeling op een ontsluitingsweg bedrijventerrein.

###### Verkeerssnelheid

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

De maximumsnelheid op de Dronterringweg bedraagt 80 km/h. Op De Poort (eerste deel) en De Kolk bedraagt de maximumsnelheid 50 km/h. Op het overige deel van De Poort is de maximumsnelheid 30 km/h.

#### Type wegdek

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

Op de Dronterringweg, De Kolk en het eerste deel van De Poort ligt DAB (referentiewegdek). Op het 30 km/h gedeelte van De Poort liggen klinkers in keperverband.

Voor de gehanteerde verkeersgegevens wordt verwezen naar bijlage 1.

#### Ruimtelijke gegevens

In de geluids berekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving en de aanwezigheid van hard (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water) of zacht (bijvoorbeeld zandgrond of grasland) bodemgebied. In bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van het rekenmodel en de invoergegevens.

#### Rijlijnen

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

#### Waardepunten

De waarneemhoogten waarop de waardepunten zijn gesitueerd is afhankelijk van de hoogte van de geluidsgevoelige objecten.

#### Sectorhoek en reflecties

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

## 4. Berekeningsresultaten

9

### 4.1. Rekenresultaten en beoordeling reconstructiesituatie

#### Kruispunt van de Dronterringweg met De Poort en De Kolk

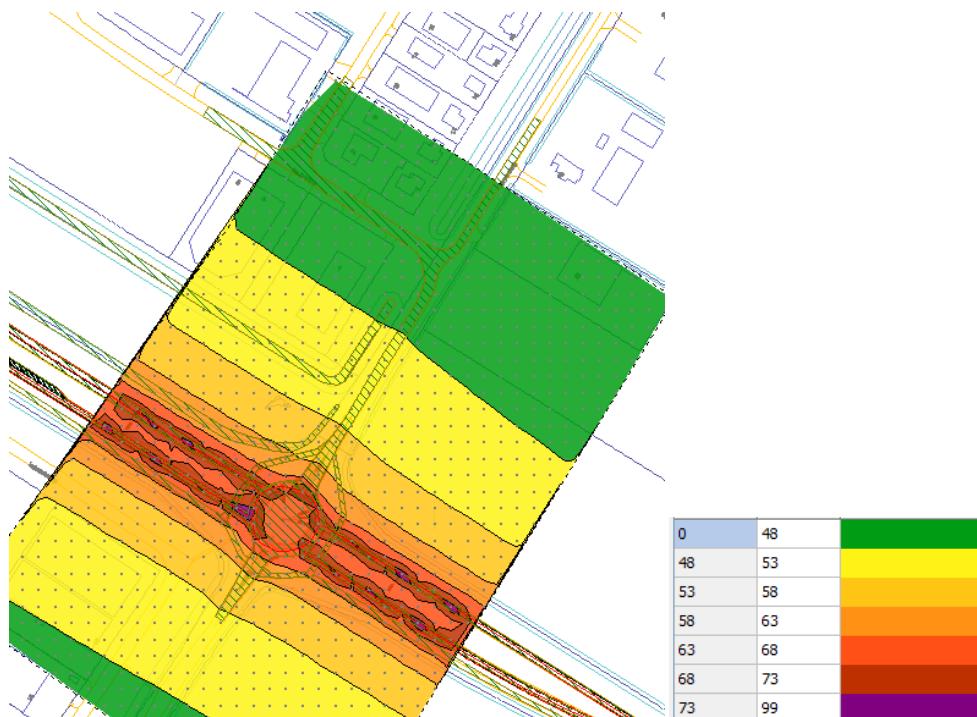
Uit de berekeningen, zie bijlage 3, blijkt dat ten gevolge van de fysieke aanpassingen aan de Dronterringweg, De Poort en De Kolk nergens sprake is van zogenaamde 'reconstructiesituaties' (toename afgerond 2 dB of meer) in de zin van de Wgh.

Aan de gevels van de meest nabij gelegen woningen is onderzoek gedaan. Ten gevolge van de aanpassingen aan de Dronterringweg bedraagt de maximale toename 1,25 dB. De hoogste geluidsbelasting is 57 dB. Dit is aanvaardbaar.

Ten gevolge van de aanpassingen aan De Poort en De Kolk bedraagt de maximale toename 0,89 dB. De hoogste geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op De Poort bedraagt 51 dB en ten gevolge van het verkeer op De Kolk 55 dB. Ook deze toename en geluidsbelastingen zijn aanvaardbaar.

#### Kruispunt van de Dronterringweg met de Biddingweg en Tarpanweg

In de nabijheid van het kruispunt zijn nagenoeg geen woningen gelegen of alleen op grote afstand. Bekijken is dan ook wat de geluidscontouren ten gevolge van de Dronterringweg in 2025 zijn, zie figuur 4.1.



Figuur 4.1 geluidscontouren ten gevolge van het verkeer op de Dronterringweg

Hieruit blijkt dat op de bestaande woningen de voorkeursgrenswaard van 48 dB zelfs in de toekomstige situatie niet wordt overschreden. Er is pas sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh als de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt, waarbij opvulling tot 48 dB is toegestaan.

Aangezien de geluidsbelasting lager dan 48 dB is kan gesteld worden dat geen sprake is van zogenaamde 'reconstructiesituaties' in de zin van de Wgh.

#### **4.2. Rekenresultaten en beoordeling uitstralingseffect**

De Dronterringweg tussen de kruispunten wordt niet fysiek gewijzigd, wel is hier sprake van een toename van het verkeer. Op de meest maatgevende woningen langs deze weg, De Poort 22 en 24, blijkt uit bijlage 3 dat geen sprake is van een significante toename. De maximale toename bedraagt hier 1,25 dB. Dit is nog aanvaardbaar.

## 5. Conclusie

11

Ten gevolge van de fysieke aanpassingen aan zowel het kruispunt van de Dronterringweg met De Poort en De Kolk als het kruispunt van de Dronterringweg met de Biddingweg en de Tarpanweg is geen sprake van zogenaamde reconstructiesituaties aan de gevels van de meest maatgevende bestaande woningen rondom de kruispunten. Het aspect wegverkeerslawaai staat de realisatie van de rotondes dan ook niet in de weg. Tevens is het uitstralingseffect aanvaardbaar.





—  
**Rho**  
—  
ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE

Bijlagen



## **Bijlage 1 Verkeersgegevens**



## Ingevoerde verkeersgegevens 2013

---

Model: Akoestisch onderzoek 2013

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)
De Kolk	De Kolk	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2650,00	7,28	1,96	0,60
De Poort	De Poort	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	2650,00	6,54	3,76	0,81
De Poort	De Poort	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2650,00	6,54	3,76	0,81
Dronterrin	Dronterringweg	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	3925,00	6,70	2,70	1,10
Dronterrin	Dronterringweg	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	3925,00	6,70	2,70	1,10

## Ingevoerde verkeersgegevens 2013

---

Model: Akoestisch onderzoek 2013

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
De Kolk	83,68	83,68	83,68	9,67	9,67	9,67	6,65	6,65	6,65
De Poort	93,46	93,46	93,46	5,06	5,06	5,06	1,46	1,46	1,46
De Poort	93,46	93,46	93,46	5,06	5,06	5,06	1,46	1,46	1,46
Dronterrin	86,00	93,50	86,00	9,10	4,50	9,10	4,90	2,00	4,90
Dronterrin	86,00	93,50	86,00	9,10	4,50	9,10	4,90	2,00	4,90

## Ingevoerde verkeersgegevens 2025

---

Model: Akoestisch onderzoek 2025

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)
De Kolk	De Kolk	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3250,00	7,28	1,96	0,60
De Poort	De Poort	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	3250,00	6,54	3,76	0,81
De Poort	De Poort	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3250,00	6,54	3,76	0,81
rononde	Dronterringweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	6875,00	6,70	2,70	1,10
rononde	Dronterringweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	6875,00	6,70	2,70	1,10
Dronterrin	Dronterringweg	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	5250,00	6,70	2,70	1,10
Dronterrin	Dronterringweg	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	5250,00	6,70	2,70	1,10
Dronterrin	Dronterringweg	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	5250,00	6,70	2,70	1,10
Dronterrin	Dronterringweg	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	5250,00	6,70	2,70	1,10

## Ingevoerde verkeersgegevens 2025

---

Model: Akoestisch onderzoek 2025

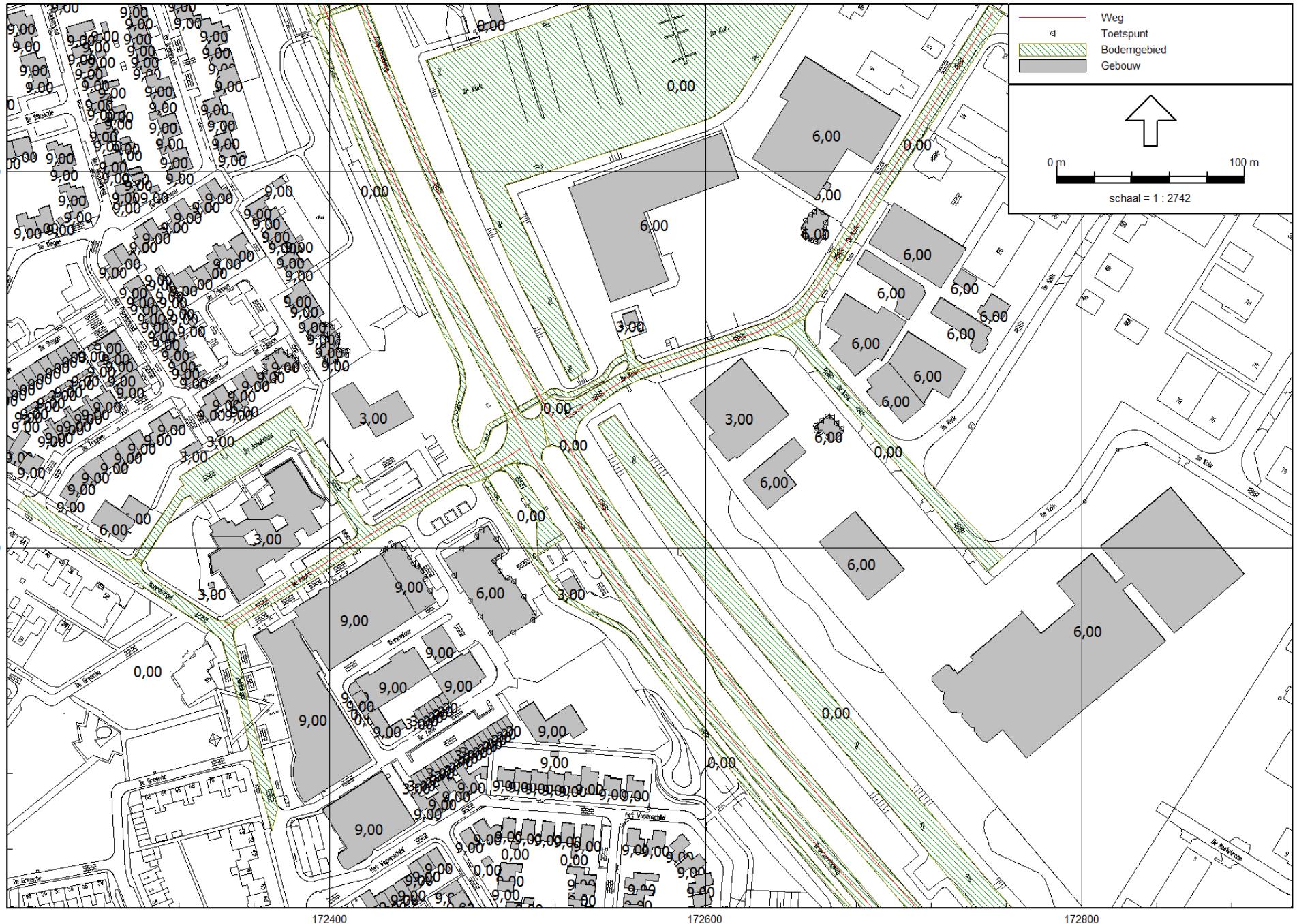
Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
De Kolk	83,68	83,68	83,68	9,67	9,67	9,67	6,65	6,65	6,65
De Poort	93,46	93,46	93,46	5,06	5,06	5,06	1,46	1,46	1,46
De Poort	93,46	93,46	93,46	5,06	5,06	5,06	1,46	1,46	1,46
rononde	86,00	93,50	86,00	9,10	4,50	9,10	4,90	2,00	4,90
rononde	86,00	93,50	86,00	9,10	4,50	9,10	4,90	2,00	4,90
Dronterrin	86,00	93,50	86,00	9,10	4,50	9,10	4,90	2,00	4,90
Dronterrin	86,00	93,50	86,00	9,10	4,50	9,10	4,90	2,00	4,90
Dronterrin	86,00	93,50	86,00	9,10	4,50	9,10	4,90	2,00	4,90
Dronterrin	86,00	93,50	86,00	9,10	4,50	9,10	4,90	2,00	4,90

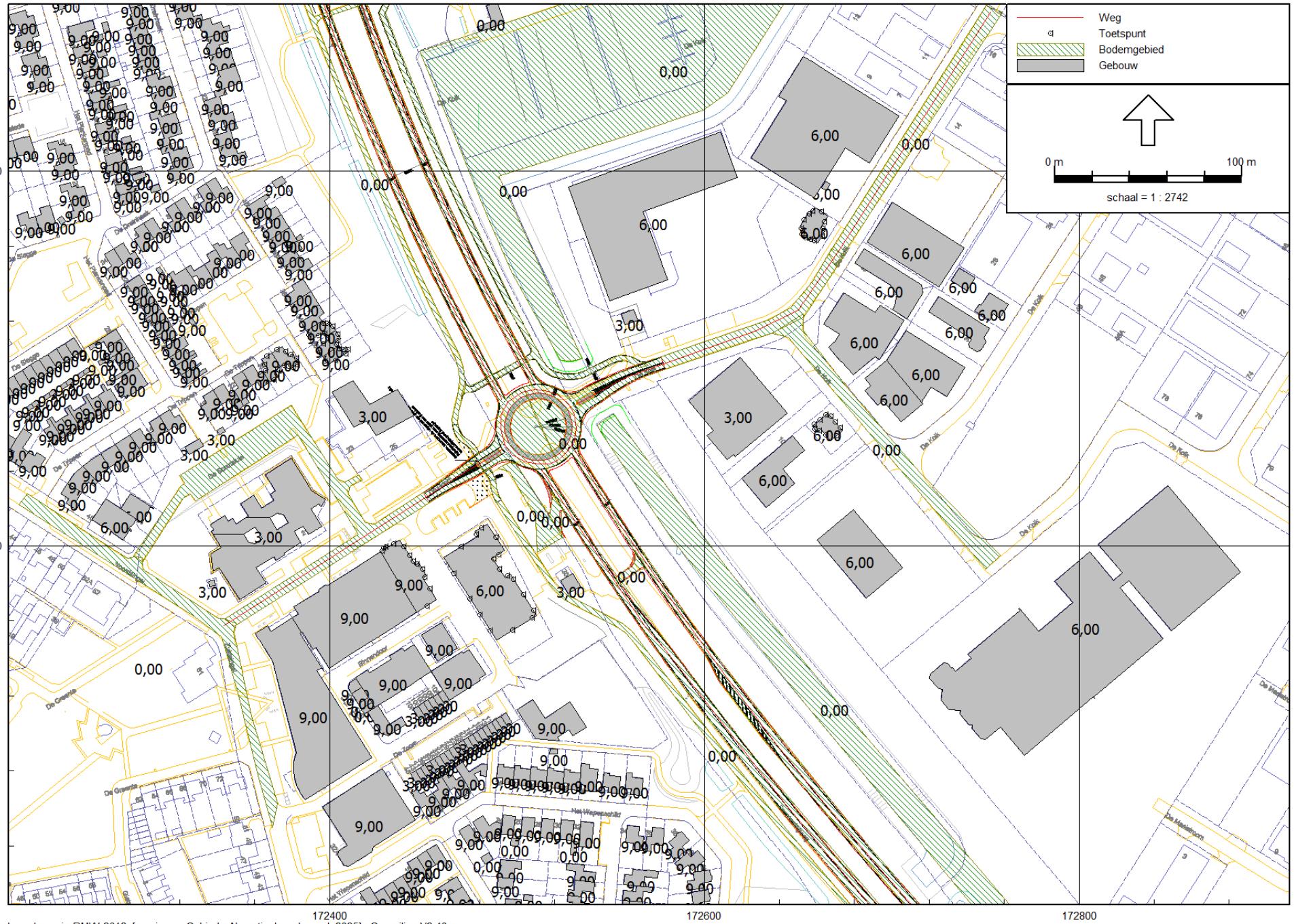
## **Bijlage 2 Invoergegevens**

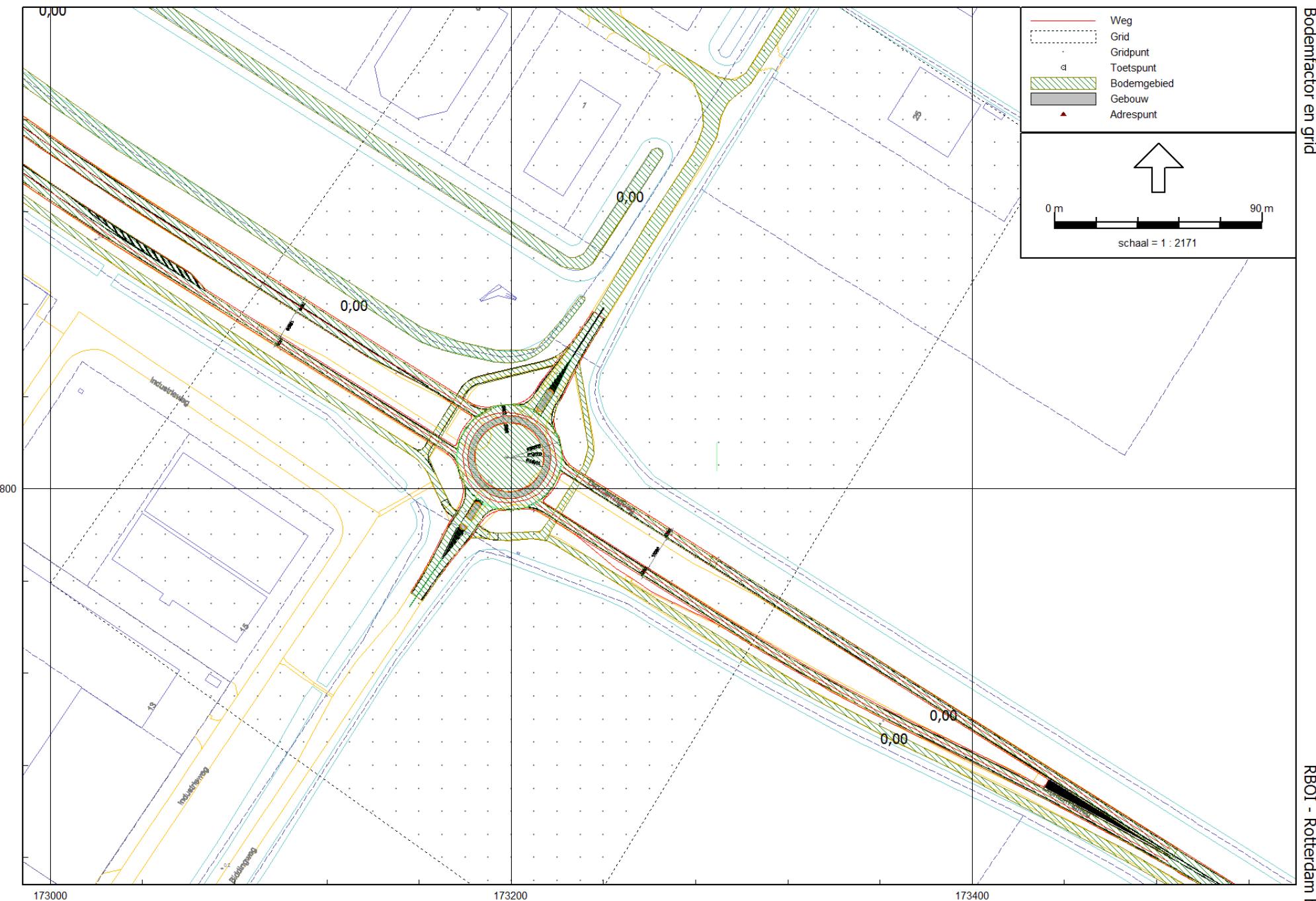




Bodemfactor en hoogte gebouwen  
2025

ROI - Rotterdam bv



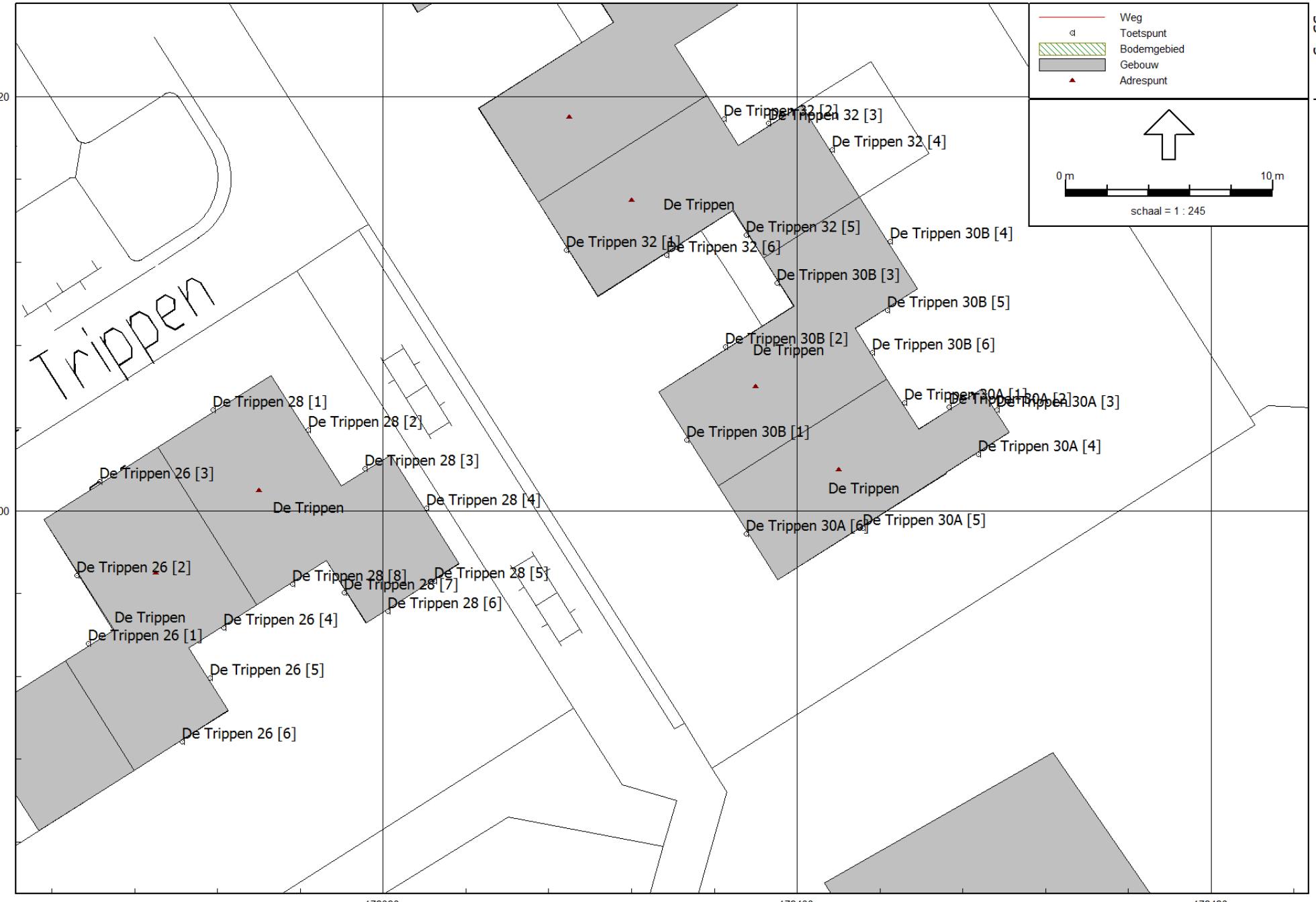


Badamfector an arid

RBOI - Rotterdam by

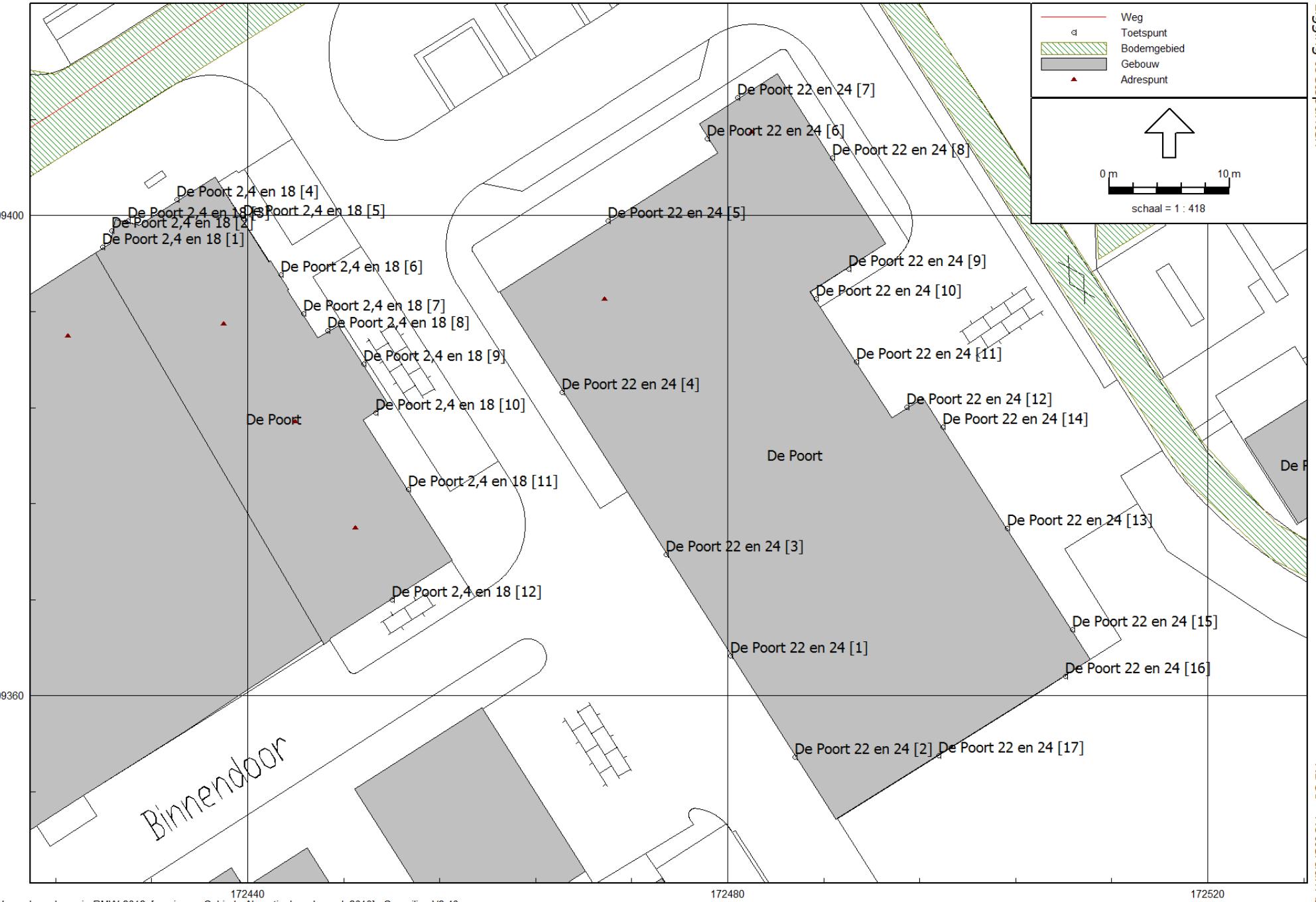
Ligging toetspunten

ROI - Rotterdam bv



Ligging toetspunten

ROI - Rotterdam bv



Liggings toetspunten

RBOI - Rotterdam bv



## Toetspunten

---

Model: Akoestisch onderzoek 2013  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
De Trippen	De Trippen 26 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 26 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 26 [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 26 [4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 26 [5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 26 [6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 28 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 28 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 28 [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 28 [4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 28 [5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 28 [6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 28 [7]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 28 [8]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 30A [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 30A [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 30A [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 30A [4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 30A [5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 30A [6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 30B [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 30B [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 30B [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 30B [4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 30B [5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 30B [6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 32 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 32 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 32 [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 32 [4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 32 [5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Trippen	De Trippen 32 [6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 22 en 24 [1]	4,50	--	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 22 en 24 [2]	4,50	--	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 22 en 24 [3]	4,50	--	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 22 en 24 [4]	4,50	--	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 22 en 24 [5]	4,50	--	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 22 en 24 [6]	4,50	--	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 22 en 24 [7]	4,50	--	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 22 en 24 [8]	4,50	--	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 22 en 24 [9]	4,50	--	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 22 en 24 [10]	4,50	--	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 22 en 24 [11]	4,50	--	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 22 en 24 [12]	4,50	--	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 22 en 24 [13]	4,50	--	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 22 en 24 [14]	4,50	--	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 22 en 24 [15]	4,50	--	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 22 en 24 [16]	4,50	--	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 22 en 24 [17]	4,50	--	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 2,4 en 18 [1]	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 2,4 en 18 [2]	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 2,4 en 18 [3]	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 2,4 en 18 [4]	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 2,4 en 18 [5]	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 2,4 en 18 [6]	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 2,4 en 18 [7]	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 2,4 en 18 [8]	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 2,4 en 18 [9]	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 2,4 en 18 [10]	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
De Poort	De Poort 2,4 en 18 [11]	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja

## Toetspunten

---

Model: Akoestisch onderzoek 2013  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
De Poort	De Poort 2,4 en 18 [12]	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 3 [1]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 3 [2]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 3 [3]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 3 [4]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 3 [5]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 3 [6]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 3 [7]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 3 [8]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 3 [9]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 3 [10]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 3 [11]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 3 [12]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 3 [13]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 109 [1]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 109 [2]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 109 [3]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 109 [4]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 109 [5]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 109 [6]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 109 [7]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 109 [8]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 109 [9]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
De Kolk	De Kolk 109 [10]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja



## **Bijlage 3 Resultaten reconstructiesituatie**



**Resultaten ten gevolge van het verkeer op de Dronterringweg**

Naam	Omschrijving	Hoogte	2013	2025	verschil 2025-2013	toetsingsverschil	reconstructie
De Kolk_A	De Kolk 109 [1]	1,5	39,44	40,56	1,12	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [1]	4,5	42	43,06	1,06	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [10]	1,5	42,14	43,25	1,11	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [10]	4,5	46,39	47,43	1,04	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [2]	1,5	39,41	40,39	0,98	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [2]	4,5	42,17	43,07	0,90	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [3]	1,5	38,56	39,87	1,31	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [3]	4,5	41,47	42,75	1,28	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [4]	1,5	42,48	43,73	1,25	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [4]	4,5	44,08	45,31	1,23	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [5]	1,5	41,97	43,22	1,25	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [5]	4,5	45,06	46,11	1,05	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [6]	1,5	42,82	44,08	1,26	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [6]	4,5	44,46	45,71	1,25	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [7]	1,5	42,33	43,5	1,17	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [7]	4,5	46,26	47,37	1,11	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [8]	1,5	42,16	43,3	1,14	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [8]	4,5	46,46	47,57	1,11	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [9]	1,5	41,68	42,91	1,23	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [9]	4,5	46,34	47,48	1,14	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [1]	1,5	38,84	39,84	1,00	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [1]	4,5	41,52	42,55	1,03	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [10]	1,5	36,69	38,02	1,33	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [10]	4,5	39,28	40,62	1,34	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [11]	1,5	30,38	31,23	0,85	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [11]	4,5	33,89	34,99	1,10	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [12]	1,5	31,24	32,51	1,27	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [12]	4,5	35,15	36,46	1,31	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [13]	1,5	23,86	25,04	1,18	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [13]	4,5	28,47	29,68	1,21	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [2]	1,5	43,1	43,95	0,85	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [2]	4,5	45,09	45,98	0,89	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [3]	1,5	40	40,97	0,97	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [3]	4,5	42,85	43,91	1,06	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [4]	1,5	43,57	44,5	0,93	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [4]	4,5	45,5	46,45	0,95	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [5]	1,5	43,66	44,4	0,74	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [5]	4,5	45,09	45,89	0,80	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [6]	1,5	43,53	44,27	0,74	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [6]	4,5	44,92	45,69	0,77	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [7]	1,5	42,92	43,65	0,73	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [7]	4,5	44,89	45,73	0,84	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [8]	1,5	42,13	42,83	0,70	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [8]	4,5	43,67	44,42	0,75	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [9]	1,5	34,81	34,34	-0,47	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [9]	4,5	37,21	37,33	0,12	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [1]	4,5	43,86	45,13	1,27	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [1]	7,5	44,63	45,77	1,14	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [10]	4,5	39,21	40,43	1,22	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [10]	7,5	46,5	47,83	1,33	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [11]	4,5	45,45	46,84	1,39	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [11]	7,5	48,7	49,85	1,15	1,15	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [12]	4,5	40,5	41,59	1,09	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [12]	7,5	44,61	45,78	1,17	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [2]	4,5	41,03	42,37	1,34	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [2]	7,5	42,24	43,51	1,27	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [3]	4,5	49,12	50,06	0,94	0,94	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [3]	7,5	50,09	50,98	0,89	0,89	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [4]	4,5	47,59	48,47	0,88	0,47	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [4]	7,5	48,56	49,45	0,89	0,89	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [5]	4,5	49,98	50,86	0,88	0,88	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [5]	7,5	51,21	52,11	0,90	0,90	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [6]	4,5	49,46	50,33	0,87	0,87	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [6]	7,5	50,77	51,67	0,90	0,90	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [7]	4,5	49,25	50,09	0,84	0,84	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [7]	7,5	50,43	51,37	0,94	0,94	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [8]	4,5	50,17	51,06	0,89	0,89	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [8]	7,5	51,13	52	0,87	0,87	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [9]	4,5	48,03	49,01	0,98	0,98	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [9]	7,5	50,08	51,05	0,97	0,97	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [1]	4,5	41,35	42,61	1,26	n.v.t.	nee

De Poort_A	De Poort 22 en 24 [10]	4,5	54,17	55,36		1,19		1,19	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [11]	4,5	54,38	55,5		1,12		1,12	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [12]	4,5	54,31	55,34		1,03		1,03	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [13]	4,5	54,79	55,93		1,14		1,14	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [14]	4,5	55,15	56,28		1,13		1,13	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [15]	4,5	54,59	55,73		1,14		1,14	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [16]	4,5	51,67	52,91		1,24		1,24	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [17]	4,5	50,2	51,45		1,25		1,25	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [2]	4,5	43,57	44,81		1,24		n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [3]	4,5	41,71	42,97		1,26		n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [4]	4,5	43,87	45,01		1,14		n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [5]	4,5	50,14	50,82		0,68		0,68	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [6]	4,5	40,88	41,47		0,59		n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [7]	4,5	52,75	53,55		0,80		0,80	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [8]	4,5	56,16	57,25		1,09		1,09	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [9]	4,5	54,04	55,23		1,19		1,19	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [1]	1,5	25,47	26,59		1,12		n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [1]	4,5	28,22	29,29		1,07		n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [1]	7,5	34,56	35,59		1,03		n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [2]	1,5	23,82	25,09		1,27		n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [2]	4,5	26,83	28,09		1,26		n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [2]	7,5	33,2	34,41		1,21		n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [3]	1,5	28,47	29,68		1,21		n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [3]	4,5	32,18	33,36		1,18		n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [3]	7,5	37,16	38,29		1,13		n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [4]	1,5	43,06	44,42		1,36		n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [4]	4,5	46,36	47,41		1,05		n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [4]	7,5	47,37	48,38		1,01		0,38	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [5]	1,5	42,87	44,19		1,32		n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [5]	4,5	46,69	47,75		1,06		n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [5]	7,5	47,93	48,95		1,02		0,95	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [6]	1,5	42,8	44,05		1,25		n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [6]	4,5	45,39	46,5		1,11		n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [6]	7,5	46,35	47,45		1,10		n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [1]	1,5	27,86	29,05		1,19		n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [1]	4,5	31,67	32,84		1,17		n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [1]	7,5	37,02	38,13		1,11		n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [2]	1,5	29,08	30,21		1,13		n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [2]	4,5	32,59	33,68		1,09		n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [2]	7,5	38,75	39,76		1,01		n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [3]	1,5	28,34	29,48		1,14		n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [3]	4,5	32,08	33,19		1,11		n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [3]	7,5	38,36	39,45		1,09		n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [4]	1,5	40,56	40,87		0,31		n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [4]	4,5	44,14	44,79		0,65		n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [4]	7,5	45,54	46,23		0,69		n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [5]	1,5	42,42	43,47		1,05		n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [5]	4,5	45,09	46,19		1,10		n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [5]	7,5	46,03	47,04		1,01		n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [6]	1,5	42,44	43,66		1,22		n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [6]	4,5	45,12	46,27		1,15		n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [6]	7,5	46,16	47,09		0,93		n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [7]	1,5	31,1	32,44		1,34		n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [7]	4,5	24,07	27,56		3,49		n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [7]	7,5	30,84	32,07		1,23		n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [8]	1,5	37,98	39,29		1,31		n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [8]	4,5	41,65	43		1,35		n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [8]	7,5	43,14	44,4		1,26		n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30A [1]	1,5	49,86	51,01		1,15		1,15	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [1]	4,5	51,35	52,53		1,18		1,18	nee
De Trippen_C	De Trippen 30A [1]	7,5	52,32	53,48		1,16		1,16	nee
De Trippen_A	De Trippen 30A [2]	1,5	48,96	50,17		1,21		1,21	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [2]	4,5	50,62	51,86		1,24		1,24	nee
De Trippen_C	De Trippen 30A [2]	7,5	51,59	52,83		1,24		1,24	nee
De Trippen_A	De Trippen 30A [3]	1,5	51,02	52,23		1,21		1,21	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [3]	4,5	52,67	53,87		1,20		1,20	nee
De Trippen_C	De Trippen 30A [3]	7,5	53,48	54,67		1,19		1,19	nee
De Trippen_A	De Trippen 30A [4]	1,5	48,64	49,79		1,15		1,15	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [4]	4,5	50,18	51,32		1,14		1,14	nee
De Trippen_C	De Trippen 30A [4]	7,5	50,94	52,07		1,13		1,13	nee
De Trippen_A	De Trippen 30A [5]	1,5	47,97	49,12		1,15		1,12	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [5]	4,5	49,43	50,56		1,13		1,13	nee
De Trippen_C	De Trippen 30A [5]	7,5	50,3	51,39		1,09		1,09	nee

De Trippen_A	De Trippen 30A [6]	1,5	36,2	37,51	1,31	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [6]	4,5	28,43	29,61	1,18	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30A [6]	7,5	32,03	33,29	1,26	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30B [1]	1,5	35,69	36,57	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30B [1]	4,5	30,05	30,52	0,47	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30B [1]	7,5	32,6	33,82	1,22	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30B [2]	1,5	27,36	28,53	1,17	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30B [2]	4,5	30,41	31,59	1,18	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30B [2]	7,5	37,13	38,24	1,11	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30B [3]	1,5	26,81	28,02	1,21	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30B [3]	4,5	26,61	27,85	1,24	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30B [3]	7,5	31,09	32,32	1,23	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30B [4]	1,5	51,09	52,26	1,17	1,17	nee
De Trippen_B	De Trippen 30B [4]	4,5	52,65	53,85	1,20	1,20	nee
De Trippen_C	De Trippen 30B [4]	7,5	53,45	54,62	1,17	1,17	nee
De Trippen_A	De Trippen 30B [5]	1,5	49,67	50,9	1,23	1,23	nee
De Trippen_B	De Trippen 30B [5]	4,5	51,22	52,45	1,23	1,23	nee
De Trippen_C	De Trippen 30B [5]	7,5	52,16	53,35	1,19	1,19	nee
De Trippen_A	De Trippen 30B [6]	1,5	49,86	51,04	1,18	1,18	nee
De Trippen_B	De Trippen 30B [6]	4,5	51,41	52,62	1,21	1,21	nee
De Trippen_C	De Trippen 30B [6]	7,5	52,37	53,55	1,18	1,18	nee
De Trippen_A	De Trippen 32 [1]	1,5	33,8	34,01	0,21	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 32 [1]	4,5	33,07	33,34	0,27	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 32 [1]	7,5	34,86	35,76	0,90	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 32 [2]	1,5	49,56	50,77	1,21	1,21	nee
De Trippen_B	De Trippen 32 [2]	4,5	51,06	52,28	1,22	1,22	nee
De Trippen_C	De Trippen 32 [2]	7,5	52,05	53,26	1,21	1,21	nee
De Trippen_A	De Trippen 32 [3]	1,5	48,92	50,14	1,22	1,22	nee
De Trippen_B	De Trippen 32 [3]	4,5	50,43	51,66	1,23	1,23	nee
De Trippen_C	De Trippen 32 [3]	7,5	51,39	52,62	1,23	1,23	nee
De Trippen_A	De Trippen 32 [4]	1,5	51,06	52,24	1,18	1,18	nee
De Trippen_B	De Trippen 32 [4]	4,5	52,63	53,82	1,19	1,19	nee
De Trippen_C	De Trippen 32 [4]	7,5	53,41	54,6	1,19	1,19	nee
De Trippen_A	De Trippen 32 [5]	1,5	22,7	23,96	1,26	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 32 [5]	4,5	25,56	26,75	1,19	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 32 [5]	7,5	30,59	31,79	1,20	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 32 [6]	1,5	31,43	32,84	1,41	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 32 [6]	4,5	28,84	30	1,16	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 32 [6]	7,5	35,8	36,95	1,15	n.v.t.	nee

**Resultaten ten gevolge van het verkeer op de Poort**

Naam	Omschrijving	Hoogte	2013	2025	verschil 2025-2013	toetsingsverschil	reconstructie
De Kolk_A	De Kolk 109 [1]	1,5	9,5	10,23	0,73	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [1]	4,5	15,03	15,76	0,73	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [10]	1,5	23,98	24,77	0,79	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [10]	4,5	28,26	28,91	0,65	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [2]	1,5	23,04	23,44	0,40	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [2]	4,5	25,71	26,05	0,34	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [3]	1,5	14,66	15,45	0,79	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [3]	4,5	17,67	18,43	0,76	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [4]	1,5	19,41	19,83	0,42	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [4]	4,5	20,31	20,68	0,37	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [5]	1,5	20,59	20,69	0,10	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [5]	4,5	22,42	22,64	0,22	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [6]	1,5	18,61	18,19	-0,42	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [6]	4,5	19,47	19,03	-0,44	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [7]	1,5	20,6	20,59	-0,01	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [7]	4,5	26,61	26,93	0,32	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [8]	1,5	22,05	22,68	0,63	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [8]	4,5	27,32	27,83	0,51	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [9]	1,5	22,11	22,83	0,72	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [9]	4,5	27,49	28,2	0,71	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [1]	1,5	21,77	22,46	0,69	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [1]	4,5	23,8	24,3	0,50	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [10]	1,5	11,88	12,74	0,86	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [10]	4,5	17,73	18,71	0,98	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [11]	1,5	21,25	23,56	2,31	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [11]	4,5	22,35	24,78	2,43	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [12]	1,5	6,89	7,31	0,42	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [12]	4,5	12,9	13,37	0,47	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [13]	1,5	-3,41	-9,57	-6,16	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [13]	4,5	3,85	-2,24	-6,09	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [2]	1,5	28,52	28,97	0,45	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [2]	4,5	28,71	29,26	0,55	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [3]	1,5	22,45	22,67	0,22	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [3]	4,5	20,56	20,72	0,16	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [4]	1,5	28,88	29,44	0,56	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [4]	4,5	29,01	29,28	0,27	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [5]	1,5	29,54	30,25	0,71	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [5]	4,5	30,6	31,25	0,65	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [6]	1,5	28,98	29,83	0,85	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [6]	4,5	30,39	31,18	0,79	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [7]	1,5	28,09	28,91	0,82	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [7]	4,5	28,87	29,59	0,72	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [8]	1,5	27,7	28,95	1,25	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [8]	4,5	29,03	30,34	1,31	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [9]	1,5	23,53	24,12	0,59	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [9]	4,5	24,71	25,32	0,61	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [1]	4,5	50,31	51,2	0,89	0,89	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [1]	7,5	49,69	50,58	0,89	0,89	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [10]	4,5	16,54	16,95	0,41	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [10]	7,5	17,64	18,12	0,48	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [11]	4,5	36,51	37,5	0,99	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [11]	7,5	37,18	37,96	0,78	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [12]	4,5	22,42	22,68	0,26	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [12]	7,5	23,45	23,79	0,34	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [2]	4,5	50,25	51,14	0,89	0,89	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [2]	7,5	49,66	50,54	0,88	0,88	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [3]	4,5	50,19	51,07	0,88	0,88	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [3]	7,5	49,65	50,52	0,87	0,87	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [4]	4,5	50,3	51,18	0,88	0,88	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [4]	7,5	49,77	50,64	0,87	0,87	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [5]	4,5	45,59	46,41	0,82	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [5]	7,5	45,37	46,16	0,79	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [6]	4,5	44,05	44,82	0,77	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [6]	7,5	43,96	44,69	0,73	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [7]	4,5	43,71	44,49	0,78	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [7]	7,5	43,58	44,38	0,80	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [8]	4,5	44,31	45,09	0,78	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [8]	7,5	44,31	45,07	0,76	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [9]	4,5	41,02	41,76	0,74	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [9]	7,5	40,98	41,69	0,71	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [1]	4,5	31,79	32,69	0,90	n.v.t.	nee

De Poort_A	De Poort 22 en 24 [10]	4,5	19,57	19,64	0,07	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [11]	4,5	28,05	28,5	0,45	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [12]	4,5	32,28	29,04	-3,24	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [13]	4,5	31,25	30,33	-0,92	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [14]	4,5	32,21	30,8	-1,41	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [15]	4,5	29,93	29	-0,93	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [16]	4,5	8,63	8,81	0,18	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [17]	4,5	14,18	14,92	0,74	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [2]	4,5	29,44	30,28	0,84	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [3]	4,5	33,92	34,86	0,94	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [4]	4,5	38,04	39,02	0,98	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [5]	4,5	43,68	44,29	0,61	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [6]	4,5	43,21	44,06	0,85	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [7]	4,5	44,48	44,82	0,34	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [8]	4,5	39,25	38,71	-0,54	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [9]	4,5	13,89	14,77	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [1]	1,5	11,39	12,22	0,83	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [1]	4,5	14,16	14,99	0,83	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [1]	7,5	16,89	17,69	0,80	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [2]	1,5	11,73	12,6	0,87	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [2]	4,5	14,26	15,11	0,85	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [2]	7,5	19,11	19,99	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [3]	1,5	14,28	15,12	0,84	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [3]	4,5	16,79	17,63	0,84	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [3]	7,5	18,58	19,39	0,81	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [4]	1,5	32,45	33,29	0,84	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [4]	4,5	34,36	35,1	0,74	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [4]	7,5	34,94	35,69	0,75	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [5]	1,5	31,26	32,11	0,85	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [5]	4,5	33,21	33,91	0,70	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [5]	7,5	34,2	34,9	0,70	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [6]	1,5	32,81	33,63	0,82	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [6]	4,5	34,61	35,37	0,76	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [6]	7,5	35,36	36,17	0,81	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [1]	1,5	14,82	15,7	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [1]	4,5	17,32	18,21	0,89	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [1]	7,5	19,43	20,29	0,86	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [2]	1,5	15,94	16,8	0,86	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [2]	4,5	18,06	18,91	0,85	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [2]	7,5	20,79	21,61	0,82	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [3]	1,5	13,58	14,49	0,91	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [3]	4,5	15,85	16,77	0,92	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [3]	7,5	17,7	18,63	0,93	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [4]	1,5	26,12	26,94	0,82	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [4]	4,5	29,64	30,23	0,59	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [4]	7,5	31,27	31,88	0,61	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [5]	1,5	32,29	33,07	0,78	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [5]	4,5	34,49	35,21	0,72	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [5]	7,5	35,3	36,07	0,77	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [6]	1,5	32,59	33,39	0,80	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [6]	4,5	34,48	35,22	0,74	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [6]	7,5	35,12	35,91	0,79	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [7]	1,5	31,66	32,45	0,79	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [7]	4,5	33,31	34,23	0,92	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [7]	7,5	34,05	34,94	0,89	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [8]	1,5	32,23	33,11	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [8]	4,5	33,88	34,74	0,86	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [8]	7,5	34,6	35,48	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30A [1]	1,5	21,35	20,4	-0,95	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [1]	4,5	22,76	21,89	-0,87	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30A [1]	7,5	24,49	23,93	-0,56	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30A [2]	1,5	17,48	18,15	0,67	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [2]	4,5	21,71	22,38	0,67	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30A [2]	7,5	24,57	25,35	0,78	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30A [3]	1,5	25,36	25,14	-0,22	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [3]	4,5	29,31	29,57	0,26	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30A [3]	7,5	31,31	31,74	0,43	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30A [4]	1,5	28,16	28,39	0,23	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [4]	4,5	34,27	34,85	0,58	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30A [4]	7,5	36,07	36,78	0,71	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30A [5]	1,5	27,79	28,54	0,75	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [5]	4,5	34,33	35,05	0,72	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30A [5]	7,5	36,17	36,92	0,75	n.v.t.	nee

De Trippen_A	De Trippen 30A [6]	1,5	29,85	30,62	0,77	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [6]	4,5	32,87	33,76	0,89	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30A [6]	7,5	33,98	34,87	0,89	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30B [1]	1,5	29,55	30,44	0,89	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30B [1]	4,5	32,43	33,33	0,90	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30B [1]	7,5	33,32	34,21	0,89	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30B [2]	1,5	21,68	22,56	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30B [2]	4,5	23,29	24,15	0,86	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30B [2]	7,5	25,45	26,28	0,83	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30B [3]	1,5	14,65	15,53	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30B [3]	4,5	16,82	17,7	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30B [3]	7,5	21,45	22,34	0,89	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30B [4]	1,5	25,51	25,48	-0,03	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30B [4]	4,5	28,56	28,83	0,27	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30B [4]	7,5	30,28	30,7	0,42	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30B [5]	1,5	23,19	22,6	-0,59	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30B [5]	4,5	24,66	24,16	-0,50	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30B [5]	7,5	26,61	26,4	-0,21	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30B [6]	1,5	17,03	9,94	-7,09	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30B [6]	4,5	18,62	12,46	-6,16	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30B [6]	7,5	21,67	19,28	-2,39	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 32 [1]	1,5	29,36	30,24	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 32 [1]	4,5	31,45	32,33	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 32 [1]	7,5	32,16	33,06	0,90	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 32 [2]	1,5	18,53	15,52	-3,01	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 32 [2]	4,5	19,86	16,97	-2,89	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 32 [2]	7,5	21,87	20,05	-1,82	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 32 [3]	1,5	20,17	20,52	0,35	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 32 [3]	4,5	22,14	22,4	0,26	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 32 [3]	7,5	24,19	24,57	0,38	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 32 [4]	1,5	25,74	25,47	-0,27	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 32 [4]	4,5	28,36	28,3	-0,06	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 32 [4]	7,5	29,9	30,02	0,12	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 32 [5]	1,5	13	13,89	0,89	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 32 [5]	4,5	15,45	16,34	0,89	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 32 [5]	7,5	21,62	22,51	0,89	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 32 [6]	1,5	23,74	24,63	0,89	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 32 [6]	4,5	25,96	26,85	0,89	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 32 [6]	7,5	25,04	25,9	0,86	n.v.t.	nee

**Resultaten ten gevolge van het verkeer op de Kolk**

Naam	Omschrijving	Hoogte	2013	2025	verschil 2025-2013	toetsingsverschil	reconstructie
De Kolk_A	De Kolk 109 [1]	1,5	38,37	39,16	0,79	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [1]	4,5	40,38	41,17	0,79	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [10]	1,5	41,26	42,11	0,85	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [10]	4,5	43,25	44,05	0,80	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [2]	1,5	38,98	39,81	0,83	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [2]	4,5	41,04	41,86	0,82	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [3]	1,5	37,88	38,75	0,87	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [3]	4,5	39,82	40,7	0,88	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [4]	1,5	19,71	20,46	0,75	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [4]	4,5	21,29	21,99	0,70	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [5]	1,5	25,22	25,9	0,68	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [5]	4,5	30,59	30,87	0,28	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [6]	1,5	17,98	18,62	0,64	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [6]	4,5	20,36	20,75	0,39	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [7]	1,5	33,49	34,31	0,82	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [7]	4,5	35,51	36,09	0,58	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [8]	1,5	41,01	41,86	0,85	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [8]	4,5	42,96	43,75	0,79	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 109 [9]	1,5	40,24	41,1	0,86	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 109 [9]	4,5	42,31	43,11	0,80	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [1]	1,5	54,24	55,13	0,89	0,89	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [1]	4,5	54,58	55,47	0,89	0,89	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [10]	1,5	27,53	28,21	0,68	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [10]	4,5	29,57	30,25	0,68	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [11]	1,5	48,42	49,31	0,89	0,89	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [11]	4,5	49,39	50,27	0,88	0,88	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [12]	1,5	52,43	53,32	0,89	0,89	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [12]	4,5	53	53,89	0,89	0,89	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [13]	1,5	51,01	51,89	0,88	0,88	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [13]	4,5	51,69	52,58	0,89	0,89	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [2]	1,5	50,92	51,8	0,88	0,88	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [2]	4,5	51,37	52,25	0,88	0,88	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [3]	1,5	51,58	52,46	0,88	0,88	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [3]	4,5	52,13	53,01	0,88	0,88	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [4]	1,5	48,28	49,16	0,88	0,88	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [4]	4,5	49,11	50	0,89	0,89	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [5]	1,5	38,09	38,77	0,68	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [5]	4,5	39,67	40,34	0,67	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [6]	1,5	37,83	38,39	0,56	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [6]	4,5	39,36	39,92	0,56	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [7]	1,5	39,89	40,62	0,73	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [7]	4,5	41,9	42,67	0,77	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [8]	1,5	35,83	36,31	0,48	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [8]	4,5	37,2	37,68	0,48	n.v.t.	nee
De Kolk_A	De Kolk 3 [9]	1,5	29,27	29,26	-0,01	n.v.t.	nee
De Kolk_B	De Kolk 3 [9]	4,5	32,09	32,37	0,28	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [1]	4,5	10,75	10,27	-0,48	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [1]	7,5	16,17	15,52	-0,65	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [10]	4,5	13,84	14,74	0,90	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [10]	7,5	22,6	23,41	0,81	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [11]	4,5	23,31	23,93	0,62	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [11]	7,5	33,32	33,81	0,49	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [12]	4,5	8,83	9,7	0,87	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [12]	7,5	15,85	16,72	0,87	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [2]	4,5	6,78	7,98	1,20	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [2]	7,5	12,82	13,98	1,16	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [3]	4,5	35,52	35,56	0,04	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [3]	7,5	35,78	35,6	-0,18	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [4]	4,5	34,28	33,4	-0,88	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [4]	7,5	35,04	34,11	-0,93	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [5]	4,5	36,18	36,17	-0,01	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [5]	7,5	36,91	36,8	-0,11	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [6]	4,5	35,22	35,47	0,25	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [6]	7,5	36,33	36,44	0,11	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [7]	4,5	35,87	35,95	0,08	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [7]	7,5	35,65	35,81	0,16	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [8]	4,5	37,14	37,32	0,18	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [8]	7,5	37,82	37,91	0,09	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 2,4 en 18 [9]	4,5	34,59	34,78	0,19	n.v.t.	nee
De Poort_B	De Poort 2,4 en 18 [9]	7,5	35,76	35,95	0,19	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [1]	4,5	21,72	22,48	0,76	n.v.t.	nee

De Poort_A	De Poort 22 en 24 [10]	4,5	22,16	22,84	0,68	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [11]	4,5	36,64	36,84	0,20	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [12]	4,5	38,71	38,84	0,13	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [13]	4,5	36,16	36,26	0,10	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [14]	4,5	36,34	36,38	0,04	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [15]	4,5	35,61	35,7	0,09	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [16]	4,5	16,93	17,55	0,62	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [17]	4,5	18,01	18,47	0,46	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [2]	4,5	23,76	24,41	0,65	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [3]	4,5	18,03	18,79	0,76	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [4]	4,5	22,9	23,48	0,58	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [5]	4,5	35,51	35,44	-0,07	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [6]	4,5	31,35	31,73	0,38	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [7]	4,5	38,92	39,23	0,31	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [8]	4,5	38,18	38,44	0,26	n.v.t.	nee
De Poort_A	De Poort 22 en 24 [9]	4,5	19,31	20,05	0,74	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [1]	1,5	2,65	3,69	1,04	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [1]	4,5	3,89	4,95	1,06	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [1]	7,5	9,98	11,1	1,12	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [2]	1,5	9,37	10,11	0,74	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [2]	4,5	11,15	11,55	0,40	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [2]	7,5	18,47	18,84	0,37	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [3]	1,5	9,91	10,69	0,78	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [3]	4,5	13,34	14,14	0,80	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [3]	7,5	17,64	18,48	0,84	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [4]	1,5	31,89	32,49	0,60	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [4]	4,5	33,12	33,49	0,37	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [4]	7,5	33,79	34,08	0,29	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [5]	1,5	30,95	32,02	1,07	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [5]	4,5	32,57	33,08	0,51	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [5]	7,5	33,39	33,71	0,32	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 26 [6]	1,5	29,52	30,25	0,73	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 26 [6]	4,5	31,62	32	0,38	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 26 [6]	7,5	32,43	32,74	0,31	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [1]	1,5	9,91	10,69	0,78	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [1]	4,5	13,28	14,05	0,77	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [1]	7,5	18,43	19,31	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [2]	1,5	14,81	15,23	0,42	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [2]	4,5	18,35	18,77	0,42	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [2]	7,5	23,98	24,45	0,47	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [3]	1,5	11,38	11,6	0,22	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [3]	4,5	14,9	15,13	0,23	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [3]	7,5	20,67	20,96	0,29	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [4]	1,5	20,81	15,68	-5,13	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [4]	4,5	22,71	18,77	-3,94	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [4]	7,5	25,81	24,24	-1,57	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [5]	1,5	29,5	29,74	0,24	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [5]	4,5	30,62	30,84	0,22	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [5]	7,5	31,39	31,59	0,20	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [6]	1,5	30,43	30,8	0,37	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [6]	4,5	31,48	31,84	0,36	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [6]	7,5	32,09	32,43	0,34	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [7]	1,5	2,82	3,7	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [7]	4,5	5,53	6,41	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [7]	7,5	9,65	10,53	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 28 [8]	1,5	25,54	25,99	0,45	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 28 [8]	4,5	26,47	26,87	0,40	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 28 [8]	7,5	27,24	27,65	0,41	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30A [1]	1,5	19,83	15,82	-4,01	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [1]	4,5	21,46	17,94	-3,52	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30A [1]	7,5	24,22	22,66	-1,56	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30A [2]	1,5	-12,72	-11,83	0,89	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [2]	4,5	--	--			
De Trippen_C	De Trippen 30A [2]	7,5	--	--			
De Trippen_A	De Trippen 30A [3]	1,5	33,19	33,36	0,17	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [3]	4,5	34,05	34,3	0,25	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30A [3]	7,5	34,76	34,98	0,22	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30A [4]	1,5	33,04	33,24	0,20	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [4]	4,5	33,96	34,16	0,20	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30A [4]	7,5	34,77	34,98	0,21	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30A [5]	1,5	32,79	33,14	0,35	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [5]	4,5	33,74	34,06	0,32	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30A [5]	7,5	34,46	34,76	0,30	n.v.t.	nee

De Trippen_A	De Trippen 30A [6]	1,5	18,69	19,57	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30A [6]	4,5	9,73	10,6	0,87	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30A [6]	7,5	18,17	19,05	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30B [1]	1,5	27,73	27,59	-0,14	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30B [1]	4,5	9,96	10,83	0,87	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30B [1]	7,5	18,31	19,18	0,87	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30B [2]	1,5	-3,71	--			
De Trippen_B	De Trippen 30B [2]	4,5	-0,89	--			
De Trippen_C	De Trippen 30B [2]	7,5	6,75	--			
De Trippen_A	De Trippen 30B [3]	1,5	2,1	2,98	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30B [3]	4,5	2,35	3,24	0,89	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30B [3]	7,5	8,27	9,15	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30B [4]	1,5	32,47	32,68	0,21	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30B [4]	4,5	33,47	33,71	0,24	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30B [4]	7,5	34,17	34,4	0,23	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30B [5]	1,5	34,7	35,19	0,49	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30B [5]	4,5	35,55	36,07	0,52	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30B [5]	7,5	36,2	36,71	0,51	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 30B [6]	1,5	34,86	34,98	0,12	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 30B [6]	4,5	35,74	35,95	0,21	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 30B [6]	7,5	36,42	36,62	0,20	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 32 [1]	1,5	28,39	29,31	0,92	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 32 [1]	4,5	20,89	22,39	1,50	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 32 [1]	7,5	22,74	24,13	1,39	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 32 [2]	1,5	23,76	20,38	-3,38	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 32 [2]	4,5	25,04	21,89	-3,15	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 32 [2]	7,5	26,49	24,12	-2,37	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 32 [3]	1,5	--	--			
De Trippen_B	De Trippen 32 [3]	4,5	--	--			
De Trippen_C	De Trippen 32 [3]	7,5	--	--			
De Trippen_A	De Trippen 32 [4]	1,5	32,29	32,68	0,39	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 32 [4]	4,5	33,09	33,38	0,29	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 32 [4]	7,5	33,81	34,09	0,28	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 32 [5]	1,5	6,22	7,1	0,88	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 32 [5]	4,5	9,16	10,05	0,89	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 32 [5]	7,5	12,6	13,49	0,89	n.v.t.	nee
De Trippen_A	De Trippen 32 [6]	1,5	13,04	13,82	0,78	n.v.t.	nee
De Trippen_B	De Trippen 32 [6]	4,5	14,82	15,44	0,62	n.v.t.	nee
De Trippen_C	De Trippen 32 [6]	7,5	21,27	21,81	0,54	n.v.t.	nee